

risponderemo che c'era un mezzo, il *Buccaneer*, che era intervenuto anche subito dopo la tragedia nelle operazioni di ricerca, ma che avremmo dovuto parlarne e pensarci. In ogni caso risultò chiaro che in casa non avevamo i mezzi per procedere a questa operazione. Ai tempi, chi aveva i mezzi e la tecnologia adatti erano soltanto le due società che sono state indicate».

11. *Le prime ipotesi*

Questa è la testimonianza del colonnello dell'Aeronautica Guglielmo Lippolis in Commissione stragi, all'epoca in servizio presso il 3° ROC di Martina Franca, come direttore del Centro Soccorso Aereo: «Ho fatto parte del soccorso aereo per circa 22 anni, partecipando nelle attività successive a tutti i terremoti italiani, a tutte le alluvioni, a tutte le disgrazie e gli incidenti aerei occorsi nell'ambito della mia giurisdizione. L'organizzazione (del Centro Soccorso di Martina Franca) è strutturata in cinque agenzie, una delle quali è il Centro di Coordinamento Soccorso, che si occupa del soccorso aereo nel caso di pubbliche calamità in una zona che va da Ancona sulla dorsale appenninica fino a Civitavecchia, comprendendo così la Sicilia e la Sardegna. Ecco perché la tragedia di Ustica ricadeva nell'ambito delle mie competenze. Il compito ufficiale del servizio è inizialmente quello di prendere, in base a determinati schemi, tutti i dati necessari per l'individuazione dell'effettiva caduta, delle cause e del luogo di caduta dell'aereo. Prima di tutto si accerta se l'aereo è caduto. Una volta accertato questo si seguono determinate procedure. Arrivato lì (alla base) e resomi conto che un aereo come quello non poteva certamente essersi fermato da qualche parte, abbiamo immediatamente organizzato i soccorsi secondo determinate procedure. Per questo motivo, durante la notte, alle prime luci dell'alba partirono degli elicotteri verso Nord ed in discesa sulla rotta del velivolo ed il punto di caduta fu trovato ragionevolmente molto presto, alle 7 della mattina».

Quelli che seguono sono alcuni brani decisivi dell'audizione del colonnello Lippolis: proprio da questa testimonianza emergono i primi elementi, raccolti a caldo, sull'ipotetica meccanica del disastro.

a) *Tracce di esplosione interna*

«[Fu] uno degli elicotteri che saliva da Sud verso Nord che localizzò una macchia oleosa. Io diedi l'ordine di fermarsi sul posto e di non muoversi. Dopo circa 20 minuti o un quarto d'ora che ancora non succedeva niente l'elicottero mi avvertì di avere scarsità di carburante. Allora feci deviare sul posto un altro elicottero che stava venendo da Ciampino e 40 o 50 minuti dopo affiorò non ricordo se la bambola, il cuscino o la valigia, credo il cuscino, e allora feci dirottare i mezzi navali sull'area [...]. Quando abbiamo cominciato a recuperare i primi pezzi significativi dell'aeroplano – prosegue Lippolis – e i cadaveri è risultato che alcuni se-

dili erano integri (c'era un numero sullo schienale) mentre altri erano bruciacchiati ed altri ancora avevano persino dei brandelli di carne ancora attaccati. Dei cadaveri che affioravano alcuni erano integri, mentre altri erano a pezzi. Nell'ambito del soccorso (ma d'altra parte, cioè come pilota) moltissime volte ho fatto recuperi di cadaveri in queste condizioni, non ultimo l'episodio di una motovedetta maltese alla quale è scoppiato a bordo un carico di fuochi artificiali. Per questo sono purtroppo abituato a trovarmi in queste condizioni. Quando cominciarono ad affiorare i sedili, ci chiedemmo perché essi fossero in quelle condizioni. Non è compito nostro, ma siccome sono ufficiale della sicurezza del volo e nell'intento di avere un ragguaglio maggiore chiamammo la compagnia Itavia e ci facemmo dare lo schema dei sedili. La compagnia fu chiamata anche per chiedere se fosse stato perso il conetto di coda e se questo potesse significare qualcosa, nonché per conoscere i dati relativi al velivolo. La compagnia ci fornì i dati di posizione dei sedili sull'aereo. Da ciò ci facemmo l'idea di dove fosse avvenuto lo scoppio (l'unica cosa di cui potesse trattarsi): dal numero dei sedili più malridotti (che avevano, ripeto, ancora attaccati "brandelli di pelle", come disse il pilota che raccolse i sedili e come è riportato nel quaderno) si poteva stabilire che il punto in cui era esplosa la bomba fosse presso il secondo sedile dopo la porta d'ingresso, sul lato destro».

b) Perché una bomba

«Lei mi chiede [rispondendo ad uno dei commissari, *nda*] "perché una bomba? Perché non un'altra cosa?". In realtà non sono competente in fatto di missili, ma so che in genere i missili che esplodono al di fuori dell'aereo lo fanno con il meccanismo della spoletta di prossimità. C'è quindi una deflagrazione e la diffusione a ventaglio di una serie di schegge al di fuori dell'aereo: l'aereo va in pezzi (anche se non un velivolo come quello dell'Itavia). Questo avviene quando si tratta di far fuori un aereo da attacco nemico. Se così fosse stato, avremmo trovato cadaveri con un sacco di pezzi di ferro, di lamiera, ma non dei cadaveri esplosi. Non cadaveri a pezzi, cosa che invece avviene nel caso di esplosione di una bomba. I pezzi di carne sul sedile ci sono soltanto se esplose qualcosa».

c) Il giallo di quel verbale mai trovato

Luigi Cipriani: «Se fosse esplosa una bomba all'interno, come si sarebbe comportato?». Lippolis: «Dipende dalla potenza dell'ordigno, cosa di cui non sono a conoscenza. Ma una parte dell'aereo ha galleggiato per molto tempo – forse si trattava di un'ala – sotto la prua di una nave mercantile, credo che fosse quella nave deviata da Napoli a Cagliari [la Carducci, *nda*]. Ci sono anche delle riprese televisive di questo lungo pezzo galleggiante e, in questo caso, ci sarebbe da domandarsi il perché

non è stato recuperato. Inoltre, il fatto che molti cadaveri sono arrivati integri presuppone che almeno una parte lontana dal punto di deflagrazione sia rimasta integra e questi cadaveri siano arrivati a mare integri. Inoltre il perito settore di Palermo mi disse che alcuni passeggeri erano morti per squasso, cioè per l'urto contro la superficie del mare [...]. Anche se l'aereo fosse caduto e si fosse schiantato contro una montagna, non si sarebbero trovati dei brandelli in quel modo contro un sedile e poi via via pezzi di cadavere in quella maniera».

Il colonnello Lippolis, in sede di audizione formale, ha più volte affermato di aver comunicato queste valutazioni al magistrato di Palermo e che, per questo motivo, le sue dichiarazioni vennero messe a verbale. Il sostituto Aldo Guarino, invece, pur confermando di aver convocato Guglielmo Lippolis come responsabile del soccorso aereo, ha smentito di aver verbalizzato l'incontro con questo ufficiale del 3° ROC di Martina Franca: «Lo convocai evidentemente per sapere cosa avevano fatto. Comunque, non ho alcun ricordo del mio colloquio con il colonnello Lippolis. In ogni caso, deve esservi senz'altro un verbale dove risulta se ha avanzato ipotesi o no. Ma ammesso e non concesso che ciò sia accaduto, niente di più facile che il suo dire sia stato interpretato nel senso di una opinione come tante altre».

Sta di fatto che il verbale di quell'incontro non è mai stato ritrovato, come ha confermato lo stesso pubblico ministero di Roma, Giorgio Santacroce, che ereditò l'inchiesta dalla Procura di Palermo: «No. La deposizione del colonnello Lippolis non l'ho mai vista, non l'ho mai trovata agli atti. Però, c'è anche un altro dato. Non ho mai trovato agli atti neppure il verbale della deposizione dei coniugi Marfisi che per primi parlarono dell'uomo claudicante che all'aeroporto di Bologna cercò di consegnare loro un misterioso pacchetto, che non si sa se sia stato consegnato. La stranezza è che il colonnello Lippolis ha detto di essere stato ascoltato dal dottor Guarino. Naturalmente sono andato a controllare il fascicolo, ma non ho trovato questo verbale». Guglielmo Lippolis - stando a quanto risulta agli atti dell'inchiesta - è stato formalmente convocato dal dottor Aldo Guarino della Procura di Palermo il 6 ottobre 1980.

Ecco cosa recitava il testo della convocazione: «La signoria vostra est invitata comparire davanti al sostituto procuratore della Repubblica di Palermo, Guarino, il giorno 6 ottobre ore 10, ufficio sito in Palermo, palazzo di giustizia presso piazza Vittorio Emanuele Orlando, piano 2°, stanza n° 45, per essere intesa in merito situazione ritrovamento disastro aereo Itavia 27 giugno».

d) Cedimento strutturale?

Secondo le prime valutazioni espresse dal colonnello Guglielmo Lippolis, sulla base di quello che via via veniva ripescato e portato a terra, venne scartata anche l'ipotesi del cedimento strutturale: «[Si parlò di cedimento strutturale], ma anche questo è escluso. Infatti, la compagnia

(cioè l'Itavia) ci mandò i dati dell'ultima revisione e da essi risultò che questo aereo era stato completamente revisionato e che perfino la pannelatura fono-assorbente ed isolante era stata sostituita. Questo aereo apparteneva ad una compagnia che trasportava pesce fresco dall'Alaska all'America, per essere poi successivamente conservato. Quando venne comprato, puzzava talmente di pesce che venne completamente smantellato e revisionato a zero. Pertanto il cedimento strutturale dell'aeroplano venne accantonato».

Tuttavia, questa ipotesi – alimentata e sostenuta da una serie di dati discordanti sulle reali condizioni dell'aereo – venne coltivata fin dall'inizio dal magistrato che per primo indagò sulla sciagura, il sostituto procuratore di Palermo Aldo Guarino: «Non ricordo esattamente in che giorno, ma fui molto presto avvicinato dal dottor Carlo Luzzatti, che era stato nominato presidente della commissione d'inchiesta ministeriale. Non so se parlando con lui o con qualcun altro – direi una sciocchezza se identificassi il mio interlocutore – si accennò, come prima ipotesi sulle cause del disastro, ad una avaria dell'aereo: si fece l'ipotesi del cedimento strutturale. Come penso risulti anche dai fascicoli, qualche giorno dopo (probabilmente nei primi giorni di luglio dato che nei giorni 29 e 30 giugno ero rimasto all'aeroporto) disposi il sequestro di quella sorta di diario di bordo dei *check up* a cui ogni aereo viene sottoposto nel corso della sua vita. Scopersi infatti in quei giorni l'esistenza di questo documento (QTB: quaderno tecnico di bordo) nel quale vengono segnalate tutte le riparazioni cui un aereo viene sottoposto. Presi questo provvedimento – ha spiegato il dottor Guarino in Commissione stragi – anche perché insospetito dal fatto che il DC9 era partito da Bologna con due ore di ritardo: inizialmente si pensò che tale ritardo fosse dovuto ad un guasto ed alla sua riparazione. Pertanto disposi il sequestro di questa cartella sanitaria, così possiamo definirla, dell'aereo [...]. Mi rendo conto che oggi sembra assurdo, ma in un primo momento non ci fu dubbio, tant'è vero che – oggi non ha più importanza – sequestrai quei diari di manutenzione dell'aereo. Eravamo convinti che il velivolo fosse vecchio e che avesse ceduto».

Alla fine esprime un'opinione illuminante sull'esplosione interna: «Al cittadino comune poteva benissimo venire in mente l'idea di una bomba o dell'attentato. Io devo fare una precisazione di carattere antropologico: sono siciliano, nato e vissuto a Palermo e sono rimasto in quella città fino al 1983. La nostra esperienza a Palermo, come cittadino e come magistrato, non è né di terroristi né di attentati. Noi abbiamo una esperienza completamente diversa, che è notoria e non è il caso di parlarne. Ecco perché non ho assolutamente pensato, come prima cosa, all'attentato o alla bomba. Come prima cosa abbiamo pensato soltanto al guasto dell'aereo, all'aereo che si rompe».

Come si vede, anche se fin dai primi momenti iniziano ad emergere una serie di solidi indizi a sostegno dell'esplosione interna, la Procura di Palermo ritiene più opportuno battere la pista del cedimento strutturale: ipotesi legittima sul piano tecnico, ma piuttosto debole nel momento in

cui – diciassette ore e mezza dopo la sciagura – un’anonima voce maschile fece criptiche allusioni ad un attentato dinamitardo.

e) Il rapporto della DIGOS di Bologna

Nei primi giorni del luglio 1980, la DIGOS di Bologna – anche in seguito alla diffusione della falsa notizia relativa alla presenza a bordo del DC9 di Marco Affatigato – inviava alla Procura della Repubblica di Bologna un rapporto di tre pagine nel quale, fra l’altro, si riferiva: «1) non risulta che l’aeromobile abbia effettuato, all’atto dello scalo all’aeroporto G. Marconi, alcun rifornimento di carburante, avendo il pilota ritenuto sufficienti le scorte già immagazzinate; 2) si può escludere altresì, sulla base di un primo esame del piano di carico, che il velivolo registrasse eccedenze di carico a quelle specificamente previste; 3) all’atto dei controlli di rito, non si sono rilevate discrepanze fra il numero dei passeggeri imbarcati e l’attribuzione dei bagagli a mano, né anomalie come si evince altresì dalla relazione di servizio delle guardie addette ai controlli passeggeri; 4) per quanto concerne la notizia diffusasi circa la presenza del noto estremista di destra Marco Affatigato fra i passeggeri dell’aereo, si precisa che è priva di fondamento, essendo stata verificata la sua presenza all’estero da parte degli uffici competenti».

12. *Il depistaggio su Marco Affatigato*

Mentre proseguono le operazioni di recupero nel medio e basso Tirreno e all’aeroporto Boccadifalco di Palermo vengono ammassati le salme e i primi relitti del DC9, alle 14,10 di sabato 28 giugno 1980 Gabriella Evangelista, centralinista del quotidiano «*Corriere della Sera*», riceve una telefonata. Una voce anonima, molto calma, di un giovane con un vago accento settentrionale, pronuncia le seguenti parole: «Ha una penna a portata di mano? Scriva!: Qui i NAR – Informiamo che nell’aereo caduto sulla rotta Bologna-Palermo si trovava un nostro camerata Marco Affatigato. Era sotto falso nome. Doveva compiere un’azione a Palermo. Per riconoscerlo aveva al polso un *Baume-Mercier*. Interrompiamo la comunicazione. Grazie!».

Il giorno seguente – verso le 15 – la madre di Affatigato, Enrica Giorgetto⁽¹³⁾, si reca alla Questura di Lucca per informare la polizia che il figlio è vivo e vegeto: la donna disse di aver parlato con lui al telefono verso le 14 di quel giorno e che – in quel momento – si trovava fuori Italia. La smentita a quell’oscura rivendicazione servì, comunque, per dimostrare l’esistenza di un marchingegno diabolico pronto ad entrare in azione in ogni momento, pur di creare confusione e intossicare opinione pubblica e magistrati.

È chiaro che, mentre in Aeronautica Militare – anche per bocca del colonnello Gueglielmo Lippolis – prende corpo l’ipotesi di un’esplosione

interna quale causa della perdita del DC9, qualcun altro è già pronto ad inserirsi nella vicenda per condizionare e avvelenare il lavoro dei tecnici e dei magistrati. Chi aveva interesse a creare - da subito - uno stato di complessivi disordine e confusione?

Il 2 luglio 1980, il SISMI - in un appunto prodotto dal Raggruppamento Centri CS di Roma comandato dal colonnello Demetrio Cogliandro - rilevava che «negli ambienti delle Partecipazioni statali» si era appreso che «sarebbe stato un giornalista dell'entourage di Bisaglia [Cfr. nota n° 2 Capitolo IV] a inventare la notizia dell'attentato con una bomba che recava con sé un terrorista di destra». Sempre secondo il servizio di sicurezza militare, questo giornalista «si consultò anche con qualcuno del Ministero dell'interno o della Questura (la fonte non è in grado di essere più precisa su questo punto) per sapere chi poteva essere il terrorista di destra più adattabile al caso. Venne fuori il nome di un giovane "uccel di bosco" da vari mesi». Affatigato, appunto.

«Non si voleva parlare di Brigate Rosse - aggiunge la nota - perché si temeva subito una smentita su una notizia precisa e quindi si scelse una notizia con riferimento generico, anche se riferita a persona esistente». Come si vede, il meccanismo depistante è più che rodato. «Il colore di destra - conclude l'appunto del SISMI - si fece osservare mentre si creava il *canard* giornalistico, garantiva l'immediata divulgazione da parte della stampa e della radio e TV di Stato della notizia. Legati all'Itavia - si afferma in ambienti del PSI e in piazza Sturzo - ci sono i nomi di Bisaglia e anche di Bubbico. Inoltre, altri personaggi DC e qualche socialista hanno interessi nella compagnia aerea».

Va ricordato che questa nota del servizio segreto militare seguì di un giorno un servizio giornalistico diffuso dalla emittente privata radiotelevisiva Teleitalia in cui si parlò sia delle anomalie tecniche registrate in volo e annotate sul giornale di bordo del DC9, sia degli «interessi finanziari» del cementiere bergamasco Carlo Pesenti, del Vaticano, nonché di uomini politici democristiani e socialisti nell'Itavia. Per l'ex ministro dei trasporti, Rino Formica, subito dopo l'incidente le idee erano abbastanza confuse, «il 29 giugno 1980, infatti, sotto il pieno controllo della P2, il "Corriere della Sera" titolava "Il tragico giallo del DC9 precipitato - L'unica ipotesi per ora è l'esplosione"».

13. L'Itavia

La compagnia aerea proprietaria del DC9 I-TIGI precipitato la sera del 27 giugno 1980 viene costituita nel 1958 con un capitale sociale di 3 miliardi di lire dalla famiglia dei principi Caracciolo con il reimpiego di alcuni Dakota americani da guerra e riadattati ad aerei civili. A partire dal 1965, a capo dell'operazione figura l'avvocato Aldo Davanzali, nato a Sirolo (Ancona) il 26 gennaio 1923, che riunirà le cariche di presidente e amministratore delegato della società. Gli azionisti erano tutti privati. Fra i nomi che circolarono per anni, come azionista occulto dell'Itavia, c'era

quello di Carlo Pesenti, l'industriale bergamasco titolare dell'Italcementi, società nella quale figurava, come azionista, lo IOR (Istituto Opere di Religione): la banca del Vaticano.

Nel 1972, come sede legale venne scelta Catanzaro (gli uffici erano in via Settembrini 8) per poter rientrare nel circuito degli sgravi fiscali e delle agevolazioni previste dall'istituto Cassa per il Mezzogiorno a favore delle aziende operanti nel Meridione. Come sede amministrativa e direzione generale venne scelta Roma (gli uffici erano in via Sicilia 43). Sotto il nome Itavia figuravano anche altre società: Itavia Cargo srl, Sadar Incop spa, Sinim srl, Costa Tiziana spa, Viaggi nel Sole srl e Thalassa South srl. Il Gruppo Itavia, insomma, poteva contare non solo sulle linee aeree, ma anche su una serie di attività imprenditoriali - localizzate per lo più sulla costa calabrese - nei settori immobiliare e turistico.

La situazione soci - dal 9 febbraio 1978 - è così articolata: Aldo Davanzali (titolare di una quota di capitale pari a 572.576.000 lire), Compagnia Fiduciaria Nazionale spa (455.884.000), Gestione Finanziaria & Azionaria ss (165.000.000), Investimenti & Partecipazioni Differenziate spa (165.000.000), Nora Finanziaria di Partecipazione srl (91.248.000), Nada Finanziaria di Partecipazione spa (91.142.000), Aquila Finanziaria di Partecipazione spa (99.950.000), Biblos Finanziaria di Partecipazione spa (91.200.000), Servizio Italia Società Fiduciaria per azioni (1.755.812.000), Giuseppe Pacchioni (9.129.000), Riis Einar (59.000), Riis & Company srl (3.000.000).

In verità, dietro i nomi delle fiduciarie Nora, Nada, Aquila, Biblos e Servizio Italia (del Gruppo BNL) c'era il gruppo immobiliare dell'ingegner Giorgio Tudini, costruttore romano. Nel giugno del 1980, questo è l'organigramma dell'azienda: Giancarlo Gubbiotti (direttore generale), dottor Guido Gallozzi (direttore tecnico), comandante Adriano Chiappelli (direttore operativo), dottor Paolo Torrani (direttore *marketing*), dottor Piero Traballes (direttore del personale), dottor Edoardo Ghidini (direttore finanziario), ragionier Filippo Neri (direttore amministrativo).

Dall'anno della sua costituzione, l'Itavia subisce quattro incidenti di volo gravi: 14 ottobre 1960, un aereo De Havilland cade nei pressi dell'isola d'Elba (15 morti) - 30 marzo 1963, un DC3 precipita nei pressi di Sora nel basso Lazio (sette morti) - 1° gennaio 1974, un Fokker 28 precipita in fase di atterraggio a Torino (38 morti) - e infine il 27 giugno 1980 il DC9 I-TIGI precipita tra le isole di Ponza e Ustica (81 morti).

Il settimanale «L'Europeo» - del 5 luglio 1980 - scriveva: «Ogni volta, tranne forse per l'incidente di Torino nel '74, tra le cause dei disastri è stata sempre ipotizzata la scarsa o non completa manutenzione degli aerei dovuta a una gestione certamente non brillante e a difficoltà finanziarie». «L'Espresso» del 22 marzo 1981 sottolineava che «l'Itavia, al 31 dicembre 1979, aveva già accumulato debiti per 41 miliardi di lire». Sempre secondo il settimanale di via Po a Roma, nel *carnet* di Aldo Davanzali «non vi sono solo le vecchie e chiacchierate amicizie come quelle del suo conterraneo Arnaldo Forlani, del cementiere Pesenti o di alti prelati. Sfolgiando a caso la sua corrispondenza si scopre infatti che Davanzali può

contare su un vastissimo giro di conoscenze ad alto livello: Giulio Andreotti, Emilio Colombo, Luigi Preti, Antonio Bisaglia, Carlo Donat Cattin, Benigno Zaccagnini, Oddo Biasini, Oscar Luigi Scalfaro, Angiolo Berti, giornalista faccendiere socialdemocratico, implicato nello scandalo dei falsi danni di guerra».

In una missiva del 18 settembre 1975, indirizzata da Gabriele Pescatore, presidente della Cassa per il Mezzogiorno, a Gilberto Bernabei, capo di Gabinetto del Ministero per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, si legge: «Caro Gilberto, in relazione alle tue premure, sono lieto di comunicarti che il consiglio di amministrazione ha deliberato, in favore della società Costa Tiziana srl, un finanziamento di 532 milioni con assunzione di quota rischio Cassa di 152 milioni, per maggiori spese sostenute nel corso dei lavori di ampliamento di un complesso alberghiero e turistico di Crotone».

Sempre su «*L'Espresso*» (n° 38 del 21 settembre 1980) si scopre che il presidente dell'Itavia, in quel periodo, aveva in piedi una serie di interessi fra i quali la costruzione di *residence* in Calabria ed anche in Libia. «Dietro a tutti, infine – scriveva Pietro Calderoni – in ombra, si intravedono le sagome e i profili del cementiere Carlo Pesenti, che si dice sia il vero proprietario dell'Itavia (valga un esempio: la linea Bergamo-Crotone non è altro che una rotta personale voluta da Pesenti per portare i suoi operai in un cementificio nella città calabrese) e del banchiere Roberto Calvi, del Banco Ambrosiano, molto legato a certi ambienti socialisti».

Sul settimanale «*Panorama*» del 16 febbraio 1981 viene svelato un altro capitolo oscuro sull'Itavia. Un gruppo di dipendenti della compagnia denunciò Aldo Davanzali per la truffa del Fokker 28 (I-TIDA), uscito di pista all'aeroporto di Bergamo il 9 aprile 1975. Secondo l'esposto – presentato al sostituto procuratore Giorgio Santacroce – l'avvocato Davanzali, grazie a quell'incidente, imbastì una speculazione di miliardi. «I danni riportati [dal Fokker] – precisava «*Panorama*» – risultarono talmente gravi che nessun tecnico se la sentì di consigliarne la riparazione. Per questo, nel giro di poche settimane, l'aereo fu completamente demolito e le parti ancora utilizzabili, come i motori e le strumentazioni di bordo, finirono in magazzino come pezzi di ricambio per gli altri Fokker 28 della flotta Itavia»⁽¹⁴⁾.

Ma «la caccia ai miliardi cominciò subito con l'ingente richiesta di danni alle Assicurazioni Italia (più nota come Assitalia), compagnia statale del Gruppo Ina, che aveva assicurato il Fokker 28 I-TIDA per due miliardi 800 milioni. E il colpo andò a segno meglio del previsto: a tempo di *record* l'Assitalia liquidò infatti un miliardo 295 milioni, appena 22 milioni in meno dell'indennizzo richiesto». Questa, in realtà, sarebbe stata solo la prima fase di una complessa operazione. Davanzali – sempre stando a quanto riportato da «*Panorama*» – il 3 maggio 1976 avrebbe ottenuto il rinnovo della copertura assicurativa, da parte dell'agente generale di Ancona dell'Assitalia (tal Alessandro Tamaro, vecchio amico del presidente dell'Itavia, il quale assunse nella sua agenzia il genero di Davanzali, Roberto Enrico), non solo per l'intera flotta della sua compagnia, ma anche

per il Fokker 28 uscito di pista. In sostanza, «con una serie di polizze biennali, l'Assitalia ha continuato a garantire un aereo che ormai non esisteva più». Non solo. «Il valore assicurativo (tre miliardi e mezzo) risultava addirittura superiore a quello riconosciuto dalla medesima compagnia appena un anno prima, al momento dell'incidente di Bergamo (due miliardi 800 milioni)».

Ma l'ultima fase di questa complessa vicenda è di certo la più interessante: «Utilizzando come pezze d'appoggio le polizze dell'Assitalia – concludeva il settimanale – Davanzali è riuscito più d'una volta a dare in garanzia alle banche l'aereo distrutto a Bergamo, ricevendone in cambio ingenti prestiti. Il loro elenco, nella denuncia presentata alla Procura di Roma, è dettagliatissimo: tre miliardi del Banco di Santo Spirito nel 1977, un miliardo 145 milioni dell'Istituto Mobiliare Italiano (IMI) nello stesso anno, altri due miliardi del Banco di Santo Spirito e 600 milioni dell'Italcasse nel 1978, infine quattro miliardi 500 milioni del solito Banco di Santo Spirito elargiti il 25 giugno 1980». Due giorni prima del disastro dell'I-TIGI. Qualcosa di simile venne ideato per l'aereo distrutto la sera del 27 giugno 1980. L'Itavia riuscì, infatti, a farsi indennizzare dall'Assitalia il disastro del DC9, «benché su quell'aereo non vantasse più alcun diritto». Infatti, l'I-TIGI precipitato in mare risultava coperto da quattro ipoteche: McDonnell Douglas, IMI, Italcasse e Banco di Santo Spirito. Stranamente, la sola che rivendicò il proprio diritto di vincolataria fu l'americana McDonnell Douglas, che incassò circa 500 milioni. «Il resto della somma, oltre tre miliardi, è finito nelle tasche di Davanzali poiché tre banche pubbliche (IMI, Italcasse e Banco di Santo Spirito) hanno rinunciato al loro diritto di precedenza». Perché? Questa è un'altra delle grandi zone d'ombra del caso Ustica.

Nel dibattito al Senato dell'8 luglio 1980 ⁽¹⁵⁾, che seguì la sciagura del DC9, Libero Gualtieri, all'epoca capogruppo del PRI al Senato, spese parole durissime sull'Itavia di Aldo Davanzali: «La sicurezza del volo è fondamentale dovere dello Stato, nei confronti di tutti: delle compagnie di bandiera e di quelle private, delle compagnie nazionali e di quelle estere [...]. Perché allora, signor Ministro [rivolto a Rino Formica, ministro dei trasporti, *nda*] questo incidente, questa tragedia ha provocato qualche cosa di più: emozione, rabbia, paura, inchieste della stampa? Perché questi sentimenti si sono tradotti in interrogazioni, mozioni, interpellanze parlamentari? La ragione è questa: si sapeva che questo sarebbe accaduto, un giorno o l'altro. Non magari a quell'aereo o a quel comandante, non quel giorno o quel mese, ma a quella compagnia sì, a qualcuno dei suoi aerei, sì. Tutti coloro che utilizzano il servizio Itavia – e molti sono i membri del Parlamento – possono dire che con l'Itavia si è già da tempo in lista di attesa. Si vola per scommessa [...] e in quella compagnia si rischia più che in ogni altra di questo Paese e ciò perché la flotta Itavia è letteralmente un disastro, fatto di una politica aziendale di sfruttamento al limite dei veicoli e degli uomini, fatto – lo dobbiamo mettere in conto, anche se per se stesso questo non crea rischio – di disprezzo dei diritti degli utenti, fatto di ritardi sistematici, di voli annullati all'ultimo minuto, di equipaggi

sbattuti da un volo all'altro senza riposi, di una manutenzione approssimativa e, si è detto anche, fatto di mancata trascrizione di ore di volo realmente effettuate, di cicli operativi non tutti corretti».

La requisitoria di Gualtieri sull'Itavia fu devastante. «Io ho il ricordo – aggiunse il senatore repubblicano – di un volo inaugurale drammatico, e conosco voli avventurosi, dirottamenti su aeroporti notturni, attese esasperanti, persone ridotte alla disperazione in aeroporti in cui ci si fa sostare anche per 10-12 ore di seguito. Questo è volare Itavia, signor Ministro». Nel corso della 23ª seduta (29 giugno 1989) della Commissione stragi dedicata all'audizione dell'ex ministro dei trasporti, Rino Formica (PSI), l'allora presidente Libero Gualtieri (PRI), riferendosi al cedimento strutturale, sostenne che la certezza relativa a questa precisa ipotesi «l'avevano tutti». O meglio, «i tre quarti del Parlamento».

In un articolo de «*La Repubblica*» dell'8 luglio 1980, che preannunciava il dibattito al Senato sulla proposta di scioglimento della compagnia Itavia, fra l'altro si leggeva: «L'aereo, secondo la maggior parte dei tecnici, si è disintegrato in volo o per un cedimento strutturale o per una collisione con un altro velivolo. Indipendentemente dall'accertamento definitivo (se mai sarà possibile) dell'una o dell'altra ipotesi ⁽¹⁶⁾, alcune risposte sono possibili fin da ora. È vero, ad esempio, che l'I-TIGI era già stato segnalato come *anomalo* da alcuni piloti e che, nonostante l'Itavia abbia successivamente affermato di aver apportato delle modifiche per eliminare le vibrazioni ricorrenti, nessuna traccia di questi interventi tecnici è stata riportata, come di regola, sul quaderno di bordo. Qual era lo stato effettivo di manutenzione dell'I-TIGI? E qual è l'effettivo stato di efficienza degli altri aerei dell'Itavia?».

Nel giugno del 1980, come rilevò lo stesso Ministro dei trasporti, l'Itavia (ancor più di altre compagnie) risentiva di una serie di difficoltà che gravavano su tutto il settore del trasporto aereo. Difficoltà che nascevano dalla stretta dipendenza delle compagnie aeree dalla grave crisi economica che stava colpendo il nostro Paese, strangolato dal vertiginoso aumento del prezzo dei prodotti petroliferi, la cui incidenza ha già raggiunto e superato il 25 per cento delle spese di esercizio».

Formica confermò anche che l'Itavia risentiva di una preoccupante serie di disservizi: «Una difficoltà nell'approvvigionamento delle parti di ricambio è stata constatata. Ciò può aver prodotto riflessi negativi sulla regolarità dei servizi». Il Ministero dei trasporti – il 12 dicembre 1980 ⁽¹⁷⁾ – revoca all'Itavia le concessioni per l'esercizio dell'attività su rinuncia della stessa compagnia. L'Itavia ha rinunciato all'esercizio dell'attività – ha affermato l'ex ministro Formica – questo è un punto importante. Fra l'altro è tutta da esaminare la situazione dell'Itavia, perché l'Itavia aveva richiesto e ottenuto 63 linee e ne esercitava, bene o male, una decina. Questo è tutto documentabile presso il Ministero dei trasporti [...]. Noi non abbiamo revocato nessuna concessione. Anzi, abbiamo sostenuto che la questione dell'Itavia non era la sua condizione di precarietà, che preesisteva alla vicenda di Ustica, come del resto abbiamo potuto constatare da tanti atti. Certo, obiettivamente negli ultimi mesi dopo l'incidente

– e questo fu uno degli elementi che venne anche valutato dal Ministero dei trasporti – l'Itavia fu costretta – e mi si consenta l'uso di un brutto termine tecnico che fu usato – a *cannibalizzare* un apparecchio perché non aveva le risorse per acquistare i pezzi di ricambio: demolì cioè un aereo che era in condizioni di volare poco».

Il 10 dicembre 1980 l'Itavia sospende ogni attività di volo. Tre giorni dopo, il ministro dei trasporti Formica trasmette al Presidente del Consiglio (dal 18 ottobre Palazzo Chigi era guidato da Arnaldo Forlani, il quale era subentrato a Francesco Cossiga) la seconda relazione preliminare della commissione tecnico-formale Luzzatti (aggiornata al 5 dicembre 1980), nella quale si afferma che «allo stato attuale delle indagini la Commissione ha raggiunto la ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi del cedimento strutturale spontaneo e della collisione in volo con altro velivolo».

Il 16 dicembre, intanto, con decreto del Ministero dei trasporti, vengono dichiarati decaduti tutti i servizi di linea affidati all'Itavia. Quello stesso giorno, in perfetta sincronia, il presidente dell'Itavia, Aldo Davanzali, spedisce una lunga lettera al Ministro dei trasporti nella quale, fra l'altro, si affermava che la distruzione del DC9 era dovuta con «certezza» ad opera di un missile «mentre percorreva in perfette condizioni meteorologiche e di crociera una aerovia riservata dallo Stato italiano all'Aviazione civile».

Il giorno seguente, l'Itavia diramava un comunicato stampa in cui indicava come unica ipotesi valida per spiegare il disastro aereo del 27 giugno quella del missile. È curioso notare che questa serie di fatti (la sospensione dell'attività da parte dell'Itavia, il decreto del Ministero dei trasporti, il deposito della seconda relazione parziale della Commissione Luzzatti e la fulminea iniziativa di Aldo Davanzali per accreditare l'ipotesi del missile, legati fra loro da un indissolubile filo cronologico) coincide con la presenza di Arnaldo Forlani a Palazzo Chigi. Proprio Forlani, conterraneo di Davanzali, all'epoca era indicato come uno dei più importanti referenti politici del presidente dell'Itavia all'interno della Democrazia cristiana.

«L'Espresso» del 30 novembre 1980 su questo punto scriveva: «Da qualche giorno Aldo Davanzali dorme sonni tranquilli. La sua creatura prediletta, l'Itavia, non fallirà. Al salvataggio provvederà un consorzio di banche che si accollerà i debiti della compagnia. In un secondo momento, quando tutti gli adempimenti finanziari saranno stati assolti, il personale (che non ha ricevuto l'ultimo stipendio) verrà assorbito dall'Alitalia. Terminerà così – se si realizzerà l'ultima idea del governo – la vicenda di una compagnia a lungo chiacchierata e Davanzali dovrà ringraziare ancora una volta il suo amico di sempre Arnaldo Forlani se i suoi conti non sono finiti in mano alla magistratura».

L'ex primo ministro Forlani – ascoltato dalla Commissione stragi il 23 ottobre 1991 (92^a seduta) – ha spiegato in questo modo i suoi rapporti con il presidente dell'Itavia: «La questione in qualche modo era seguita da me anche per un collegamento di solidarietà regionale, perché il titolare

dell'Itavia è di Ancona e lo conoscevo. Però, siccome la marchigianità non ha mai fatto da velo, non essendo io campanilista, la questione è stata trattata in assoluta autonomia dal Ministro dei trasporti e credo, per come è rimbalzata alla mia attenzione, che non vi sia o non sia determinante la relazione fra la tragedia della caduta dell'aereo e il provvedimento del ministro del ritiro della concessione: mi pare di ricordare che il ritiro della concessione fosse collegato ad una situazione pesante nella quale si venne a trovare l'azienda, situazione ulteriormente aggravatasi in seguito all'incidente [...]. Il dottor Davanzali fu da me ricevuto a Palazzo Chigi e mi espone i suoi punti di vista. Certo, la sua tesi poteva corrispondere anche ad interessi personali, ma comunque era in accordo con la prima valutazione effettuata dalla commissione tecnica amministrativa. Tuttavia il colloquio riguardò prevalentemente le difficoltà nelle quali si trovava la società. In seguito a quell'incontro ritenni di dover raccomandare – in senso buono – al ministro Formica l'analisi di quella situazione con la massima obiettività (mi rifacevo quindi a ragioni di obiettività e non di solidarietà regionale). I ragionamenti del dottor Davanzali mi portarono a riconoscere la fondatezza delle considerazioni fatte dall'Itavia (l'eccessiva situazione di monopolio voluta dalla società di bandiera, che non consentiva all'Itavia l'accesso ad alcuna linea remunerativa, come ad esempio la Roma-Milano). Mi ricordo che il dottor Davanzali mi dimostrò, con cifre molto precise, che la concessione di due corse sulla tratta Roma-Milano avrebbe consentito il ritorno in attivo della società. Per questo segnalai il fatto al ministro Formica, lasciando a lui piena autonomia di giudizio. Vorrei comunque ricordare – conclude Forlani – che l'atteggiamento prevalente in sede parlamentare non aveva la stessa intonazione: dopo il disastro aereo prevaleva la critica nei confronti dell'Itavia, si cercava di mettere in evidenza più le disfunzioni e i ritardi che non gli aspetti positivi del servizio effettuato da quella società. Ricordo che anche all'interno del mio partito c'erano posizioni di questo genere». Questo è uno degli snodi più delicati di tutto il caso Ustica.

Comunque, il 18 dicembre 1980, sulla scorta del comunicato stampa diffuso dalla direzione dell'Itavia, Aldo Davanzali viene convocato negli uffici della Procura di Roma dal sostituto Giorgio Santacroce in un primo momento in qualità di teste. Solo nel corso del colloquio, individuati in alcuni passaggi della lettera al ministro Formica estremi di reato correlabili alla violazione dell'art. 656 (il pubblico ministero Santacroce parla invece di articolo 304) del codice penale (diffusione di notizie esagerate e tendenziose atte a turbare l'ordine pubblico), il magistrato ritenne opportuno trasformare l'esame testimoniale del presidente dell'Itavia in interrogatorio di indiziato.

Lo stesso Davanzali, in un'intervista concessa al quotidiano «*Corriere della Sera*» il 15 novembre 1988, commentò l'accaduto: «Ho detto al magistrato che, per me, il DC9 era stato tirato giù da un missile. Alla fine del colloquio, lui mi ha guardato e ha aggiunto: niente altro? No, gli ho risposto. E lui: bene, adesso può nominare un legale di fidu-

cia». Alla domanda su come arrivò al convincimento del missile, il presidente dell'Itavia fornì questa risposta: «Assieme ai miei collaboratori riuscimmo a vedere il tracciato *radar* decodificato dalla Selenia. Scoprimmo che c'era un altro aereo che incrociava la rotta del DC9. Poi l'esame spettrografico, il primo sui frammenti recuperati: c'erano fosforo, cloro, potassio... elementi che non si trovano in presenza di un semplice cedimento strutturale. E quel pezzo del carrello finito nel corpo di una passeggera, come se una forte spinta lo avesse proiettato dall'esterno verso l'interno. Questi per noi erano dati certi, che indicavano la presenza di un missile».

Saranno questi gli elementi sui quali verrà articolata - parecchi mesi dopo - la spaventosa campagna (non solo stampa) a favore dell'ipotesi della battaglia aerea e dell'abbattimento del DC9 con uno o più missili lanciati da *jet* militari non identificati. Il ministro dei trasporti Rino Formica, proprio mentre montava la polemica sull'Itavia, decise di nominare una commissione ministeriale con l'incarico di esaminare la struttura del trasporto aereo italiano. A presiedere l'organismo venne chiamato il sottosegretario Vitale Robaldo, senatore repubblicano. Nel novembre del 1980, la Commissione Robaldo arrivò alla conclusione che se i conti dell'Itavia erano in rosso era colpa del Ministero dei trasporti che aveva affidato alla compagnia aerea di Davanzali solo linee poco trafficate e di scarso rendimento. Era anche questo un tentativo per creare le condizioni per una eventuale futura richiesta di risarcimenti danni da parte dell'Itavia nei confronti dello Stato italiano? Visto quello che accadde un anno dopo, sembra proprio di sì.

Il 31 marzo 1981, l'avvocato Amedeo M. Gagliardi, legale dell'Itavia, depositava al Tribunale Civile di Roma la citazione in giudizio della compagnia aerea nei confronti dello Stato italiano, nelle persone degli allora ministri *pro tempore* della difesa (Lelio Lagorio), dell'interno (Virginio Rognoni) e dei trasporti (Rino Formica) per un risarcimento calcolato (stima del 1981) di oltre 30 miliardi.

Secondo i legali dell'Itavia, in poche parole, la società era stata messa nelle condizioni di non poter più operare visto che l'evento era imputabile «all'azione od omissione del Ministero della difesa e/o al Ministero dei trasporti» sui quali - stando all'atto di citazione - ricadeva l'intera responsabilità della tragedia. Lo Stato quindi veniva chiamato a rispondere «dei gravissimi danni subiti dall'Itavia, ricollegabili principalmente: alla pesante perdita di traffico, al costo del noleggio di un aeromobile armato, al fermo imposte del Registro Aeronautico Italiano alla flotta Itavia per l'effettuazioni di ispezioni straordinarie, alla mancata effettuazione e alla cessione a terzi di voli e/o contratti *charter*, nonché ad ogni altra spesa, onere e costo, diretti e/o indiretti, occorsi in relazione e dipendenza dall'incidente, per non parlare del deterioramento dell'immagine commerciale della società, che è risultata gravemente vulnerata».

Qualche settimana dopo, alla fine di un lungo braccio di ferro negli ambienti della politica, Davanzali riesce a vincere il primo *round* dell'incontro. Il 15 aprile 1981, la Sezione fallimentare del Tribunale di Roma

dichiara lo «stato di insolvenza» dell'Itavia. Attraverso questo meccanismo, la compagnia aerea proprietaria del DC9 precipitato il 27 giugno 1980 da questo momento è assoggettabile alla procedura di amministrazione straordinaria prevista dalla cosiddetta «legge Prodi»⁽¹⁸⁾ per il salvataggio delle grandi aziende.

«Con la nomina del commissario – commentava *«la Repubblica»* del 17 aprile 1981 – infatti, il governo dovrà sborsare un bel mucchio di miliardi per risanare gli ingenti debiti accumulati dalla gestione Davanzali e nello stesso tempo finanziare la ripresa dell'attività. In altre parole, sarebbe la collettività, il cittadino italiano a pagare i debiti di Davanzali, il quale ha invece investito i suoi risparmi (che fruttano abbastanza bene) in altre società operanti nel settore edilizio, alberghiero e turistico».

Ebbene, il 31 luglio del 1981 il Ministro dell'industria (di concerto con il Ministro del tesoro) decreta la nomina del commissario governativo nella persona dell'ingegner Bruno Velani, già amministratore delegato e presidente dell'Alitalia. Oltre all'Itavia vennero poste in amministrazione straordinaria anche le altre società del gruppo: Itavia Cargo srl, SadarIncop spa, Sinim srl, Costa Tiziana spa, Viaggi nel Sole srl e Thalassa South srl. Velani, come liquidatore, accertò un passivo di 83 miliardi contro un attivo di 16-17 conseguito mettendo in vendita tre DC9 ad una compagnia americana (dieci miliardi) e tre Fokker 28 (5-6 miliardi) ed uno *stock* di pezzi di ricambio. In quel periodo venne avviata anche la messa in liquidazione dei circa mille dipendenti della società, non senza violente polemiche.

Il 27 ottobre 1987, dopo la scomparsa dell'ingegner Velani, venne nominato un nuovo commissario governativo: l'avvocato Antonio Cospito. Il 23 novembre 1984 – mentre la compagnia di Davanzali seguiva la causa risarcitoria nei confronti della pubblica amministrazione – Piero Attisani⁽¹⁹⁾, pilota ed *ex* comandante dell'Itavia nonché portavoce di un'associazione costituita «fra gli utenti dei servizi pubblici», veniva ascoltato dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli al quale, fra l'altro, ebbe a dichiarare: «Non so in particolare su che direzione è impostata l'indagine, ma mi sembra doveroso far presente che non da adesso, ma da anni le condizioni della flotta Itavia, pur essendo formalmente rispondenti ai canoni di sicurezza, in realtà non lo era affatto. A me personalmente più di una volta è capitato di volare con aerei che secondo il mio giudizio non erano in condizioni di volare».

Al riguardo, Attisani citò un episodio piuttosto oscuro riguardante una strana perdita d'olio riscontrata in terra «all'altezza di uno dei due motori, uno o due giorni prima dell'incidente del DC9». Proprio mentre un tecnico dell'Itavia stava per «effettuare la spannellatura» del motore al fine di accertare la natura della perdita d'olio, uno dei suoi superiori gli ordinò di lasciar perdere e di non proseguire nel controllo. Va ricordato, infine, che l'avvocato Aldo Davanzali non ha mai testimoniato davanti alla Commissione stragi.

14. *Le versioni di Rino Formica*

Rino Formica, socialista, Ministro dei trasporti all'epoca del disastro del DC9 dell'Itavia, è stato ascoltato dalla Commissione due volte: il 29 giugno 1989 (23^a seduta) e il 24 ottobre 1991 (93^a seduta). Vale la pena ritornare, in modo sintetico, su queste importanti testimonianze.

a) La nomina della Commissione Luzzatti

«Il giorno successivo all'incidente, il 28 giugno, nominai la commissione d'inchiesta ⁽²⁰⁾, come era mio dovere fare in quanto Ministro dei trasporti. In simili circostanze, infatti, quando si verifica un incidente, si aprono due inchieste parallele: una della magistratura – cosa che puntualmente avvenne per il caso di Ustica – e un'inchiesta tecnico-amministrativa promossa dal ministro competente. Nel costituire questa commissione tenemmo anche conto delle polemiche che c'erano state sull'incidente di Palermo, dove le associazioni dei piloti avevano sostenuto che a suo tempo si era provveduto male, perché erano stati esclusi dalla commissione i piloti o comunque i rappresentanti della categoria. Questa volta quindi nel costituire la commissione fissammo anche la presenza degli esperti piloti. La questione aveva aperto una grande tensione. Tenete conto che in quel momento – io devo fare alcuni riferimenti di quadro per andare a quella situazione – era aperta una questione che riguardava il passaggio dai militari ai civili del servizio di controllo di volo. Prima di quel governo vi era stato un intervento da parte del Presidente della Repubblica per disporre una civilizzazione del servizio militare del controllo di volo: era stato varato un provvedimento di legge, contenente una delega al governo che stabiliva il passaggio dal servizio militare al servizio civile e dava diciotto mesi di tempo per provvedere ⁽²¹⁾. Vi erano delle grandi difficoltà. La situazione fu da me affrontata pur tenendo conto del difficile rapporto che si era creato tra il costituito sindacato dei militari da civilizzare e le autorità che cercavano di condizionare fortemente la costituzione di quella che poi è stata l'azienda controllo di volo».

b) I «suggerimenti» del presidente del RAI

«Seconda questione più delicata: l'incidente vede coinvolto un aereo di una compagnia, l'Itavia, che allora era in discussione per le sue difficoltà interne. Infatti, c'erano state allora molte prese di posizione, molti ricorsi, che riguardavano l'efficienza di questa compagnia. Naturalmente l'inefficienza era visibile per quanto riguardava il rispetto degli orari, il rispetto del servizio (si saltavano dei voli), per le difficoltà che aveva nei pagamenti, per i debiti che aveva. Io ho revocato a dicembre del 1980 le concessioni all'Itavia, ma ho sempre difeso ciò che era difendibile di questa compagnia e la dimostrazione sta in ciò che è avvenuto, nel mio

comportamento, nel momento dell'incidente [...]. Il generale Rana [presidente del Registro Aeronautico Italiano, l'ente al quale è demandato il controllo e la vigilanza sugli aerei e la sicurezza del volo, *nda*] disse che non si doveva perseguire la strada del cedimento strutturale del velivolo poiché vi erano tutti gli elementi per considerare anche la possibilità della presenza di un missile. Tutto questo l'ho chiaramente riferito prima al Senato e successivamente alla Camera. Nel frattempo vi era stata la presentazione di una pre-relazione da parte della Commissione Luzzatti. In quella circostanza scoraggiai il Senato a chiedere la discussione di una mozione sottoscritta da tutti i Gruppi (tranne che dal Movimento Sociale), il cui primo firmatario era il presidente Gualtieri. Il presidente Gualtieri era uno degli impauriti viaggiatori italiani ed aveva quindi spostato la causa del cedimento dell'aereo. Egli anzi ridicolizzò l'eventualità di un missile sparato da un aereo che riusciva a scappare senza lasciare tracce. Certamente la sua non era una volontà tendente a depistare, ma si muoveva in ambito diverso».

c) Il missile per controbilanciare il cedimento strutturale

«Quale fu il mio comportamento? Fu semplice e lineare: la prima preoccupazione che ebbi fu di evitare la strada che portava ad un depistaggio obiettivo, cioè la strada del cedimento dell'aereo. Infatti possedevo un elemento certo ed una valutazione che, provenendo dal generale Rana, a mio parere era fondata e seria. Anzitutto sapevo che i controlli erano stati regolari. In secondo luogo, sapevo che dalla lettura del tracciato *radar* il generale Rana aveva tratto determinate conclusioni [...]. Successivamente vidi che nasceva un'altra ipotesi - cosa che mi preoccupò - cioè quella della bomba a bordo. [...] La mia preoccupazione maggiore era quella di distogliere l'attenzione dei parlamentari dalla focalizzazione su elementi devianti, cioè sul cedimento strutturale. Se questa ipotesi avesse preso corpo, se io avessi accettato la mozione presentata dalla stragrande maggioranza dei parlamentari, oggi di cosa discuteremmo?».

d) Solidarietà politica

«Sulla seconda questione sono stato chiaro fin dall'inizio, cioè su come ho potuto proteggermi dall'opinione dominante che era quella del cedimento strutturale, che gli aerei non funzionavano, eccetera. Io chiamai immediatamente il generale Rana che era il responsabile del RAI, responsabile dei controlli, e chiamai il generale Rana che io conoscevo bene e apprezzavo perché una persona onesta, democratica, una persona di grande serietà professionale e di grande onestà, un militare integerrimo. Lo chiamai, ripeto, (*gli davo del tu e lo chiamavo per nome perché eravamo molto amici per ragioni anche di solidarietà politica*) e gli dissi: "Guarda Saverio, le cose stanno in questi termini: c'è un'opinione diffusa che noi ci troviamo di fronte (perché è già montata nei mesi precedenti) che questi