

IL LIBRO BIANCO

INDICE

[Le vittime dell'incidente aereo di Ustica](#)

[Storia del Comitato Studi per Ustica](#)

[Premessa al Libro Bianco](#)

[Obiettivo del Libro Bianco](#)

CAPITOLO I

IL DISASTRO

1. I protagonisti

La Società ITAVIA
L'aeronautica Militare
Il Governo all'epoca dell'incidente
Il Ministero dei Trasporti ed Aviazione Civile
Il Registro Aeronautico Italiano
Il Ministero degli Interni
L'Autorità Giudiziaria
Funzioni e competenze
Attività ed incarichi giudiziari attribuiti per il caso Ustica
I mass media
Le parti civili
Il Parlamento e la Commissione Stragi (Presidenza Senatore Libero Gualtieri-XI Legislatura)
Il Comitato Studi per Ustica - Costituzione ed attività

2. Descrizione dell'evento

3. I primi accertamenti e le prime deviazioni

CAPITOLO II

LE INDAGINI E LE PERIZIE

Considerazioni generali
Attività peritali
Criteri per la ricerca delle cause degli incidenti aerei
Il recupero del relitto del DC-9/I-TIGI
Principi basilari sul funzionamento dei radar nel 1980 con riferimento al caso Ustica
La Commissione Tecnica Luzzatti (Osservazioni alla Relazione)
Il Collegio Peritale Blasi (Osservazioni alla Relazione)
La Commissione Pratis (Osservazioni alla Relazione)
L'inchiesta Pisano (Osservazioni alla Relazione)
Il Collegio Peritale Misiti e la Perizia Protheroe (Osservazioni alle Relazioni)
 Ulteriori quesiti posti al Collegio Peritale Misiti
 Contraddizioni tra il Collegio Peritale principale Misiti ed i collegi *a latere*
 Avvenimenti successivi

Prosecuzione delle indagini nel campo radaristico
Le Perizie Radaristiche del Collegio Dalle Mese e le controperizie di parte inquisita (Osservazioni alle Relazioni)
Ulteriori quesiti posti al Collegio Peritale Dalle Mese
Controperizie di parte inquisita (Ing. Giubbolini)
Conclusioni sulle indagini e sulle perizie disposte dagli organi istituzionali
Le perizie di parte
Le Perizie di parte civile
La Relazione Di Stefano-Cinti (Osservazioni e commento)
Le perizie di parte inquisita (Ing. Bazzocchi)

CAPITOLO III

LE COMMISSIONI DI INCHIESTA SULLE STRAGI

1. La Commissione Stragi e la Relazione del Presidente Senatore Libero Gualtieri (XI Legislatura)

Valutazioni della Commissione sul Caso Ustica
Considerazioni sulla Relazione

2. La nuova Commissione Stragi presieduta dal Senatore Giovanni Pellegrino (XII Legislatura)

CAPITOLO IV

LE IPOTESI DI ACCUSA AL PERSONALE ED AI VERTICI DELL'AERONAUTICA MILITARE

1. Ipotesi di accusa e comunicazioni giudiziarie

Le ipotesi di accusa
Le comunicazioni giudiziarie

2. Puntualizzazioni sul comportamento dell'Aeronautica Militare

3. Il comportamento dei media

CAPITOLO V

IL PROCESSO DI PIAZZA

1. Considerazioni generali

2. Le principali tesi del processo di piazza e loro confutazioni

Ritardi nei soccorsi e presunto ammaraggio del DC-9
Supposta presenza di portaerei e presunto traffico di aerei USA e di altri Paesi Alleati
Ritardi dell'Aeronautica Militare nella consegna del materiale sequestrato
Rilievi sul funzionamento del Centro Radar di Licola
Interruzioni delle registrazioni di Marsala Radar
Il MIG-23 libico caduto sulla Sila
Presunto depistaggio dell'Aeronautica Militare-Lettere ufficiali SMA del dicembre 1980
Posizione della signora Calderone a bordo del DC-9
Supposte morti misteriose
Le menzogne sulla Relazione del Collegio Peritale Misiti
La inutilizzabilità dei dati radar di Licola e Marsala

Le Menzogne sulla Relazione Radaristica del Collegio Dalle Mese
Osservazioni sulle conclusioni della Relazione Gualtieri
Esempi di ricostruzioni infondate sui colpevoli del disastro e sugli "scenari"

CAPITOLO VI

LE IPOTESI DEL DISASTRO E LE DEVIAZIONI

1. Considerazioni generali
2. L'ipotesi della collisione
3. L'ipotesi del cedimento strutturale
4. L'ipotesi dell'esplosione
 - L'esplosione interna
 - L'esplosione esterna
5. La quasi-collisione

CAPITOLO VII

GLI INTERESSI IN GIOCO

1. Considerazioni generali
2. Gli interessi e le responsabilità dei protagonisti
 - La Società ITAVIA
 - Il Governo, il Ministero dei Trasporti e il Ministero dell'interno
 - Il Registro Aeronautico Italiano
 - L'Autorità Giudiziaria
 - I mass media
 - L'Associazione Familiari delle Vittime
 - Il Parlamento e la Commissione Stragi (Presidenza Gualtieri-XI Legislatura)
 - L'Aeronautica Militare

CAPITOLO VIII

CONCLUSIONI

GLOSSARIO

ELENCO ALLEGATI

[Home Page](#)

Le Vittime dell'incidente

Cinzia Andres	Antonino Greco	Andrea Reina
Luigi Andres	Berta Gruber	Giulia Reina
Francesco Baiamonte	Andrea Guarano	Costanzo Ronchini
Paola Bonati	Vincenzo Guardi	Marianna Siracusa
Alberto Bonfietti	Giacomo Guerino	Maria E. Speciale
Alberto Bosco	Graziella Guerra	Giuliano Superchi
Maria V. Calderone	Rita Guzzo	Antonio Torres
Giuseppe Cammarota	Giuseppe La China	Giulia M.C.
Arnaldo Campanini	Gaetano La Rocca	Ripliciano
Antonio Candia	Paolo Licata	Pierpaolo Ugolini
Antonella Cappellini	Maria Rosaria Liotta	Daniela Valentini
Giovanni Cerami	Francesca Lupo	Giuseppe Valenza
Maria Grazia Croce	Giovanna Lupo	Massimo Venturi
Francesca D'Alfonso	Giuseppe Manitta	Marco Volanti
Salvatore D'Alfonso	Claudio Marchese	Maria Volpe
Sebastiano D'Alfonso	Daniela Marfisi	Alessandro Zanetti
Michele Davi'	Tiziana Marfisi	Emanuele Zanetti
Giuseppe C. De Cicco	Erica Mazzel	Nicola Zanetti
Rosa De Dominicis	Rita Mazzel	
Elvira De Lisi	Maria Assunta	
Francesco Di Natale	Mignani	
Antonella Diodato	Annino Molteni	
Giuseppe Diodato	Paolo Morici	
Vincenzo Diodato	Guglielmo Norritto	
Giacomo Filippi	Lorenzo Ongari	
Enzo Fontana	Paola Papi	
Vito Fontana	Alessandra Parisi	
Carmela Fullone	Carlo Parrinello	
Rosario Fullone	Francesca Parrinello	
Vito Gallo	Annapaola Pelliciani	
Domenico Gatti	Antonella Pinocchio	
Guelfo Gherardi	Giovanni Pinocchio	
	Gaetano Prestileo	

Storia del Comitato Studi per Ustica

Il Comitato di Studio per Ustica, costituitosi nel 1990, è composto da ufficiali dell'Aeronautica Militare in congedo, da ex piloti dell'Alitalia, da tecnici ed esperti del volo e dei sistemi di difesa aerea e del controllo del traffico, da dirigenti aeronautici con specifici e diversificati settori di competenza, nonché da ex-presidenti e/o componenti di Commissioni d'indagine su incidenti aerei militari e civili.

I suoi membri cominciarono ad aggregarsi a seguito della campagna di "disinformazione" sul caso Ustica, acuitasi dopo una puntata della trasmissione *Telefono Giallo* (1988) condotta su Rai Tre dal futuro parlamentare europeo (PdS) Corrado Augias ed ulteriormente intensificatasi con la presentazione all'opinione pubblica dei contraddittori risultati della Relazione Blasi nel 1989 e delle argomentazioni della Commissione Stragi nel 1990-92, presieduta dal Sen. Libero Gualtieri.

La stesura e la presentazione di questo Libro Bianco fanno, dopo sette anni, il punto della approfondita attività condotta dal Comitato. Esso è dedicato a tutti coloro che, al di là delle facili e superficiali adesioni alle interessate tesi di parte, perseguono la ricerca della verità.

Obiettivo del Libro Bianco

Mancando in Italia - unica Nazione del mondo tecnologicamente avanzato - una Agenzia *super partes* dotata di strumenti legislativi e di esperienza di livello adeguato nel campo della sicurezza del volo e dell'indagine sugli incidenti di volo, il caso Ustica non ha potuto avere una trattazione tecnicamente aggiornata, né una condotta di indagini unitaria e lineare. L'istituzione di questa Agenzia è stata invano richiesta, per decenni (prima e dopo il 1980), ai governi, dalla Aeronautica Militare e da tutti i più importanti operatori aerei.

La mancanza di tale Agenzia pone, di fatto, ancor oggi il nostro Paese al di fuori della partecipazione agli organi internazionali dell'aviazione civile, quale in particolare l'International Civil Aviation Organization (I.C.A.O.), ai quali aderiamo formalmente e che finanziamo con limitato apporto di contributi scientificamente concreti sullo studio degli incidenti aerei avvenuti in Italia.

Nel caso Ustica si è comunque tentato di superare tali manchevolezze ricorrendo, ma solo negli ultimi tempi, a periti di alto livello internazionale, spesso membri delle Agenzie *super partes* delle loro Nazioni, che hanno dato un apporto determinante alle indagini. Il Comitato ritiene che, grazie a questi periti, le indagini siano giunte ad un livello di accertamenti tale da consentire di formulare conclusioni oggettive su quanto accaduto nel cielo di Ustica al DC-9 ITAVIA.

Questo Libro Bianco ha pertanto lo scopo di rendere agevole, per quanto possibile, anche ad un lettore non specialista l'approfondimento di un problema complesso - quale quello di un incidente aereo - e di porre in evidenza i principali errori e mistificazioni ricorrenti sul caso Ustica.

Per la chiara comprensione del Libro Bianco si è quindi ritenuto opportuno procedere con una esposizione che consenta di poter approfondire gradualmente i vari aspetti del caso Ustica, con i richiami necessari e le necessarie ripetizioni quando queste risultino utili alla comprensione dei singoli capitoli, che possono essere comunque letti anche separatamente.

CAPITOLO I

IL DISASTRO

1. I protagonisti.

a. Società ITAVIA.

La

Paolo Guzzanti ha accluso questo capitolo come allegato al suo libro "Ustica verità svelata" e ne ha sviluppato gli argomenti inquadrandoli sotto il titolo "L'Itavia ed altre cose". Cominciando così "Usava aerei di seconda e terza mano. Era una società privata che viveva di contributi dello stato.....bisogna prendere atto del fatto che l'Itavia non sembra avere alcuna colpa per quel che è successo."



La Società aerea Itavia, al momento del disastro, aveva come amministratore delegato Aldo Davanzali. Gli aerei e la parte tecnico-logistica-operativa avevano sede a Roma, ma la ragione sociale era a Catanzaro. La Società, in gravi difficoltà economico-finanziarie, rischiava il fallimento. Di ciò era ben a conoscenza il Ministero dei Trasporti (Ministro On. Rino Formica, Psi), che aveva promosso in suo favore ingenti aiuti finanziari: la Società ebbe infatti sovvenzioni statali dell'ordine di tremila miliardi a partire dal 1970. L'amministratore delegato Davanzali aveva chiesto aiuto anche all'On. Arnaldo Forlani (Dc), marchigiano al pari di Davanzali, come risulta dall'audizione dello stesso dinanzi alla Commissione Stragi, per poter ottenere la concessione di nuove linee. Gli aerei Itavia erano di seconda mano e quello caduto proveniva da una società aerea delle Hawaii.

La manutenzione non era di "qualità", come lamentato dallo stesso personale della Società (Allegato 1, sciopero Cgil Itavia 13-06-1980/Atti Senato 149^ seduta, 3 luglio 1980, pp. 7921) e, dopo l'incidente, anche da alcuni parlamentari (tra i quali il Sen. Libero Gualtieri (Pri) che, con giudizi pesantissimi, chiederà poi al Parlamento (sedute del 3 ed 8 LUG 1980) la revoca della concessione alla Società).

Il Davanzali si occupava anche di grandi operazioni immobiliari in Calabria ed aveva rapporti con un sindaco locale, quel Dr. Anselmo Zurlo, medico, che sarà poi incaricato della perizia sulla salma del pilota libico del MIG-23 precipitato in Calabria il 18 LUG 1980, e che, attraverso dichiarazioni, che la Procura di Crotona dimostrerà prive di fondamento, cercherà di far sorgere dubbi sulla data di caduta del MIG libico, come ammesso da lui stesso, "per dare una mano all'amico Davanzali che aveva tutto l'interesse a sostenere l'ipotesi del missile" (cfr. Allegato 31).

I soci della società ITAVIA, fallita successivamente alla caduta del DC-9, potrebbero essere i destinatari di cospicui rimborsi nel caso fosse possibile dimostrare che il fallimento è avvenuto a causa di connivenze di organismi o uomini dipendenti dal Governo Italiano e/o per loro responsabilità nella caduta del DC-9.

Non sembrano, comunque, attualmente identificabili, almeno da parte del Comitato, i soci o i successivi eventuali detentori dei diritti degli stessi.

b. L'Aeronautica Militare.

Le attività di Istituto che l'A.M. conduceva all'epoca, per il controllo e l'assistenza al traffico aereo militare e civile e per la "polizia aerea", nonché per il soccorso, erano svolte ai seguenti livelli:

- Centri controllo/informazioni per l'assistenza al volo e centri controllo e radar d'area per l'assistenza aeroportuale incaricati del controllo ed assistenza del traffico aereo militare, civile e generale, coordinati da Centri Regionali.
- Centri radar della Difesa Aerea e Comandi di Settore Aereo (ROC-SOC) e Stormi Intercettori incaricati del controllo generale del cielo di competenza ai fini della "polizia aerea."
- Reparto Soccorso Aereo (S.A.R.) ed i relativi gruppi e squadriglie di volo, alle dipendenze dei Comandi di Settore, distribuiti su tutto il territorio e lo spazio aereo nazionale.

Tutte le attività dei tre livelli erano internazionalmente regolamentate ed integrate nel contesto I.C.A.O. per l'assistenza al traffico civile, e dalla NATO per il controllo militare del cielo.

Da segnalare la differenza di filosofia con la quale operano i radar della D.A e quelli del traffico aereo civile (cfr. i due lucidi in Allegato 2), che presentano notevoli differenze di frequenza di esplorazione e di scelta di discriminazione sulle tracce rilevate in antenna e differentemente filtrate dai rispettivi calcolatori prima di essere inviate agli schermi degli operatori. La mancata conoscenza delle differenze citate e delle caratteristiche tecniche e delle ubicazioni delle antenne ha creato errori di valutazione, nelle indagini radar, da parte di alcuni periti.

Con opportune integrazioni e coordinamenti fra i due tipi di radar, veniva assicurato il traffico aereo civile dalla partenza all'arrivo tramite gli Enti del traffico civile, mentre i Comandi della D.A. collaboravano quando necessario alla identificazione di velivoli e per evitare conflitti di traffico e possibili situazioni di rischio.

Non erano - e non sono tutt'ora - invece assolutamente previste da parte dell'A.M. attività di indagine su incidenti aerei civili, a meno di eventuale collaborazione quando specificamente e formalmente richiesta dalle Istituzioni che per legge sono preposte a tale attività.

c. Il Governo all'epoca dell'incidente (Presidente del Consiglio dei Ministri Sen.

Francesco Cossiga, Dc - Ministro dei Trasporti ed Aviazione Civile On. Rino Formica, Psi
- Ministro degli Interni On. Virginio Rognoni, Dc).

Il Governo italiano aveva ed ha la responsabilità, attraverso i Ministeri dell'Interno e dei Trasporti, di assicurare l'attuazione delle leggi sulla sicurezza e sulla gestione del trasporto

aereo civile, a terra ed in volo, in accordo con le norme internazionali I.C.A.O.. Il Governo deve altresì assicurare tempestivamente all'Autorità Giudiziaria i mezzi per l'esercizio della giustizia nel caso di incidenti aerei richiedenti interventi specifici che le Istituzioni preposte invece non siano in grado di intraprendere o ritengono di non poter intraprendere.

Il Governo italiano, e per esso i Ministri dei Trasporti e del Tesoro, rifiutò invece, nel 1981, nel caso di Ustica e per mancanza di fondi il recupero del relitto richiesto dalla Commissione incaricata dell'inchiesta tecnica, concedendolo soltanto nel 1987 e dopo un travagliato iter burocratico, quando in effetti il medesimo poteva e doveva essere già effettuato all'indomani dell'incidente con l'imputazione dell'onere al bilancio del Ministero di Grazia e Giustizia.

Il recupero della nave albanese recentemente affondata nello Ionio con profughi a bordo, è stata per contro affrontata prendendo le giuste e tempestive decisioni.

(1) Il Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile (Ministro Rino Formica, Psi).

Il Ministero dei Trasporti era ed è responsabile, attraverso la Direzione Generale dell'Aviazione Civile, della politica e della gestione del Trasporto Aereo Civile e dell'Aviazione Generale.

Ad esso compete, secondo la vigente legge del 1932, nominare una Commissione Tecnica di Indagine al verificarsi di incidenti ad aerei civili i cui membri vengono scelti di volta in volta. Per il caso Ustica, tale Commissione - presieduta dal Dr. Luzzatti - venne composta da membri appartenenti al Ministero dei Trasporti, nonché all'A.M., al R.A.I. (Registro Aeronautico Italiano) ed alla Società aerea che gestiva il velivolo in questione, che rappresentano vere e proprie parti interessate, in quanto da ritenersi coinvolte nell'incidente e quindi non *super partes* (questo in conseguenza, come abbiamo già detto, dell'inesistenza di una Agenzia permanente per la sicurezza del volo, agenzia che esiste invero in tutti i Paesi avanzati, ma non in Italia). Ciò nonostante la "Luzzatti" fece bene quanto le fu concesso di fare e scelse anche esperti internazionali per indagini specialistiche, seppur parziali.

(2) Il Registro Aeronautico Italiano.

Dal Ministro dei Trasporti dipendeva - e così è stato fino al 31 AGO 1997 - il Registro Aeronautico Italiano (R.A.I.), incaricato di certificare la navigabilità dei mezzi aerei. In termini specifici, il R.A.I. era responsabile della sicurezza dei mezzi e della loro assistenza tecnica. All'epoca dei fatti di Ustica, il presidente del R.A.I. era il Gen. B.A. in pensione Saverio Rana, già aiutante di volo del Sottosegretario alla Difesa Marino Guadalupi (Psi).

Il personale del R.A.I. era costituito da civili, essenzialmente ingegneri e tecnici

aeronautici incaricati di controllare l'efficienza dei velivoli all'entrata in servizio in servizio e durante tutta la loro vita ed impiego, con particolare riguardo alla corretta esecuzione delle prescritte manutenzioni.

(3) Il Ministero degli Interni (Ministro Virginio Rognoni, Dc).

Era ed è responsabile della sicurezza degli scali civili e della sicurezza delle operazioni a terra, in ordine agli aerei, al controllo del personale, dei passeggeri e dei bagagli. Nel caso Ustica, tutti gli scali effettuati dal DC-9 nel giorno del disastro ed in quello precedente avrebbero dovuto essere "vagliati" (in riferimento a questa responsabilità) sotto l'aspetto della sicurezza a terra, e oggetto di specifica "attenzione" da parte di tutte le commissioni peritali d'indagine. Tale aspetto risulta, invece, trattato unicamente dalla Commissione Pratis, e soltanto per l'aeroporto di Bologna, peraltro con un giudizio non positivo delle procedure di sicurezza a terra riscontrate.

d. L'Autorità Giudiziaria.

(1). Funzioni e competenze.

Conduce le indagini sugli incidenti aerei al fine di accertare eventuali responsabilità civili e penali. Opera, di norma, dopo che la competente Commissione Tecnica abbia accertato le cause dell'evento.

Va rilevato che la legislazione in atto risale al 1932 (quando non esistevano radar, aerovie, aviogetti, ecc.) e che questa, insieme alla carenza di aggiornamenti, ha creato non solo - come detto - incompatibili partecipazioni a Commissioni Tecniche d'Indagine di rappresentanti di parti in causa, ma anche conflitti di competenza tra l'Autorità Giudiziaria e tali Commissioni.

Nel caso di Ustica, in particolare, il conflitto di competenza si è avvertito dopo i primi mesi di indagine, tanto che, ad esempio, la Commissione Ministeriale e l'A.G. non hanno più collaborato (addirittura la scoperta di esplosivo sui reperti galleggianti, effettuato dai laboratori dell'A.M. su specifica richiesta del Magistrato Santacroce, non è stata dallo stesso comunicata alla Commissione Tecnica che dopo alcuni anni).

La Commissione esaurì il Suo lavoro, alla fine autosciogliendosi, non potendo ulteriormente proseguire a causa del mancato recupero del relitto richiesto dalla Commissione per dirimere il quesito se l'esplosione fosse avvenuta all'esterno del velivolo (missile) o all'interno (attentato o incidente). L'A.G., oltre a mantenere le proprie facoltà inquirenti sull'accertamento delle responsabilità, assunse, così da sola (Collegio Peritale Blasi), le indagini sulle cause tecniche del disastro. Vi fu, probabilmente, una iniziale difficoltà da parte dell'A.G. a reperire periti particolarmente preparati nel settore

dell'incidentistica aerea. Infatti, gli elenchi dei periti disponibili presso gli organi giudiziari dell'epoca comprendevano generalmente esimi cattedratici, che, tuttavia, non erano particolarmente specializzati nel campo della suddetta incidentistica. La difficoltà veniva poi acuita dalla concomitanza di non voler usufruire di esperti aeronautici civili e soprattutto militari sgraditi alle parti civili. Tutto ciò pone in evidenza la mancanza di un apposito Ente per la sicurezza del volo (che, ripetiamo, il caso Ustica ha invece dimostrato necessari per il nostro Paese al fine di condurre, nel modo più corretto ed efficace, indagini come raccomandato dai regolamenti internazionali I.C.A.O.).

Constatata l'assunzione di tutte le facoltà inquirenti, giudiziarie e tecniche, nonché delle relative responsabilità da parte dell'A.G. per il caso Ustica e in assenza di iniziative governative per riordinare il settore, non si può, per contro, non rilevare che il nostro ordinamento non prevede quanto in atto nei Paesi più avanzati, ove esiste una netta distinzione fra inchiesta tecnica sulle cause di un incidente aereo, svolta con tutti gli strumenti della scienza moderna, rispetto all'accertamento delle responsabilità dedotte dai risultati oggettivi dell'azione tecnica di indagine. Va rilevato inoltre che l'A.G. sembrerebbe ritenere che l'obiettività dei giudizi tecnici non possa essere raggiunta neanche dalla tanto auspicata Agenzia *super partes* (dichiarazione del Giudice Priore nella trasmissione *Radio anch'io* del 19 FEB 1997, Allegato 3). Invero, lo stesso Giudice, nella stessa trasmissione del 18 DIC 1997 si è ricreduto affermando l'utilità di tale Agenzia.

Occorre anche rilevare che l'A.G. ha dovuto svolgere una mole di lavoro superiore a quella che il caso avrebbe forse richiesto, in particolare per seguire e verificare tutte le ipotesi e le congetture che i media proponevano sul caso.

Nessuna dichiarazione di Istituzioni ed Enti responsabili nazionali ed Internazionali, ad esempio, era ritenuta valida e veritiera da una parte dell'opinione pubblica e ciò ha richiesto, quindi, complicate e difficili verifiche effettuate dall'A.G., che hanno provocato, talvolta e senza necessità oggettiva, l'eccessivo prolungamento dei tempi d'indagine.

Ne vedremo, in seguito, qualche esempio.

(2). Attività ed incarichi giudiziari attribuiti per il caso Ustica.

La Magistratura inquirente, per svolgere attività istruttorie sul caso Ustica ha provveduto ad attribuire, nelle fasi di istruttoria sia sommaria che formale, gli incarichi come di seguito schematizzati:

Attività Titolari

Per l'Istruttoria Sommaria:

- dal 27 GIU 1980 al 10 LUG 1980 Sostituto Procuratore GUARINO

(sostituito per competenza
territoriale)

- dal 10 LUG 1980 al 31 DIC 1983 Sostituto Procuratore SANTACROCE

(P.M.)

Per l'Istruttoria Formale:

- dall'1 GEN 1984 al 23 LUG 1990 Giudice Istruttore BUCARELLI

(subentra come
Giudice istruttore
accanto al P.M.
SANTACROCE)

- dal 23 LUG 1990 Giudice Istruttore PRIORE

(già consulente della
Commissione Stragi per il
caso Ustica, indicato dal Sen.
Gualtieri. Subentra a
Bucarelli che ha avuto
conflitti con le famiglie delle
vittime e col Min. Amato).

Publici Ministeri sono stati nominati:

†COIRO-ROSELLI-SALVI

SALVI -ROSELLI-NEBBIOSO

e. I "mass media".

Giornali e televisioni sono stati determinanti nel dare voce alle parti civili e per sollecitare le indagini. Esercitando con determinazione la loro funzione di controllo e di informazione democratica, hanno sottoposto a verifica la versione delle Autorità in merito alla tragedia di Ustica, ma hanno successivamente anche raccolto ed ampliato interessate versioni delle

indagini, nonché "testimonianze" di non verificata attendibilità, dando così corpo in maggioranza al "partito del missile".

Questa ipotesi, in assenza di nette dichiarazioni o smentite da parte delle autorità politiche e giudiziarie, o senza considerare od approfondire scenari diversi, è diventata, di fronte all'opinione pubblica, l'unica "tesi" sostenibile, l'unica scelta dell'informazione ritenuta "politically correct". Tale tesi, via via predominante su tutto, venne facilmente adottata da lettori ed ascoltatori. Questo perché gli stessi erano già convinti, da precedenti negative esperienze, concernenti altre stragi restate impunte, che anche quella di Ustica fosse inseribile in quel terribile elenco a causa di responsabilità, più o meno dirette, dell'A.M.

Essa è inoltre divenuta estremamente funzionale all'emergere di possibilità insperate per chi, da questa versione, poteva trarre rilevanti, legittimi od illegittimi risarcimenti. Cifre valutabili in migliaia di miliardi di lire, che sarebbero stati più facilmente ottenibili con una condanna dello Stato Italiano, per "l'infedeltà" di uomini appartenenti alle Istituzioni, rispetto invece alla possibilità di fruire di tali risarcimenti in caso di un attentato messo in atto da ignoti, che, come noto, sono difficilmente identificabili e perseguibili dentro e fuori i confini nazionali.

Il comportamento dei Governi italiani, che non provvedendo al recupero del velivolo, iniziato solo nel 1987 e completato al 94% dell'intera struttura del DC-9 solo nel 1992, ben dodici anni dopo la tragedia, consentiva, in un quadro politico instabile, non solo il rafforzamento di questi particolari interessi in gioco, ma soprattutto lo sviluppo sui mass media di ogni più fantastica e mostruosa ipotesi (basti pensare a quelle ampiamente circolate di un ammaraggio del velivolo ancora integro e dei passeggeri poi uccisi per eliminare scomodi testimoni, o di un tentativo di accreditare la versione della partecipazione, allo scenario in cui si determinò la caduta del DC-9, di piloti italiani successivamente "eliminati" in un incidente delle Frecce Tricolori a Ramstein, nella Repubblica Federale Tedesca il 28 AGO 1988, per sopprimere le prove di tale coinvolgimento).

Ciò è avvenuto tramite servizi giornalistici, con libri, attraverso programmi di fiction televisiva e persino con un film (Marco Risi, *Il muro di gomma*, Italia, 1992), nonché con delle *performance* teatrali, favorendo in tal modo un processo di piazza contro presunti colpevoli senza che fosse mai consentita, agli stessi, la possibilità di un qualsiasi confronto contraddittorio.

Non si può non sottolineare che sono stati persino riportati su gran parte dei mass media, in termini stravolti, i risultati delle indagini della Magistratura e le vere conclusioni dei Collegi Peritali, saturando con dati falsi ed interessate anticipazioni tutti i quotidiani e molti periodici, nonché specifiche trasmissioni televisive, telegiornali compresi, specie quando emergevano elementi che potessero dimostrare infondata la tesi dello scenario di guerra aerea e del missile abbattitore.

Se in uno Stato democratico gli organi di informazione, i giornalisti e gli opinionisti sono la garanzia della trasparenza nella ricerca della verità per la tutela del diritto dell'opinione pubblica di essere correttamente informata, onde porla in grado di esprimere un consapevole giudizio su quanto avviene nel Paese e nel mondo, in questa circostanza, fino ad ora e tranne pochissime eccezioni, ci si è invece trovati di fronte ad un vero "muro di gomma", eretto dai media, a protezione dell'ipotesi missile e che indicava il colpevole coinvolgimento dell'A.M.

Così si sono avute le vere deviazioni ed il vero depistaggio sul caso Ustica: orientando continuamente ed insistentemente la maggior parte dei lettori e degli ascoltatori verso l'ipotesi "missile" e contro "colpevoli prescelti". Questi, costretti al silenzio, da tutte le circostanze di legge e stanti le competenze istituzionali, sono stati quindi bollati, di fronte alla pubblica opinione, come cospiratori a danno dello Stato.

f. Le parti civili.

Si sono costituite parte civile:

la Società "Itavia" cui apparteneva il DC-9;

le Famiglie delle Vittime per la precisione le famiglie di 51

vittime su 81, organizzate in una
Associazione

volta ad ottenere la verità su Ustica

e guidata dalla Signora Daria Bonfietti,
sorella di una delle vittime, poi eletta
deputato del Pds nella XII Legislatura

e senatrice nell'attuale XIII, componente
della

Commissione Stragi;

il Ministero della Difesa contro ufficiali e sottufficiali dell'A.M.

raggiunti da comunicazione giudiziaria.

L'Associazione delle Famiglie guidata dalla Signora Daria Bonfietti (convinta che sulle cause della caduta del DC-9 la versione delle Autorità non fosse attendibile) si è apertamente adoperata, nel suo pieno diritto, a tenere vivo il problema. E questo, soprattutto, quando nell'attività di indagine si verificavano rallentamenti o pause, come fra l'82 e l'87.

La pietà per le vittime e la comprensione per il dolore dei familiari, ma anche l'emozione creata da ricostruzioni artefatte di scenari ed ipotesi, costrinsero Autorità, esponenti politici e Magistratura a prendere, sotto la spinta di improvvise urgenze, generate dal disorientamento dell'opinione pubblica, posizioni ed iniziative spesso poco meditate. Mentre venivano quindi creati positivi stimoli per le indagini, la spinta emotiva, anche da parte dell'Associazione delle Famiglie, condusse invece ad una pista obbligata nel ricercare ciò che aveva determinato la tragedia di Ustica.

La convinzione dei familiari dell'Associazione in merito alla colpevolezza dell'Aeronautica - o solo di alcuni suoi uomini, come abilmente poi taluno ha detto - si è infatti progressivamente sempre più evidenziata, sia evitando in larga misura di utilizzare, per le indagini, qualificati esperti che appartenessero all'A.M., che influenzando le attività giudiziarie quando ancora non si conoscevano le cause del disastro.

In particolare, la costituzione di parte civile del Ministero della Difesa, contro i dipendenti raggiunti da comunicazioni giudiziarie, è stata palesemente e ripetutamente richiesta dalla Presidente dell'Associazione Famiglie, appoggiata in questo dalla stampa ed avallata, con discutibilissima decisione, dall'allora Ministro della Difesa On. Salvo Andò (Psi).

Non essendoci allora nessuna prova che dimostrasse come fondata l'ipotesi del missile (peraltro oggi definitivamente esclusa dalle perizie sia sul relitto che sui tracciati radar) sulla quale basare le accuse all'A.M., si verificò, con questa iniziativa, una grave lesione del diritto degli uomini dell'A.M. ad essere considerati, per principio di diritto penale, innocenti fino a prova contraria. Se l'operazione fu un successo di immagine per la Signora Bonfietti e la Sua Associazione, compromise però ingiustamente l'immagine e l'onore, oltretutto la serenità delle famiglie, di ufficiali e i sottufficiali coinvolti, contribuendo in maniera determinante ad offuscare nell'opinione pubblica l'immagine dell'intera Forza Armata.

Le ipotesi imposte dall'Associazione delle Famiglie dei caduti - a cui in effetti aderiscono solamente 51 famiglie su 81 - ancorché comprensibili sul piano emotivo, hanno certamente creato un clima tale da influenzare le Autorità e gli inquirenti.

L'On. Bonfietti, per la quale vanno comunque sollevati dubbi di legittima compatibilità della sua duplice veste di componente della Commissione Stragi e di Presidente dell'Associazione Famiglie Vittime, ha spesso tentato di impedire che ipotesi differenti da quelle sostenute da lei stessa e dalla sua Associazione, trovassero strumenti di diffusione e luoghi di ospitalità, per esempio ostacolando in ogni modo l'attività dei relatori del Comitato Studi per Ustica, espressione del Centro Studi Aeronautici, che nel '93 aveva iniziato un ciclo di conferenze, offrendosi al pubblico confronto, per la ricerca della verità e nel tentativo di garantire pluralismo e democrazia all'ormai iniziato "processo pubblico".

L'On. Bonfietti, come peraltro ha chiaramente ribadito in un dibattito televisivo condotto da Maurizio Costanzo sul Canale 5 di Mediaset, ritiene, con atteggiamento perentorio, che solo alla tesi del "missile" debba essere concesso diritto di illustrazione in pubblico, mentre chi contesta (e con prove inoppugnabili) vada invece posto a disposizione della Magistratura ed in quella sede debba darne giustificazione. Infatti una conferenza del Comitato a Todi, fu pubblicamente osteggiata dalla Signora Bonfietti, che, in una lettera aperta al sindaco (Allegato 4), lascia chiaramente intendere di essere contraria a far parlare "i Generali" nelle sale comunali.

Il Comitato, in un tentativo ulteriore di ricercare il dialogo, indirizzò alla Signora Bonfietti una lettera (Allegato 5), offrendo, ancora una volta, collaborazione per la ricerca della verità sulla tragedia di Ustica. Dopo una seconda lettera di chiarimenti (Allegato 6), in cui il Comitato illustrava la sua posizione su argomenti specifici, la Signora Bonfietti decise di sfuggire a qualsiasi confronto, determinando l'impossibilità dell'apertura di un dialogo con lei e la sua Associazione.

g. Il Parlamento e la Commissione Stragi (Presidenza Senatore Libero Gualtieri- XI Legislatura).

Il Parlamento si è attivamente occupato del caso Ustica sin dal primo momento, con la presentazione di interrogazioni e sollecitazioni, ma, come afferma anche la relazione della Commissione Stragi, ad un iniziale interesse si sono succeduti periodi di letargo, dovuti anche a gravi avvenimenti di portata nazionale, od internazionali, ed all'avvicinarsi di Legislature e Governi.

Nel 1989 la Commissione Bicamerale Stragi veniva incaricata di svolgere indagini in merito ai comportamenti tenuti sul caso Ustica da parte di chi aveva responsabilità istituzionali. L'indagine della Commissione, completata nel 1992 (e approvata dal solo quorum minimo di 14 componenti su 41 (13 dell'opposizione ed uno della maggioranza, quest'ultimo determinante ai fini dell'approvazione della Relazione), a Camere già sciolte, ha ritenuto di individuare inammissibili coinvolgimenti e quindi gravi responsabilità in molteplici settori dello Stato. Ha per contro sollecitato provvedimenti unicamente contro l'Aeronautica Militare, a cui vengono erroneamente attribuite responsabilità che le leggi e le normative vigenti assegnavano al Governo, ai Ministri e all'Autorità Giudiziaria. E tutto questo sempre nella completa assenza della conoscenza delle specifiche cause del disastro.

I risultati della Commissione Stragi, fortemente devianti, anche alla luce delle indagini successive, hanno concorso a rafforzare, in una pubblica opinione ormai "intossicata" e convinta della "ipotesi missile", l'idea di uno scenario di guerra assolutamente inesistente, tanto che una nota aggiuntiva alla Relazione Gualtieri, del tutto contraria al testo accettato dai quattordici votanti, non ha quasi ricevuto, dai media, dignità di pubblicazione.

Particolare rilevanza assume pertanto il fatto che la Relazione Gualtieri sia stata fonte autorevole per la definizione delle imputazioni ascritte agli alti gradi dell'A.M., formulate dal G.I. Priore che, già consulente giudiziario della Commissione stessa, per pubblico vanto dello stesso On. Gualtieri, fu scelto per sostituire il Giudice Bucarelli. La sostituzione traeva origine da diverse ragioni, non escluse quelle del non avere Bucarelli accettato, a priori, l'ipotesi del missile e di essere nel contempo non gradito dall'Associazione delle Famiglie, oltre che in contrasto con l'On. Giuliano Amato (Psi) per un 'attività subacquea sul relitto del DC-9 che la Marina statunitense avrebbe illegittimamente condotto.

h. Il Comitato Studi per Ustica: costituzione ed attività.

E' nato nel 1990, con lo scopo di contribuire all'accertamento della verità su Ustica e non, come è stato detto, per difendere ad ogni costo l'Aeronautica o il suo personale.

Ne fanno parte numerosi esperti del volo militare e civile, nonché tecnici ed ingegneri. Alcuni hanno collaborato e collaborano saltuariamente, alcuni continuativamente.

Tra questi segnaliamo per le specifiche competenze:

- quali coordinatori:

Catullo Nardi, Gen. di S.A. (p), esperto di difesa aerea, ultimo incarico.

Com.te II Reg. Aerea

Cesare Fazzino, Gen. di S.A (p), esperto di difesa aerea e

telecomunicazioni, ultimo incarico Com.te V ATAF

- quali componenti:

Maria Fede Caproni, esperta di storia e di archivistica aeronautica

Romolo Mangani †, Gen. B.A., già Com.te 3° ROC Martina Franca

Pino Cespa †, Magg. Gen., già Com.te Radar Marsala

Enrico Pinto, Gen. B.A. (aus.), esperto del volo e sicurezza del volo

Giuseppe Dugnani, Col. (p), pilota pattuglia acrobatica, Com.te Alitalia

Giulio Terzoli, Ing., pilota aviazione generale

Gianfranco Cerri, Magg. pilota-Com.te Alitalia

Dal 1992, dopo circa due anni di studi preparatori, il Comitato ha cercato di intervenire nel dibattito, accettando il confronto nel "processo pubblico", per contribuire alla ricerca della verità, cercando di assicurare anche all'Aeronautica e al suo personale la possibilità di presentare all'opinione pubblica proprie tesi a sostegno di quanto era realmente accaduto, nel cielo di Ustica, dopo averle sottoposte, prima di assumerle, a severissime verifiche scientifiche.

Come già evidenziato, il Comitato ha offerto la propria disponibilità al dialogo con l'Associazione delle Famiglie delle Vittime, rappresentata dall'On. Bonfietti.

Il Comitato non ha in atto alcun conflitto con i familiari degli scomparsi ad Ustica ed è sempre pronto, qualora questi lo desiderassero, a mettere a loro disposizione ogni risultato raggiunto nella analisi delle cause della tragedia.

Il Comitato inoltre, forte dell'esperienza acquisita, per sottolineare l'improcrastinabilità

della costituzione in Italia dell'Agenzia per la sicurezza del volo, ha a suo tempo promosso, insieme all'A.N.P.A.C. (Associazione Nazionale Piloti Aviazione Civile), una petizione popolare, da inviare al Presidente della Repubblica, che raccolse un migliaio di firme.

Dalla primavera del 1997 il Comitato, dopo aver tenuto circa quaranta conferenze presso circoli privati ed associazioni in tutta Italia, ha cominciato a presentare i risultati del suo lavoro all'opinione pubblica nazionale. Una limitata percentuale dei mass media, rompendo un silenzio durato troppo a lungo, ha quindi dato notizia delle sue valutazioni consentendo così l'inizio di una più equilibrata informazione dell'opinione pubblica.

Lo scorso dicembre il Comitato ha inviato un proprio rappresentante a Baltimora (Maryland, USA 8-12 DIC 1997) perché seguisse l'udienza pubblica nell'N.T.S.B. sulle cause dell'incidente occorso nel Luglio 1996 al Boeing 747/100 della Twa Volo 800, New York-Parigi. Nel corso di tale pubblica udienza è infatti emersa in tutta evidenza la rapidità nel condurre l'inchiesta tecnica, la non ingerenza della Magistratura sui fatti tecnici e scientifici degli accertamenti d'indagine, nonché la completa trasparenza degli atti dell'inchiesta, ciò a confronto dei 17 anni di indagini, della confusione di responsabilità e di atti tecnici resi solo parzialmente pubblici come avvenuto in Italia per il DC-9 (Allegato 7).

Il Comitato, richiamando ancora una volta l'attenzione sulla necessità di aggiornare in Italia gli strumenti della sicurezza del volo civile, si propone di recepire l'esperienza fatta a Baltimora sull'argomento e di inviare al Parlamento una relazione utile per il progresso aeronautico del nostro Paese.

Il Libro Bianco e la sua presentazione concludono quindi un ciclo di attività durato sette anni ed i cui risultati sono così messi a disposizione di tutti quale strumento di democratico confronto ed ausilio nella ricerca della verità sull'accaduto.

2. Descrizione dell'evento.

Venerdì 27 GIU 1980 alle ore 20.59'45" il DC9 ITAVIA I-TIGI Volo IH-870 in rotta 180° su Palermo, alla quota di 25.000 piedi (aveva avuto autorizzazione di scendere a tale quota dai 29.000 piedi), mentre era passato dal controllo radar a quello procedurale (attuato tramite comunicazioni radio e riporto di posizioni all'aria del velivolo) - pur se ancora seguito dai radar ai limiti della portata - scomparve dagli schermi dei radar del controllo di Roma Ciampino e dal radar della Difesa Aerea (D.A.) mentre si avvicinava ad Ustica.

Da tale ora non rispose più alle chiamate radio, anche a quelle fatte effettuare da altri aerei in volo. Ciampino, alle 21.06', comunicò al controllo di Palermo di aver perso il contatto radio. Alle 21.11', Ciampino interessò la sala operativa del radar militare di Marsala per la ricerca radio, che risultò infruttuosa e che indusse, tramite le fasi di "incertezza", di "allarme" e di "pericolo", ed i relativi tempi - previsti della Convenzione di Chicago (I.C.A.O.) - ad informare il Centro di Soccorso di Martina Franca, alle 21.22' (Allegato 8, mappa della copertura radar). Alle 21.55', cioè 33 minuti dopo, decollò da Ciampino un primo elicottero, che impiegò soltanto 50' per raggiungere la zona di inizio ricerche, seguito da un secondo che arrivò alle 23.10', 25' dopo il primo. Si tratta di tempi che

rispettano - su una distanza di circa 140 NM e tenuto conto dei 30' iniziali di allertamento, entro i quali dovevano avvenire i decolli su allarme - quelli stabiliti dalle norme internazionali in vigore per il Search And Rescue (S.A.R.).

Inoltre, alle 22.30', decollò anche un aereo - Atlantic - equipaggiato per il soccorso che giunse in zona alle 23.45', mentre vennero allertate tutte le navi, sia del soccorso che quelle in zona.

Il punto di inizio ricerche non fu esatto, né poteva esserlo, come invece si pretende in certi documenti e come, per esempio, riportato dalla Relazione della C.S.

Esso è infatti sempre definito con un grado di approssimazione, che viene previsto nel piano di ricerca standardizzato redatto sulla base di esperienze e di norme internazionali.

Il grado di approssimazione dipende inevitabilmente dalle condizioni ambientali, dai dati e dalle notizie disponibili. Nel caso in esame, esso non poteva che basarsi sugli ultimi dati forniti dai radar che controllavano lo spazio aereo al di sopra del mare, interessato da forte vento in quota - 260°/100 KTS (185 km/h) - e da un vento di 15-18 KTS (27-32 km/h circa) sulla superficie del mare.

Del resto, gli scarti denunciati - anche se di decine di miglia - tra l'ultima "posizione all'aria" del DC-9 individuata dai radar e le aree di reperimento di parti del relitto, sono normali in presenza di forti venti in quota e di correnti marine, che hanno un forte effetto di spostamento del velivolo e di tutto ciò che dallo stesso si distacca.

La ricerca dette risultati concreti soltanto alle prime luci dell'alba, quando furono avvistati e recuperati, sparsi in una larga zona di mare, pezzi di velivolo, alcune salme e bagagli. Ciò evidenziò, a prima vista, una disintegrazione in volo, imprecisabile al momento, ma che sarebbe stata poi chiarita con il recupero del relitto, completato solo nel 1992, ed in base al quale è stata definita l'esatta mappa dei ritrovamenti che sono risultati coerentemente distribuiti secondo due allineamenti fondamentali, il primo - Nord/Sud - parallelo alla rotta - sulla sua sinistra - e l'altro - Ovest/Est - ortogonale alla medesima (Allegato 9).

In particolare la fusoliera posteriore, disintegratasi e quindi principalmente costituita da elementi piccoli e leggeri, si è distribuita, per l'effetto predominante e continuo del vento, in direzione Ovest-Est, interessando un'area lunga 12-14 km e larga 2-2,5 km; la parte principale invece, costituita dalla rimanente fusoliera anteriore e dalle ali, è precipitata in mare pressoché integra, mentre i motori, distaccatisi prima, hanno sopravanzato il relitto principale per la forza viva posseduta, distribuendosi, insieme alla fusoliera, su di un'area, in direzione Nord-Sud, lunga 3-4 km e larga 1,5-2 km.

I tempi, le modalità e gli interventi sopra descritti sono stati documentati ed accertati ufficialmente. E' dimostrata, quindi, l'inesattezza di quanto affermato dalla C.S. (cfr. Allegato 17, p. 12) circa l'iniziale disorientamento dei soccorsi. Infatti, le indicazioni telefoniche fornite dai centri radar al 3° Roc di Martina Franca permisero di iniziare la ricerca dalla posizione risultante dall'ultimo eco radar, che non poteva comunque coincidere né con l'insieme effettivo dei punti delle aree di caduta in mare dei rottami dell'I-TIGI, né con le posizioni di ritrovamento delle varie parti del relitto sul fondo dello stesso. Tali differenze non disorientarono in nessun caso i soccorsi, in relazione al fatto che i piani ed i criteri di ricerca hanno tenuto anche conto del vento fortissimo in quota -

proveniente da 260° e con intensità di circa 100 KTS (185 km/h) - e del suo effetto di traslazione sulle parti del velivolo disintegrato. Lo stesso influì certamente in modo determinante nell'approssimazione dei punti di caduta in mare dei pezzi dell'aereo, mentre l'ubicazione delle parti del relitto sul suo fondo fu anche determinata dalle correnti marine.

E' parimenti inesatto e strumentale attribuire il ritardo di 10 ore nell'avvistamento del relitto all'imprecisione del punto d'inizio ricerca. La Relazione Gualtieri pare aver dimenticato che devono essere considerati anche i tempi di allertamento dei mezzi di soccorso, nonché i tempi di volo da Ciampino, sede *viciniore* di tali mezzi rispetto alla zona di ricerca, ed il fatto che di notte risulta estremamente difficile individuare piccoli rottami in mare. Infatti solo alle prime luci dell'alba fu non tanto possibile avvistarli, quanto e soprattutto mantenerli sotto continuo contatto visivo, fino al completamento, caso per caso, dell'effettivo recupero, cosa praticamente impossibile durante la notte precedente.

3. I primi accertamenti e le prime deviazioni.

La rilettura dei Nastri radar civili e militari, per individuare presenze di altri velivoli in zona Ustica, oltre che per determinare l'esatto punto del disastro, dette subito esito negativo. Peraltro, nessun controllore disse mai di aver visto sugli schermi qualche velivolo intorno al DC-9, come del resto risulta da tutte le indagini, per il fatto che i calcolatori non hanno mai inviato, agli schermi radar dei controllori, tracce di aerei vicini e quindi pericolosi per il DC-9. Non inviarono nemmeno quei famosi echi del radar Marconi - oggetto di tutta una letteratura - che si tenta di presentare all'opinione pubblica come indizi di tracce di aerei. Inoltre, come da prassi, il Comandante del 3° ROC responsabile della Difesa Aerea del suo settore (Martina Franca), indagò sull'eventuale presenza di velivoli militari in zona e la escluse, sia in base alle immediate conferme ottenute dai controllori dei dipendenti centri radar della D.A., sia a seguito dei riscontri delle registrazioni radar. Contemporaneamente l'AM richiese al comando Nato di Bagnoli di svolgere le stesse indagini per velivoli alleati dipendenti dalla Nato e dalla VI flotta, ottenendo, dopo pochi giorni, tramite messaggio dal CINCUSNAVEUR in Londra - diretto alla Nato di Bagnoli ed inviato in copia all'AM - assicurazione formale negativa (Allegato 10).

A questo proposito non si comprendono, in ogni caso, le illusioni della Commissione Stragi sul "Gruppo di Lavoro" attivato dall'Ambasciata USA, come se tale costituzione fosse un indice di mistero e di complotto. Si tratta in effetti del metodo di lavoro tipico anglosassone adottato da tale Ambasciata a fronte di fatti rilevanti quali un incidente aereo, accaduto in Italia, per verificare se fossero coinvolti velivoli del proprio Paese, data la grande consistenza e complessità dell'apparato aereo USA in Europa.

L'A.M., ricevute le informazioni, le passò al Ministro della Difesa, che poté così relazionare al Parlamento il giorno 10 LUG 1980 (Allegato 11, p. 9 resoconto 143[^] seduta) che non vi erano velivoli italiani o alleati in volo nell'area dell'incidente.

L'A.M. ritenne veritiere le informazioni ottenute, non solo perché corrispondenti allo scenario radar, che ad essa risultava, ma anche perché le Aeronautiche alleate avevano in passato sempre ammesso eventuali errori commessi, anche contro nemici, ben sapendo come sia impossibile nel tempo occultare la verità (ad esempio il velivolo civile iraniano

abbattuto nel Golfo da una nave USA dette adito a riconoscimento dell'errore ed ai conseguenti risarcimenti di un milione di dollari a vittima). Se esponenti politici o dell'A.G., ovvero delle parti civili, avevano il sospetto che fossero state rese dichiarazioni false da parte di soggetti internazionali, era compito del Governo, eventualmente richiesto dall'A.G. o sollecitato dal Parlamento, intraprendere gli atti necessari a livello internazionale per ottenere risposte che potessero essere ritenute soddisfacenti e non fare carico invece all'A.M. di non voler dare risposte convincenti. Recentemente peraltro il Governo è intervenuto sulla NATO, ottenendo piena collaborazione.

Durante le prime fasi delle indagini, sia tecniche che giudiziarie, in parallelo con i primi accertamenti nelle sedi istituzionali, si registrarono interventi e valutazioni estranee a tali sedi e ad una scorretta impostazione dei lavori di ricerca sulle cause dell'incidente che, benché non provate né approfondite, furono via via strumentalizzate e radicalizzate, contribuendo così a creare o ad alimentare il "Mistero di Ustica"

Fra essi sono da segnalare i seguenti casi particolarmente significativi:

- Il Capo del R.A.I., Gen. Rana, che "suggerì" al suo superiore, il Min. dei Trasporti Formica, che secondo lui poteva essere stato un missile ad abbattere il DC-9.
- Il giornalista del *Corriere della Sera*, che pubblicò nei primissimi giorni dopo l'incidente l'informazione passatagli da un controllore di Ciampino - il cui nome, peraltro, non è stato mai rivelato - che a causare la tragedia dell'I-TIGI era stato un missile.
- Il Sen. Gualtieri che, in Senato, insieme ad altri colleghi, il 3 e l'8 luglio 1980 (resoconto seduta 148[^] p. 7883-7884 e seduta 149[^] p. 7926, Allegato 12) paventò l'ipotesi del cedimento strutturale, data la cattiva conduzione dell'attività di manutenzione eseguita dall'ITAVIA, cattiva manutenzione da lui personalmente constatata, chiedendo quindi al Ministro dei Trasporti il ritiro della concessione governativa.
- Il Ten. Col. Lippolis, Capo del Soccorso (S.A.R. del 3° ROC), coordinatore delle prime operazioni di soccorso, che comunicò le sue personali impressioni circa un'esplosione sia al Giudice Guarino, sia al suo Comandante.
- Il Sen. Pozzo (Msi) che denunciò, in Parlamento, nella seduta dell'8 luglio 1980, che il Governo aveva accantonato l'ipotesi dell'attentato (bomba) per "comodità" politica (p. 7929 del resoconto parlamentare, Allegato 13).

CAPITOLO II

LE INDAGINI E LE PERIZIE

Parti di questo importante capitolo sono allegate al libro "Ustica verità svelata" di Paolo Guzzanti che ha sviluppato con un serrato ragionamento ed efficaci paragoni la sua analisi critica sul comportamento della magistratura rispetto alle attività peritali.



1. Considerazioni generali.

Le indagini su Ustica si sono svolte su due binari paralleli - quello della giustizia e quello della piazza - che spesso si sono scambiati ruoli, informazioni e taciti assensi, adottando peraltro procedure irrazionali e clamorose, ma quasi mai basate sulla serena e scientifica valutazione degli accertamenti.

La Giustizia, con l'insieme delle indagini tecnico-giudiziarie, è l'unica che comunque potrebbe fornire, nell'alternarsi di risultati più o meno validi e parziali, una approssimazione alla verità sempre più calzante, concreta ed aderente al massimo ai fatti oggettivi; ciò grazie anche alle perizie recentemente eseguite sul relitto recuperato nel '92. Ma accade che la Magistratura non sia in grado di sottrarsi completamente alle pressioni di una opinione pubblica ormai convinta delle tesi sostenute dalla associazione della On. Bonfietti, nonostante l'evidenza di riscontri contrari emergenti dalle perizie.

La Piazza, costituitasi a corte di processo pubblico sostenuto e sfruttato dai media, ha invece, quasi subito, pronunciato verdetti, individuato colpevoli, propagandato certezze inconsistenti e false; ciò ha di fatto provocato l'invio di comunicazioni giudiziarie al personale dell'Aeronautica prima ancora di conoscere la causa del disastro, determinando in tal modo, sotto la pressione delle parti civili, una ingiustificata ferita giudiziaria e di immagine pubblica dell'A.M. e dell'Italia. L'influenza di questa pressione non poteva peraltro non essere recepita dalla Magistratura, forse anche malgrado la stessa volontà degli inquirenti che, in effetti, hanno indirizzato in buona parte le proprie indagini alla ricerca di riscontri che verificassero le ipotesi avanzate da quotidiani e periodici, nonché diffuse da trasmissioni televisive. Le medesime, continuamente ridefinite negli scenari e caratterizzate dalla inconsistenza delle prove portate a sostegno, erano sufficienti per far risultare l'A.M. comunque colpevole di qualche cosa.

Tuttavia tali ipotesi, nonostante le più evidenti smentite dei fatti (ad esempio le foto nuziali con lo sfondo della portaerei americana Saratoga in rada a Napoli e le innumerevoli prove della caduta del MIG-23 che è stata successiva di settimane alla caduta del DC-9), sono disinvoltamente tenute in vita e riproposte periodicamente dai media.

In questo contesto la violazione sistematica del segreto istruttorio ha avuto una diffusione estremamente rilevante, senza che tuttavia si siano verificati significativi interventi di

richiamo.

Il Comitato Studi per Ustica ha quindi esaminato:

- i lavori ed i risultati ufficiali progressivamente raggiunti dalla Commissione Tecnica Governativa nominata dal Ministero dei Trasporti e, così come quelli d'indagine dell'A.G., considerandoli un unico filone che, fra abbandoni e riprese, intuizioni ed acquisizioni, prove e controprove, si avvicini per gradi alla verità sulle cause e sulle responsabilità della caduta del DC-9;

- il processo di piazza, che è stato, per contro, analizzato osservando le varie reazioni ai risultati dell'attività ufficiale d'indagine e l'utilizzazione che dei medesimi ne è stata fatta da chi, sia inconsapevolmente sia con intenzione, ha disinformato l'opinione pubblica;

- i risultati della Commissione Stragi, che si pongono a metà fra i due binari, le indagini ufficiali e il processo di piazza e determinano un ulteriore allontanamento dalla verità piuttosto che un avvicinamento alla medesima, come temeva l'allora Presidente della Repubblica Francesco Cossiga, che intervenne in merito alle possibili interferenze e suggestioni tra il Parlamento, di cui la Commissione è autorevolissimo organo, e l'A.G. (vedi lettera ai Presidenti delle Camere, Allegato 14).

2. Attività Peritali.

La costituzione dei Collegi Peritali e le relative attività, ai vari livelli e per le diverse competenze, sono state svolte alle date di seguito riportate:

28 GIU 1980 Nominata dal Ministro dei Trasporti Formica la

Commissione Tecnica Luzzatti

16 MAR 1982 Ultima Relazione Commissione Luzzatti

25 MAR 1986 Autoscioglimento Commissione Luzzatti

08 NOV 1984 Nominato dal Giudice Bucarelli il

Collegio Peritale Blasi

23 NOV 1988 Nominata dal Presidente del Consiglio dei Ministri

Ciriaco De Mita la Commissione Pratis

16 MAR 1989 Risultanze Collegio Peritale Blasi

10 MAG 1989 Risultanze Commissione Pratis

29 SET 1989 Supplemento Perizia Blasi

26 MAG 1990 Chiusura con spaccatura Collegio Peritale Blasi

17 MAR 1989 Mandato di Inchiesta tecnico-amministrativa del Ministro

della Difesa On. Valerio Zanone (Pli) al Capo di Stato
Maggiore dell'A.M. Gen. Pisano

05 MAG 1989 Relazione Pisano

17 LUG 1990 Nominato dal Giudice Bucarelli il

Nuovo Collegio Peritale Misiti

07 SET 1990 Il Giudice Priore modifica la composizione del Collegio

Peritale Misiti

12 GEN 1992 Relazione Protheroe su incarico del Giudice Priore

07 MAR 1994 Relazione Periti parte inquisita (Bazzocchi ed altri)

23 LUG 1994 Obiezioni dei PP.MM. alla Relazione del Collegio

Peritale Misiti -successive obiezioni dei PPMM- 25 quesiti del GI

18 OTT 1994 Il Giudice Priore pone al Collegio Peritale Misiti una

serie di 25 quesiti

23 NOV 1994 Risposte dei periti del Collegio Misiti ai quesiti del

Giudice Priore

10 OTT 1995 Il Giudice Priore nomina un nuovo Collegio Peritale

Radaristico (Dalle Mese-Donali-Tiberio)

Dicembre 1995 Relazione Osservazioni considerazioni tecniche
parte civile (Di Stefano-Cinti)

Roma 1995 Documento di esame della Relazione Di Stefano-Cinti a cura
dei Periti Casarosa-Held del Collegio Peritale Misiti

16 GIU 1997 Prima Relazione radaristica (Dalle Mese-Tiberio-Donali)

28 LUG 1997 Quesiti del Giudice Priore ai periti radaristi

28 NOV 1997 Controperizia di parte inquisita (Ing. Giubbolini) *Commenti
alla Perizia Radaristica Dalle Mese, Donali, Tiberio
relativa al Proc. Penale 527/84*

06 DIC 1997 Risposte ai quesiti del Giudice Priore (Dalle Mese-Tiberio-
Donali)

22 DIC 1997 Deposito ulteriore controperizia parte inquisita (Ing.
Giubbolini) *Commenti al documento "Risposta a quesiti
aggiuntivi del 28 LUG 1997" da parte dei periti Dalle Mese-
Tiberio-Donali*

3. Criteri per la ricerca delle cause degli incidenti aerei .

Il Collegio Peritale Misiti, in ordine alla problematica degli incidenti aerei ed in risposta ai venticinque quesiti posti dal Giudice Priore sulla Relazione Peritale presentatagli il 24 LUG 1994, ha puntualizzato che:

"Gli incidenti aerei sono eventi assai rari e, quindi, anche le cause possono apparire non facilmente definibili.

Va anche osservato che l'analisi investigativa degli incidenti aerei non è una scienza esatta. E' una disciplina a largo spettro, in cui avviene di rado che tutte le evidenze si accordino in

modo da puntare decisamente verso una soluzione unica. Questo incidente non fa eccezione, e si ritiene opportuno mettere in evidenza alcune difficoltà che si sono dovute fronteggiare.

Sebbene si conoscano le posizioni della maggior parte dei pezzi, non tutto è stato recuperato; purtroppo tutto quello che è restato sul fondo del mare proviene dalla parte posteriore della fusoliera, nella zona di massimo interesse ai fini dell'inchiesta.

Quello che è stato recuperato è stato sul fondo marino per molti anni e alcune evidenze sono state inevitabilmente perse, ed esempio, per erosione e corrosione di parti fondamentali.

"I processi esplosivi, come i processi incendiari, sono molto strani, per la loro stessa natura. Piccole variazioni nelle condizioni sotto cui avviene una esplosione possono produrre differenze assai più grosse nei risultati. Il poter predire con precisione i danni strutturali causati da una esplosione a bordo è virtualmente impossibile usando le tecniche di modellizzazione al computer attualmente disponibili ... Non facciamo l'errore di immaginare che una esplosione lasci una evidenza facilmente identificabile, ciò può essere, ma in pratica tale danno si presenta probabilmente in zone assai vicine alla carica. Allontanandosi da essa, il danno esplosivo è presente, ma diventa assai più difficile distinguerlo da un altro di natura più innocente (Chris Protheroe, da *Explosion Sabotage*, AIB, UK)".

Ne segue che in un aeroplano piccole variazioni nella posizione della carica, nella sua forma, nelle sue dimensioni e, naturalmente, della natura esatta del suo contenitore, la sequenza e il modo di rottura possono causare grandi differenze sugli effetti dell'esplosione. Perciò qualsiasi prova di esplosione, per quanto accuratamente preparata ed eseguita, non può ritenersi rappresentare fedelmente gli effetti della esplosione in un velivolo in volo, pressurizzato e con il reale carico di passeggeri e relativi bagagli. In tali condizioni può essere scomodo, ma non va considerato sorprendente, trovare che vi sono aree, pezzi o frammenti che non possono essere completamente spiegati in termini di semplice deduzione dalla maggior parte di tali elementi. Bisogna però riconoscere che è necessario essere certi che nessuna delle evidenze è completamente incompatibile con l'esplosione".

4. Il recupero del relitto del DC-9/I-TIGI.

Fra gli elementi indicativi delle cause e della dinamica dell'incidente, la mappa del recupero di un relitto, o di parti di un relitto di un velivolo precipitato, nonché la ricostruzione del medesimo ed il suo esame scientifico, rappresentano elementi fondamentali per risalire, possibilmente con certezza o con elevato grado di probabilità, fra varie cause possibili, alla effettiva causa di un incidente aereo.

Questo sia perché l'analisi del relitto può consentire di configurare eventuali responsabilità penali e/o civili, sia perché se ne possono trarre elementi tecnici utili ai fini della sicurezza del volo per ogni aereo dello stesso tipo. Tali elementi possono quindi interessare il tipo di velivolo (avarie, necessità di modifiche, ecc.), o la condotta di volo in generale, che vanno peraltro sempre segnalati agli altri utenti, in genere le compagnie aeree sia nazionali che estere. Il relitto costituisce quindi, in assoluto, ed in assenza di altre e certe fonti di

informazione o testimonianza, l'unico e vero testimone che può fornire, a tecnici competenti e ad esperti, preziosi elementi indicativi delle cause e della dinamica dell'incidente. Inoltre la mappa dei ritrovamenti costituisce, in molti casi, un valido apporto per le valutazioni delle indagini tecniche. Il recupero del relitto è pertanto raccomandato quale operazione essenziale e doverosa dal documento I.C.A.O. 6920-AN/855-4 ("Manuale per le investigazioni sugli incidenti di volo").

Il recupero è quindi, secondo le regole "recepte" dall'Italia, comunque di prioritaria necessità per la conduzione delle indagini tecniche, mentre esami in altri settori, pur se di norma necessari, sono comunque complementari (analogamente infatti, nel campo giudiziario e penale, per accertare le cause di morte di una persona è prioritario l'esame del cadavere, indipendentemente dalla presenza di armi o di altri elementi noti; infatti, qualora persistano incertezze, l'A.G. ordina sempre l'autopsia). Il recupero di un relitto, al fine di un suo attento esame, deve essere, pertanto, tempestivo e il più possibile completo.

Per quanto riguarda poi aerei precipitati in mare, il citato documento I.C.A.O. tratta con particolare cura tale tipologia di evento, dilungandosi a suggerire tutte le cautele ed i procedimenti da adottare nel recupero del relitto e per il suo successivo esame. E' proprio il caso del DC-9 precipitato ad Ustica!

Per quanto riguarda il relitto, la Commissione Luzzatti poté invece, pur disponendo dei risultati dell'esame necroscopico delle vittime, lavorare solo in base ai pochi spezzoni galleggianti reperiti.

La Commissione raggiunse comunque un primo risultato di rilievo: il DC-9 ITAVIA era precipitato a causa di una esplosione, ma gli elementi in suo possesso non consentivano di determinare se tale esplosione fosse avvenuta internamente o esternamente al velivolo.

Proprio per poter proseguire nelle indagini, onde definire in modo più preciso la causa dell'incidente, la Commissione Luzzatti richiese, sin dal dicembre 1980, sollecitandolo ripetutamente in tempi successivi, il recupero del DC-9 I-TIGI.

Il Governo rifiutò il recupero, motivando tale decisione con la non disponibilità dei fondi necessari, il che provocò l'autoscioglimento della stessa Commissione Tecnica Ministeriale.

Non essendo stato effettuato il recupero del relitto, che poteva dimostrare l'esplosione interna, la tesi dell'abbattimento per esplosione esterna ad opera di un missile diventò prevalente nell'opinione pubblica, fino a divenire accettata quale luogo comune. Si arrivò infatti al punto che un avvocato di parte civile (Avv. Ferrucci) nel 1985 scrisse al Giudice di non ritenere necessario il recupero del relitto, in quanto era ormai certo che la causa del disastro era un missile.

Il recupero fu deciso solo nel 1987, eseguendolo peraltro in modo inspiegabilmente parziale (solo il 34% circa del velivolo), dopo aver scoperto che l'onere del recupero del relitto poteva essere imputato al bilancio di Giustizia.

Di ciò si giovò in parte il Collegio Blasi che però, non essendo il recupero sufficiente, basò molti dei suoi giudizi sulle analisi radar, campo peraltro non ben conosciuto dai periti di tale Collegio, come dimostrato dalle successive indagini dei suoi componenti che comportarono la ben nota spaccatura di pareri al suo interno, spaccatura che non consentì di pervenire ad alcun risultato definitivo.

Circa 4 anni dopo, nel 1992, è stata eseguita una ulteriore campagna di recupero, che ha permesso la ricostruzione quasi completa del relitto, pari al 94% circa del DC-9, essendo la parte mancante principalmente costituita dalla struttura dell'area della toilette posteriore. Ciò ha consentito al Collegio Misiti di pervenire, a ragion veduta, a conclusioni peritali più complete e documentate.

Il dilungarsi delle operazioni di recupero ha comunque:

- allontanato nel tempo l'accertamento della verità sulle cause del disastro, rendendo più difficile l'individuazione delle responsabilità connesse (tutt'ora non definite);
- reso più difficoltoso l'esame tecnico-scientifico del relitto e delle sue parti, a causa della lunga permanenza in mare (8-12 anni dal disastro) in fondali molto profondi.

Il Comitato di Studi per Ustica deve rilevare come, nella migliore delle ipotesi, ci sia stata molta leggerezza da parte delle Autorità competenti nella valutazione dell'importanza del recupero dell'I-TIGI.

Ancora oggi non si attribuisce all'esame del relitto l'importanza prioritaria che essa merita. Se il recupero fosse stato eseguito subito, tutto sarebbe stato più facile, più chiaro, più tempestivo, e si sarebbe evitato il radicarsi, nella opinione pubblica italiana, dell'idea che un altro insondabile mistero si aggiungeva ai già molti che, irrisolti, turbavano le coscienze dei cittadini.

O forse si temeva quello che il relitto, unico vero testimone della tragedia, avrebbe potuto rivelare?

In ogni caso, il tempestivo recupero e l'esame analitico delle parti del relitto, avrebbe risolto gran parte degli interrogativi che hanno determinato il proliferare delle perizie fino ad oggi eseguite. Il cui numero e costo è destinato ad allungarsi all'infinito, nel tentativo, probabilmente, di alimentare, magari con nuovi elementi di dubbio, le speranze di quanti ormai considerano come una personale sconfitta la dimostrazione (da tempo raggiunta) che il DC-9 non è stato abbattuto, nel corso di una battaglia aerea, da uno o più missili (possibilmente lanciati da aerei della NATO o in un contesto che ne evidenzia comunque una qualche responsabilità).

5. Principi basilari di funzionamento dei radar nel 1980 con riferimento al caso Ustica (Cfr. Allegato 2).

Il radar era ed è un sistema che consente di emettere onde elettromagnetiche tramite un'antenna che irradia circolarmente un fascio ristrettissimo di energia costituita da impulsi radio che si propagano alla velocità della luce.

Quando il fascio incontra un ostacolo ne viene riflesso e ritorna all'antenna.

Una serie di automatismi trasforma l'energia di ritorno in un "eco" che viene evidenziato da

un puntino luminoso che compare sugli schermi video dei controllori, puntino che viene qualificato in distanza, calcolando il tempo di ritorno dell'eco, ed in rilevamento, in base all'angolo da cui proviene.

Una sola riflessione (un solo "eco") indica quindi soltanto un ostacolo fisso o mobile, ovvero una anomalia di propagazione.

L'insieme di più echi origina una traccia, connotabile da una direzione di movimento e da una velocità.

Se ai successivi giri di antenna (che ruota per permettere al fascio di battere tutto l'orizzonte a 360° al "ritmo" di 4-15 al minuto) l'"eco" riappare sullo stesso punto, il medesimo indica un ostacolo fisso (montagne, nubi spesse od altro); se invece l'eco appare spostato, lo stesso può indicare un oggetto che si muove. Se lo spostamento dell'eco avviene in modo coerente, per almeno tre o quattro giri d'antenna, potendo indicare una direzione di spostamento ed una velocità della medesima, la traccia che ne deriva viene considerata come attribuibile ad un aereo, che può divenire sempre più certa in base alle successive conferme.

I calcolatori, annessi ai radar, "identificano" fra i numerosissimi echi, "veri" e "falsi", in arrivo solo quelli che hanno le caratteristiche di un mezzo volante e, una volta che vengono assunti e considerati quali "tracce" (del radar primario), li inviano agli schermi dei controllori.

Come si comprende, individuare un aereo non era e non è ancora una operazione facile né tanto meno certa.

In pratica tutti i velivoli da trasporto e quelli militari sono, per questo motivo, dotati, onde facilitare tale operazione, di un apparato "risponditore" (radar secondario, SSR per i civili, IFF/SIF per il militari) che, sollecitato dal fascio emesso dal radar secondario associato al primario, risponde automaticamente emettendo un proprio segnale costituente specifico eco di risposta (detta secondaria), qualificandolo con i tipici dati di volo (rotta, velocità, quota, nominativo, ecc.).

Gli echi, certamente identificati come tracce, vengono inviati agli schermi dei controllori, i quali possono "interrogare" in modo più preciso i risponditori, in modo tale da procedere alle identificazioni certe dei velivoli, integrandole con le comunicazioni radio tra velivolo e controllore, ovvero, in caso di dubbio, confermandole tramite istruzioni o avvertimenti. In tale caso, i velivoli vengono tenuti sotto "controllo radar positivo".

Ma tutti i velivoli che non sono dotati di "risponditore", o che non lo usano (aeroclub, turismo minore, ecc.) vengono individuati unicamente dalla loro "traccia primaria", che indica grossolanamente solo la posizione in cui si trovano, la rotta, nonché la velocità mantenuta.

I medesimi erano e sono quindi poco individuabili e, in conseguenza, sono solo e meglio controllabili tramite le comunicazioni radio (tecnica proceduale).

In tal caso, ai velivoli individuati in modo sommario dal radar, i controllori chiedono - via radio - di segnalare il proprio nominativo, la destinazione, la posizione stimata, la rotta; una volta identificati, vengono istruiti circa il proseguimento del loro volo.

Nel 1980 e tuttora, con una certa frequenza, se le tracce sono presenti, ma non vi è risposta alle ripetute chiamate radio, i controllori possono richiedere l'intervento della D.A. perché proceda al riconoscimento in volo e/o applichi i provvedimenti del caso.

Ovviamente il traffico operativo militare o da turismo, che vola senza risponditore ed in genere a bassa o bassissima quota, ma rispettando disposizioni restrittive per garantire la sicurezza di tutti, è quello che maggiormente dà origine a quei plot sconosciuti che scompaiono improvvisamente dietro ad ostacoli presenti, numerosi, a bassa quota.

La perizia Radaristica d'ufficio del nostro caso, ad esempio, attribuisce gli echi riscontrati sul Marconi nella zona di Roma a questo tipo di velivoli, dei quali non riconosce la quota, che scompaiono subito e che - data la loro discontinuità di individuazione - non sono stati mai presentati sugli schermi dei controllori. In realtà tali echi possono essere generati anche da falsi echi, ma in tal caso risultano soltanto sul nastro di registrazione che fissa tutte le tracce appena uscite dall'"estrattore" dell'antenna radar prima di essere inviate al calcolatore e quindi agli schermi. E' il nostro caso.

Le antenne radar, specialmente le più vecchie, affette da difetti costruttivi o da condizionamenti elettromagnetici ambientali, ricevevano numerosissime falsi echi che comunque, filtrati da un calcolatore, non venivano inviati agli schermi per non saturarli.

La generazione di falsi echi viene anche enfatizzata dalle condizioni della conducibilità elettromagnetica dell'atmosfera, oltre a variare coll'alternarsi del giorno e della notte.

Infine, i fasci del radar, che si propagano in linea retta, sono arrestati dagli ostacoli e, per effetto della curvatura della Terra, limitando la scoperta in distanza ed entro specifici settori (orizzonte radar).

Il radar Marconi di Fiumicino dell'epoca, ritenuto il rilevatore di mille battaglie aeree, era il più vecchio: funzionava a valvole termoioniche della Seconda Guerra Mondiale e riportava centinaia di falsi echi che non venivano invece registrati dagli altri tre radar che battevano la zona di Ustica. Il quadro della situazione descritta, che rappresentava lo "stato dell'arte" dell'epoca, deve essere completato evidenziando anche che i radar del Controllo del Traffico Aereo non erano in grado di determinare la quota mantenuta dai velivoli sprovvisti di risponditore; ciò non accadeva invece per i radar della D.A. (Marsala e Licola), dotati infatti, oltre al radar di ricerca/rilevamento, anche di "radar quotometro".

In altre parole, i centri radar del traffico civile dovevano basarsi sulle comunicazioni dei piloti e, quando non le ricevevano automaticamente, erano costretti a richiederle via radio o richiederle ai radar limitrofi, ovvero, dovevano ottenere dai centri della difesa aerea il necessario ausilio, che peraltro è reciproco qualora si presentino casi di "incertezza" generati da traffico non autorizzato.

Per eliminare del tutto i dubbi su una traccia che viene registrata da un apparato radar e non dagli altri, così come accadde per il caso Ustica, occorre riflettere sui seguenti argomenti certi ed inconfutabili:

- al momento e nell'area dell'incidente, nessuno dei quattro radar, che controllavano o erano in grado di controllare lo spazio aereo, ha osservato o evidenziato la presenza di traffico aereo oltre al DC-9; se lo avessero osservato avrebbero avvertito subito il DC-9 ITAVIA e,

se del caso, lo avrebbero notificato immediatamente a chi di dovere, in particolare ai due radar della D.A. (Licola e Marsala), che avrebbero doverosamente messo in allarme il sistema NATO di cui facevano parte, dalla Turchia alla Norvegia (cfr. Allegato 23, Parte B, p. IX-2 "Conclusioni Dalle Mese");

- per convincere i quattro complessi radar a "stare zitti", i vertici dell'Aeronautica o altri avrebbero dovuto agire in tempo reale attraverso la catena di enti e comandi interessati, cioè il "generale fellone", a prescindere dal perché lo avrebbe fatto, avrebbe dovuto, un minuto dopo l'incidente, diramare l'ordine ufficioso di tacere e nascondere, coinvolgendo decine di ufficiali e sottufficiali, fra i quali quelli addetti al traffico civile che erano in quell'epoca sul piede di guerra, al limite della denuncia al tribunale militare, per ottenere la smilitarizzazione;

- l'unica maniera possibile per poter attuare il diabolico piano di depistaggio sarebbe stata quella di organizzarlo prima dell'incidente, attraverso una indispensabile trafila di ufficiali acquiescenti e sarebbe stato inoltre necessario assegnare ai radar, al momento del suo verificarsi, controllori disposti "a non vedere" (anche se fosse così avvenuto, il nastro avrebbe denunciato comunque la presenza di velivoli attaccanti).

Chi insiste quindi nel voler ancora individuare ed identificare degli echi spuri quali tracce vere, per poter dare quindi corpo a scenari di guerra, deve essere anche disposto a credere e sostenere che l'A.M. fosse un'associazione a delinquere omertosa. Ma ciò, in ogni caso, non gli basterebbe, in quanto dovrebbe, inoltre, avanzare ipotesi plausibili sulle motivazioni di tale comportamento, oltre che fornire le prove del crimine commesso dalla Forza Armata.

6. La Commissione Tecnica Luzzatti (Osservazioni alla Relazione-Allegato 15).

A seguito dell'incidente del DC-9 ITAVIA I-TIGI in zona Ustica (sera del 27 GIU 1980), il Ministro dei Trasporti, unico competente - in forza del Codice della navigazione - nominò il 30 GIU 1980 la Commissione Tecnica Ministeriale d'Inchiesta per ricercare le cause dell'incidente.

A presiedere la Commissione fu chiamato il Dr. Luzzatti. I membri della medesima appartenevano al Ministero dei Trasporti, all'ITAVIA stessa ed all'A.M. (un controllore del Traffico Aereo, Maggiore A.A.r.s. Aldo Mosti). Ne facevano inoltre parte anche altri tecnici e membri del R.A.I..

La Commissione esaminò le varie documentazioni ed i pochissimi reperti del velivolo ripescati in mare e galleggianti in superficie, assieme ad un certo numero di corpi (non tutti) delle vittime e formulò una serie di ipotesi: cedimento strutturale, esplosione interna od esterna, collisione aerea.

Esaminò i tracciati radar ottenendo dall'A.M. tutte le notizie che richiese. Ebbe anche una relazione dalla SELENIA e si giovò della collaborazione del Federal Aviation Administration (F.A.A.) e del National Transportation Safety Board (N.T.S.B.) statunitensi, nonché dell'Accident Investigation Board (A.I.B.) britannico. La Commissione partecipò ai sopralluoghi ed all'analisi radar fatta presso il Centro Radar dell'A.M. di Borgo Piave (su richiesta del Giudice Santacroce). Richiese la relazione dei Laboratori A.M, circa la presenza di residui esplosivi, ma il Giudice Santacroce, pur avendola ottenuta per tempo, non la rese disponibile alla Commissione per un lunghissimo periodo di tempo. Fra il dicembre '80 e il gennaio '81, presentò quindi una relazione che, escludendo l'ipotesi di collisione o di cedimento strutturale, indicava le cause più probabili dell'incidente in una esplosione interna o esterna, segnalando la presenza di "echi spuri" che, già precedentemente, il tecnico americano Machidull - appartenente all'N.T.S.B. - appositamente interpellato dal Gen. Rana, aveva interpretato come tracce di un velivolo che attraversava la rotta dell'I-TIGI. Lo stesso comunque affermò, chiaramente, che nulla poteva essere meglio definito senza il recupero del relitto del DC-9 (essendo il medesimo infatti, come abbiamo già detto, essenziale per stabilire le cause di un qualsiasi incidente e per tale motivo viene normalmente richiesto da tutte le commissioni d'indagine).

La Commissione richiese anche all'AIB britannico un rapporto, da cui risultava che alcune evidenze indicavano una esplosione all'interno della fusoliera dell'I-TIGI. (Allegato 16).

La Commissione Tecnica - secondo le procedure raccomandate dall'I.C.A.O. - richiese quindi il recupero del DC-9, ma a causa di una dichiarata mancanza di fondi il Governo, in quella fase delle indagini, ritenne di non dover dar corso a questa richiesta. La Commissione non fu comunque mai informata dal Ministro - da cui dipendeva - dell'ipotesi "missile", prospettata allo stesso Ministro Formica dal Presidente del R.A.I., Generale Rana.

Contemporaneamente alla prima Relazione della Commissione, configurante l'ipotesi di una esplosione interna o esterna al velivolo, quale causa probabile della caduta, si registrò una forte campagna, sui media, di appoggio a quella del "missile". Davanzali, amministratore delegato della Società ITAVIA, tenne una conferenza stampa a sostegno di tale ipotesi, denunciando i Ministeri dei Trasporti, dell'Interno e della Difesa, perché ritenuti responsabili - o per una ipotesi o per l'altra - del danno economico subito, nonché del conseguente fallimento e della cessazione d'attività dell'ITAVIA, decretata dal Governo su proposta del Ministro Formica ed in base alle accuse di alcuni Parlamentari (fra cui il Sen. Gualtieri).

Nel marzo '86 la Commissione presentò un'altra Relazione che ricalcava la prima e quindi, visto che non riusciva, mancandole il relitto del DC9, a risolvere con gli elementi di cui era in possesso il problema dell'esplosione interna o esterna, si autosciolse. Lo scioglimento, avrebbe dovuto essere almeno decretato dal Ministro dei Trasporti, che invece, insieme a tutto il Governo, non fece obiezioni a tale decisione.

In tempi successivi, non è stata mai ricostituita, dal Ministero dei Trasporti, alcuna Commissione Tecnica, malgrado che, per legge, essa sia l'unico Istituto destinato, nel nostro ordinamento, a ricercare le cause tecniche di un disastro aereo ai fini della sicurezza

del volo civile. La sua ricostituzione sarebbe stata in ogni caso ampiamente giustificata anche solo da un primo recupero (parziale) dei relitti adagiati sul fondale marino. Va invece posto in evidenza che, benché il Ministro dei Trasporti ed il Governo fossero stati informati, fin dal dicembre '80, del convincimento della dipendente Commissione titolare dell'inchiesta, sulla casualità dell'evento attribuibile a scoppio interno o esterno, il Governo non fece nulla: né avanzò richieste di ulteriori accertamenti, né attivò azioni diplomatiche, né richiese approfondimenti d'indagine in merito ad un possibile attentato.

Il Comitato di Studio per Ustica sottolinea quindi non solo l'incongruità, ma soprattutto l'inconsistenza dell'accusa di tradimento mossa ad alcuni Generali dell'A.M. che, con il loro supposto silenzio - in merito a situazioni e fatti peraltro a loro non noti (in quanto mai successi) - avrebbero impedito al Governo di proseguire e approfondire le indagini così come dell'accusa mossa al personale dei radar di "non aver visto" ciò che non c'era.

In conclusione, la prima indagine ufficiale spazzava il campo da tutte le ipotesi tranne quella concernente una esplosione interna o esterna, senza propendere per l'una o per l'altra, mancandole di fatto riscontri incontestabili a favore di una precisa tesi. Non si capiscono quindi le ragioni per cui il Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, nel riferire in Parlamento, nel Dicembre 1980 - stando a quanto riportato sulle Relazioni parlamentari e dalla stampa - propendeva per l'esplosione esterna (Relazione Gualtieri, p.17, Allegato 17). L'Onorevole Formica infatti non spiegò la sua scelta, né alcuno gliene chiese le ragioni. Quanto riportato dalla Commissione Luzzatti nella relazione conclusiva è in ogni caso il primo punto fermo dell'indagine che si è poi rivelato - alla luce di successivi accertamenti - coerente con gli elementi riscontrati. Come in tutte le indagini svolte a "caldo", essa indicava, infatti, settori di necessario approfondimento, come in particolare quello inerente le operazioni a terra del velivolo nell'aeroporto di Bologna, che avrebbe dovuto essere uno dei più importanti filoni da esplorare.

A fronte dei risultati della Commissione Luzzatti, i media sottolinearono comunque soltanto gli aspetti favorevoli all'ipotesi di esplosione esterna (missile) e trascurarono ogni accenno alla esplosione interna, benché la Commissione le avesse parimenti indicate come possibili cause. Questo è chiaramente un esempio di manipolazione dei risultati delle indagini ufficiali allo scopo di condizionare l'opinione pubblica.

7. Il Collegio Peritale Blasi (Osservazioni alla Relazione-Allegato 18).

La nomina dei periti fu decretata dal Giudice Bucarelli l'8 NOV 1984

Composizione: Prof. Ing. Blasi - Presidente

Membri: Prof. Ing. Cerra, Prof. Imbimbo, Prof. Lecce, Prof. Migliaccio e Dr. Romano (medico).

Fece la Sua prima relazione il 16 MAR 1989, dopo più di quattro anni. Il ritardo fu giustificato dal lungo tempo occorso per progettare, finanziare e realizzare, finalmente, il recupero del relitto del DC-9.

Il recupero non fu però completo. Eseguito in due tempi - giugno/luglio '87 e aprile/maggio

'88 - dalla società francese IFREMER, con il controllo di tecnici italiani della TECNOSPAMEC, esso fu realizzato recuperando solo il 34% del velivolo, percentuale che fu, allora, ritenuta sufficiente.

Gli accertamenti tecnici fatti, l'esame dei materiali recuperati e le analisi radar (condotte anche da cattedratici, quali il Prof. Dalle Mese, che ritroveremo in successive perizie) portarono a concludere concordemente che la causa dell'incidente era un missile esploso vicino alla zona anteriore del DC-9.

Verso il termine di tale prima fase delle indagini, operarono sia la Commissione Pratis - nominata dal Presidente del Consiglio dei Ministri - di cui al Punto 8. seguente, che il Capo di Stato Maggiore dell'A.M. - specificamente attivato dal Ministro della Difesa - di cui al Punto 9. successivo.

Il Collegio Peritale Blasi, riprese quindi i lavori, nel settembre del 1989, per rispondere alla richiesta di approfondimento avanzata dal Giudice Bucarelli, che formulò alcuni quesiti relativi al possibile tipo di missile, alla traiettoria d'attacco, alla coerenza con i dati riscontrabili sul relitto e ad altri elementi. Al termine di tale supplemento di indagine (25 MAR 1990) il Collegio Peritale si spaccò clamorosamente.

Infatti:

- gli ingegneri Blasi e Cerra si dissero convinti che l'incidente fosse da attribuire ad un "fenomeno esplosivo interno";
- gli altri tre professori, Imbimbo, Lecce, Migliaccio confermarono la tesi del missile;
- il dott. Romano si limitò a escludere l'esplosione interna.

Si ritornò perciò al punto di partenza.

Il Comitato, analizzati gli studi della Commissione Blasi, con qualificati tecnici di settore, ha riscontrato molti errori scientifici e di metodo.

Ad esempio:

- il Dr. Romano aveva accreditato l'esplosione esterna semplicemente perché non aveva trovato tracce di fumi d'esplosione nei polmoni delle vittime, non sapendo, o semplicemente trascurando il fatto, che in presenza di decompressione esplosiva in un velivolo pressurizzato è impossibile che si verifichi nei polmoni una qualsiasi immissione di aria o di gas, provocandosi invece una rapida emissione dell'aria contenuta nei medesimi;
- i periti avevano una scarsa conoscenza dei radar e, in particolare non riuscivano a valutare le differenze esistenti fra i radar della Difesa Aerea e quelli del Traffico Aereo Civile;
- la prima Relazione affermava che gli effetti rilevati sui resti dell'aereo erano dovuti all'esplosione di un missile, ma sosteneva, contraddittoriamente, che dello stesso missile non vi era traccia.

Malgrado quindi il parziale recupero dei resti del D.C-9 non si fece nessun passo avanti e si rimase alle due ipotesi di esplosione interna od esterna con la sola differenza di uno schieramento contrapposto tra i periti. Ci si rese quindi conto che il recupero era stato del tutto insufficiente - solo il 34% circa del velivolo - e che l'esame del materiale era stato fatto non tenendo conto delle esperienze internazionali in merito, né dei risultati delle perizie del Royal Armament Research and Development Establishment (RARDE), commissionata dallo stesso Presidente Blasi (1988), secondo le quali molti reperti denunciavano tracce di esplosione vicina alle parti interne del relitto, esplosione che, pertanto, non poteva che essere avvenuta a bordo del DC-9.

Il vero risultato positivo fu che i Giudici si resero infine della necessità di recuperare tutto il relitto e di avere un collegio peritale esperto di incidentistica aerea. Il che, come vedremo, avvenne.

Il Comitato osserva che, anche in occasione del dibattito sviluppatosi sulle notizie relative ai diversi pareri emersi tra i periti del Collegio Peritale Blasi, i media sottolinearono come credibile solo l'ipotesi "missile", demonizzando quasi quei periti che, dopo analisi e riesami, si erano pronunciati per l'esplosione interna.

Va comunque puntualizzato che i membri Imbimbo, Lecce e Migliaccio hanno mantenuto la loro convinzione conclusiva con argomentazioni non convincenti e tecnicamente improprie, essendo comunque costretti a rivedere parte delle illazioni fatte sul comportamento del personale A.M. addetto alla Difesa Aerea, che nel frattempo era stato raggiunto da mandati di comparizione in connessione ai dati riportati sulla Blasi. Tali tre membri, sulla base delle risposte fornite ai quesiti posti dal Giudice Bucarelli, sono poi stati denunciati per falso in perizia da quattro ufficiali dell'Aeronautica.

8. La Commissione Pratis (Osservazioni alla Relazione-Allegato 19).

Visti il protrarsi della prima attività peritale del Collegio Blasi, il Presidente del Consiglio, Onorevole Ciriaco De Mita (Dc), nominava, nel 1988, una Commissione presieduta dal Dr. Pratis, già presidente della Corte Costituzionale. La stessa aveva tra l'altro il compito di integrare quanto già noto sul caso Ustica con l'acquisizione di notizie in ambito internazionale.

La Commissione, al termine dei lavori, maggio 1989, e prima della definizione del supplemento peritale Blasi, settembre 1989, riammetteva anche l'ipotesi della esplosione di un ordigno all'interno dell'aereo, escludendo la presenza, nell'ora e nella zona dell'incidente, di aerei e navi delle Forze Armate nazionali e degli Stati esteri interpellati (Stati Uniti, Francia, Rep. Fed. Tedesca, Gran Bretagna, Israele).

Essa, esprimendo la convinzione che dovessero essere respinte le insinuazioni circa il supposto occultamento di dati da parte dei centri di Licola e Marsala, denunciava la scarsa sicurezza a terra dell'aeroporto di Bologna.

In seguito, dopo uno studio fatto da esperti della SELANIA BDP, stanti le risultanze della

Commissione Pratis - che riammetteva l'ipotesi "bomba" - ed alla controperizia fatta dall'A.M. - su alcuni aspetti della prima Perizia Blasi inerenti le caratteristiche di funzionamento dei radar - il Collegio Peritale Blasi riprese i lavori - autunno 1989 - per rispondere alla richiesta di approfondimento avanzata dal Giudice Bucarelli, così come riportato al Punto 7. precedente.

9. L'inchiesta Pisano (Osservazioni alla Relazione-Allegato 20).

Subito dopo la conclusione della prima fase dei lavori del Collegio Peritale Blasi - marzo 1989 - il Ministro della Difesa dell'epoca - Onorevole Valerio Zanone, Pli - dava mandato al Capo di S.M.A. - Gen. Franco Pisano - di svolgere una inchiesta, amministrativa, sul comportamento degli Enti e dei Comandi dipendenti dalla F.A. per individuare eventuali carenze, negligenze o disfunzioni. Nel condurla non doveva interferire né con l'attività della Magistratura, né con quella della Commissione Pratis, che era invece tenuta ad approfondire l'indagine in ambito internazionale. Tale inchiesta, condotta nel più breve tempo possibile, come specificamente richiesto dal Ministro e con le limitazioni derivanti dai vincoli imposti, pur evidenziando che alcune attività da parte del personale dell'A.M. erano state condotte in modo non ottimale, confermava l'assoluta estraneità della F.A. nel determinarsi dell'incidente. Esprimeva, infine, seri dubbi sulle conclusioni della prima Relazione Peritale Blasi.

E' da rilevare che per l'inchiesta Pisano non vi fu la nomina di alcuna Commissione, contrariamente a quanto più volte affermato e che, coerentemente, la Relazione fu firmata dal solo Capo di Stato Maggiore.

10. Collegio Peritale Misiti e Perizia Protheroe (Osservazioni alle Relazioni).

Nominato definitivamente il 25 SET 1990 dal Giudice Priore, dopo la nomina fatta dal Giudice Bucarelli, è il primo collegio che dispone del 94% del relitto del Dc-9, ricostruito scientificamente, per quanto possibile, secondo la metodica, le regole e la esperienza internazionale I.C.A.O.

Si è trattato del miglior Collegio Peritale possibile, per esperienza e capacità, avendone fatto parte i migliori esperti internazionali di incidentistica aerea, che hanno affrontato le più grandi e difficili indagini su incidenti aerei avvenuti nel mondo (elenco componenti in Allegato 21). Il Collegio ha reso la propria Perizia in quattro volumi ripartiti in otto parti e conclusioni (cfr. Allegato 21). Sono stati nominati dal Giudice anche Collegi *a latere*, con il compito di effettuare *perizie collegate*, tramite specifiche indagini tecniche (balistico-esplosivistica, frattografica, chimica ed altro).

A beneficio del Collegio Misiti, il Giudice Priore richiese anche una perizia all'Ingegnere Protheroe - A.I.B., Senior Inspector of Air Accidents - il quale esaminò il relitto e riferì al

Giudice, con una relazione datata 12 GEN 1992 (Allegato 22).

Dopo attento esame del relitto in tutte le sue parti e tenendo conto che si trattava di una relazione preliminare, l'Ingegnere Protheroe così conclude:

"It is too early in the investigation to reach positive conclusions, but on the basis of the evidences available to date it would appear that the most likely cause was an internal explosion in the hat rack area of the rear cabin on the left side, just ahead of the engine intakes, resulting in separation of the skins over the upper part of the fuselage in this area, back as far as the fin. The aircraft did not break up immediately, but flew for several minutes in a semi-controlled manner before breaking apart at the weakened rear fuselage some 8 minutes later" (trad.: "E' troppo presto per formulare conclusioni definitive, ma sulla base delle evidenze disponibili si può affermare che la causa più probabile [del disastro] fu un'esplosione interna nell'area posteriore della cabina [passeggeri], lato sinistro, davanti alla presa d'aria dei motori. L'esplosione provocò lo strappo della parte superiore del rivestimento della fusoliera, in questa area fino agli impennaggi [di coda]. Il velivolo non si frantumò immediatamente, ma volò per qualche minuto in modo semicontrollato, prima che la parte indebolita della fusoliera posteriore cedesse del tutto circa 8 minuti dopo").

Tali conclusioni sono in seguito risultate congruenti, in gran parte, con quelle del Collegio Misiti. Ma anche nel caso di questa perizia gli organi di informazione diedero scarso peso ai risultati ai quali essa era pervenuta e, malgrado fosse redatta da un tecnico indubbiamente competente nel settore, nessuno ne diede notizia.

Il Comitato - valutando la Perizia Misiti il primo approfondito lavoro di indagine sulla tragedia di Ustica, dal quale si possano evincere non solo le risposte a tutti i principali quesiti, ma anche inoppugnabili confutazioni a tutte le ricostruzioni senza riscontri obiettivi non solo suggerite, ma in qualche caso "imposte", all'opinione pubblica italiana - ritiene quindi opportuno focalizzarne i più significativi aspetti, delineati più dettagliatamente al già citato Allegato 21.

In particolare, infatti, per quanto riguarda:

- i contenuti scientifici, si tratta finalmente di una perizia organica, condotta, grossomodo, secondo le norme I.C.A.O. (ma la Relazione è stata poi compilata tenendo conto più delle esigenze legali, piuttosto che della metodologia tecnica I.C.A.O.), non deviata da emozioni, interessi ed incompetenza, che non tiene conto delle pressioni dell'opinione pubblica; se il Giudice ritenesse di non poterla utilizzare ai fini di legge, sarebbe costretto a proseguire nelle indagini ed a fare scoprire ad altri tecnici gli eventuali errori dei periti; comunque, le evidenti prove ricavate dal relitto rimangono chiare e i risultati scientifici e sperimentali degli accertamenti condotti non possono essere rifiutati se non dimostrandone la non validità attraverso nuove indagini peritali di identico valore scientifico ed eseguite con identiche metodologie;

- la mappa dei ritrovamenti in mare, è stata redatta in base alla cronologia dei recuperi e

secondo la corretta metodologia, insieme all'esame dei reperti, ha permesso di ricostruire chiaramente che cosa è avvenuto nel cielo di Ustica dopo l'iniziale evento traumatico che ha determinato la sequenza di distacco delle varie parti del velivolo fino all'impatto sulla superficie marina della sua parte principale in assetto appruato ed inclinato sulla destra; tali ritrovamenti - avvenuti secondo due allineamenti fondamentali, il primo parallelo alla rotta del DC-9 sviluppatosi lungo 3-4 km su una fascia di 1,5-2 km e l'altro, ortogonale a tale rotta, sviluppatosi per 12-14 km su una fascia di 2-2,5 km - sono in accordo con le formule matematiche di caduta dei vari pezzi: tali formule hanno persino consentito di indicare al Giudice ove orientare le ricerche per trovare determinate parti mancanti del velivolo;

- l'assenza del pur minimo segno di missile, essa è totale nonostante la ricerca sia stata condotta meticolosamente e scientificamente da tutti i periti;

- la presenza di numerose evidenze meccaniche di esplosione interna nella zona della toilette di coda e nelle sue adiacenze, essa ha permesso di individuare, escluse tutte le altre ipotesi all'unanimità, proprio nella esplosione interna la più probabile causa del disastro;

- il ritrovamento dei due motori, esso prova che il loro distacco dalla fusoliera è congruente con una spinta dall'interno verso l'esterno, rispetto ai piloni di attacco alla sezione di coda della fusoliera del DC-9, di simile origine e potenza; inoltre la condizione di tali motori, nonché la scatola nera degli strumenti (FDR), denunciano che i medesimi si sono spenti per mancanza di carburante nel momento in cui si è verificato il trauma strutturale iniziale;

- l'assenza di tracce di aerei intorno al DC-9, idonei a lanciare missili o ad interferire con la sua rotta, essa è confermata dal fatto che i due echi anomali (-12, -17) non sono considerati velivoli (se non con una minima probabilità), ma, più probabilmente, tipiche limitazioni/carenze di funzionamento dell'unico vecchio radar che li "vede" (Marconi);

- l'evidenza che nessun controllore dei quattro radar, che battevano la zona, abbia mai visto velivoli intorno al DC-9 apparire sui suoi schermi, essa è coerente; infatti le pseudo-tracce in discussione non sono mai presentate sugli schermi perché i rispettivi calcolatori non le avevano mai riconosciute come velivoli.

Altresì, per quanto attiene alla causa dell'incidente, il Collegio conclude rigettando tutte le ipotesi, in modo specifico:

- quella di abbattimento da missile;

- quella di collisione con altro velivolo;
- quella di cedimento strutturale;
- quella di "quasi-collisione",

ed indica invece l'esplosione interna come quella più probabile in quanto tecnicamente sostenibile.

Per quanto concerne inoltre sia l'attendibilità dei nastri radar - in particolare quelli di Marsala - consegnati dall'A.M. al Giudice Santacroce, come dallo stesso dichiarato il 3 DIC 1991 alla C.S., che la coesione del Collegio Misiti, deve essere puntualizzato che:

- i periti del medesimo hanno confermato che i nastri non sono stati manomessi, cosa confermata anche dalla seconda Perizia Dalle Mese.

Con riferimento alla presunta spaccatura in seno al Collegio, occorre evidenziare come essa in effetti non si sia mai verificata, in quanto tutti i suoi componenti, all'unanimità, sia nelle conclusioni della perizia, che nel rispondere ai successivi 25 quesiti, hanno confermato di rigettare l'ipotesi missile e di ritenere l'ipotesi bomba la più probabile, sia pure con diverso grado di convincimento.

E' in effetti vero che, dopo aver condiviso in pieno le conclusioni della perizia ed averla sottoscritta, due membri del Collegio Misiti, il Prof. Casarosa ed il Prof. Held, hanno allegato alla Perizia una "Nota Aggiuntiva". In essa, ribadendo il parere unanime del Collegio, ritengono doveroso formulare alcune osservazioni sulla correlazione fra esplosione interna e scenario esterno (presenza o meno di altri velivoli). Dal momento che alcune evidenze rendono l'ipotesi di esplosione interna non esente da qualche incertezza (cosa che è naturale a distanza da dieci anni dall'incidente ed infatti l'ipotesi è indicata come la più probabile), essa, in caso di assenza certa di altri velivoli, assumerebbe particolare forza. Ma, nel caso che si potesse accertare, per altre vie, la presenza dei medesimi, la stessa andrebbe riconsiderata. Ferma restando l'esclusione dell'ipotesi di abbattimento da missile e di collisione, si potrebbe quindi riconsiderare il caso di "quasi collisione" come possibile chiave interpretativa dell'evento, anche se non unica. Questa, in sintesi, la nota aggiuntiva del Prof. Casarosa.

Il Collegio d'ufficio, nella sua conclusione, propone comunque al G.I. di accettare l'ipotesi che la causa dell'incidente sia stata una esplosione interna.

La Relazione della perizia è stata pertanto approvata e firmata da tutti indistintamente gli 11 componenti del collegio principale.

La medesima è stata quindi depositata il 23 LUG 1994. Va in particolare ricordato che l'estensore della Relazione è stato proprio il Prof. Casarosa, che aggiunse in seguità la citata "Nota aggiuntiva".

Ma già prima che la Relazione fosse consegnata ci furono indiscrezioni circa le conclusioni cui il Collegio dei periti era pervenuto. Da qualcuno l'indicazione che la causa

dell'incidente era da attribuirsi ad esplosione interna fu immediatamente definita un fatto negativo, perché così non si faceva che "tornare indietro". In effetti era un passo in avanti per la definizione della verità. Ma quella verità non piaceva. I periti d'ufficio, specie quelli stranieri (certamente obiettivi) furono ridicolizzati e tacciati di incompetenza, suggestionando così decisioni ed opinione pubblica. Fu anche subito evidenziato che il Giudice poteva anche non tenere conto delle indicazioni del Collegio Peritale d'ufficio e decidere in base al proprio convincimento, cosa senz'altro vera sul piano giuridico italiano, ma volutamente strumentalizzata.

a. Ulteriori quesiti posti al Collegio Peritale Misiti.

Le conclusioni della Perizia Misiti, asserendo la causa esplosiva interna come unica ipotesi dimostrabile, non sono state accettate dai media che hanno ridicolizzato i periti tacciandoli di incompetenza, mentre i PP.MM., il 28 OTT 1994, consegnavano al Giudice Priore i loro commenti sulla medesima, dando atto al Collegio di avere svolto un lavoro imponente affrontando particolari difficoltà nelle indagini peritali, per la verifica delle varie ipotesi e per la convincente descrizione delle modalità e dei tempi di separazione delle varie parti dell'aereo, ma affermando nel contempo che andava detto con estrema chiarezza che la parte conclusiva concernente l'ipotesi di esplosione interna era affetta da tali e tanti vizi di carattere logico, da tante contraddizioni e distorsioni del materiale probatorio raccolto nella fase descrittiva e nelle perizie collegate, da renderla inutilizzabile. Tale atteggiamento dei PP. MM. Ebbe un notevole impatto sull'opinione pubblica.

In realtà il Comitato ritiene che molte delle incomprensioni e contraddizioni denunciate dai Giudici nella Relazione dipendano dal fatto che essa fu compilata non seguendo la metodologia I.C.A.O., ma tenendo conto anche delle esigenze legali, nonché delle richieste diversificate delle varie parti in causa. Significativa a tale proposito è la Relazione sul caso Ustica presentata dal perito Taylor alla ISASI (International Society of Aviation Safety Investigators) nel marzo 1995 (Allegato 23).

Il G.I., visti i commenti dei PP.MM. alla Relazione Peritale, ha convocato, il 18 OTT 1994, i periti d'ufficio, ai quali ha presentato 25 quesiti (di cui solo 3 per la parte radar). In quella occasione i P.M. hanno precisato che l'aggettivo "inutilizzabile" era da intendersi non riferito ai contenuti tecnici della Perizia, ma unicamente al suo possibile impiego ai fini processuali, per formulare il convincimento del Giudice. Ciò non fu riportato dalla stampa.

Il 23 NOV 1994 i periti hanno quindi consegnato al Giudice le risposte ai quesiti fornendo i chiarimenti richiesti, anche sulla "Nota Aggiuntiva", oggetto di specifico quesito. Proprio per tale ragione, i periti, di comune accordo, decisero di presentare separatamente le loro risposte, quelle dei Professori Casarosa ed Held e quelle di tutti gli altri periti. Da esse emerge un diverso grado di convincimento circa alcune evidenze della perizia, non esiste comunque sostanziale divergenza all'interno del Collegio: solo una differenza concettuale di valutazione di alcuni elementi che in ogni caso non rende contraddittorie le conclusioni della Perizia, di cui infatti le risposte dei due gruppi confermano la validità.

A tal proposito, la stessa proposta di Relazione della C.S. nella XII Legislatura asserisce:

"Vi fu poi la posizione dei professori Casarosa ed Held, membri del Collegio Peritale, che

distinguevano parzialmente le proprie conclusioni dagli altri periti in quanto, nella loro nota aggiuntiva alla relazione finale, sostenevano che l'alta probabilità dell'ipotesi di un'esplosione interna non doveva portare ad escludere categoricamente altre ipotesi (in particolare la semi-collisione), la cui coerenza dipendeva tuttavia dall'eventuale acquisizione di nuovi elementi circa la presenza di altri velivoli. Casarosa ed Held ritenevano pertanto l'ipotesi dell'esplosione interna molto probabile ma affetta da non trascurabili livelli d'incertezza" (Relazione Commissione Stragi XII Legislatura, Capitolo XI *Gli anni '80*, Sezione I *Il caso Ustica*).

Particolare attenzione meritano le risposte del Prof. Casarosa ai quesiti posti, risposte invero molto chiare. Pur seguendo infatti su taluni punti diversi orientamenti di valutazione, che comunque conducono agli identici risultati, egli ribadisce comunque le conclusioni finali della Perizia fondamentale, che indicano nell'esplosione interna la causa dell'incidente, sempre prioritaria su tutte le altre ipotesi ("quasi-collisione" compresa, di cui il Casarosa riconosce la scarsa possibilità), anche se alcune evidenze suscitano qualche dubbio, ma non forniscono elementi contrari, precisando che:

"Il lavoro effettuato ha portato certamente ad un risultato utile: il relitto ricostruito nell'hangar non porta alcun segno di abbattimento mediante missile. Pertanto l'ipotesi che il velivolo possa essere stato abbattuto da uno o più missili che per oltre 10 anni ha suscitato le ben note discussioni e polemiche, deve essere abbandonata. Questo è un risultato oggettivo che si può osservare sul relitto e deve pertanto essere accettato. Esso è talmente importante che da solo potrebbe giustificare l'impegno profuso. Ci si rende conto come sia difficile accettare l'esclusione di una ipotesi che, presso molti ambienti (non tecnici) risultava ormai quasi consolidata e rivestiva inoltre una certa attrattiva. Ma a questo punto occorre avere il coraggio morale e civile di accettare un risultato che attualmente, in assenza di nuove e stravolgenti informazioni, possiede il grado di certezza quasi assoluta".

Nessuna frattura si è quindi verificata nei pareri dei periti d'ufficio, contrariamente a quanto è stato invece detto da molti ed anche da G.I., paragonandola a quella effettivamente avvenuta in seno al collegio Blasi.

E' quindi falso indicare fratture in seno al Collegio Misiti (Allegato 24), in quanto:

- tutti i periti indistintamente escludono l'abbattimento per missile, ivi compresa la perizia a latere del Collegio balistico-esplosivistico, come indicato di seguito;

- tutti i periti del Collegio principale indicano nell'esplosione interna la causa dell'incidente, considerata da tutti la più probabile e prioritaria.

b. Contraddizioni tra il Collegio Peritale principale Misiti ed i collegi a latere.

Quanto è stato falsamente affermato circa la frattura e le contraddizioni verificatesi tra il Collegio principale e i Collegi a latere, va detto che se i gruppi specializzati *a latere*, incaricati di analisi particolari su specifici reperti (analisi di cui il Collegio Principale ha pur tenuto in debito conto), e quindi svolgenti un lavoro parziale, anziché essere considerati completamente separati ed a sé stanti fossero stati invece resi partecipi e coinvolti nelle discussioni del quadro complessivo e delle conclusioni finali, si sarebbe evitata la speculazione di chi vuol vedere nei loro giudizi parziali una posizione di contrapposizione con il collegio principale.

Mentre infatti tutti i periti del Collegio principale hanno indicato nell'esplosione interna la causa dell'incidente ed escludono l'ipotesi missile, il Collegio *a latere* balistico-esplosivistico invece esclude l'ipotesi missile dicendo: "l'assenza totale di elementi porta a ritenere estremamente improbabile l'ipotesi"; ed a proposito dell'esplosione interna dice: "l'esplosione interna è evento con scarsi riscontri obiettivi (esperimenti fatti su alcuni frammenti) e quindi estremamente improbabile". E' strano notare come "l'assoluta mancanza" e "gli scarsi riscontri", evidentemente di peso diverso, confluiscono poi entrambi in "estremamente improbabile".

Vengono così negate tutte e due le ipotesi per cui ci si può chiedere quale sia stata la causa dell'evento. Proprio ciò dimostra come i compiti affidati dal G.I ai gruppi parziali *a latere* siano differenti da quelli del Collegio principale. Due compiti diversi: limitato l'uno, ampio l'altro, che non si limita all'esame di pochi frammenti, ma tiene conto non solo di quanto detto dai gruppi a latere, ma anche di tutte le altre evidenze e delle indagini complessive di secondo livello.

c. Avvenimenti successivi.

Si ignora tuttora se i Magistrati siano stati o no soddisfatti dei chiarimenti forniti. La Relazione del Collegio principale dei periti, composto da illustri professori italiani e stranieri di chiara fama, ha comunque, assieme ai chiarimenti richiesti, fornito validi elementi sull'ipotesi dell'esplosione interna, la più probabile rispetto a tutte le altre, ma si ignora se siano state fatte in proposito valide e minuziose indagini intese a risalire agli eventuali responsabili.

Comunque, dopo quanto avvenuto relativamente alla perizia, si è verificato un altro colpo di scena. Il 19 GIU 1995, a quasi un anno dalla fine dei lavori del Collegio dei periti d'ufficio, il G.I. ha emesso un "procedimento penale contro ignoti ed altri", decidendo la revoca di due periti d'ufficio, il Prof. Castellani (Meccanica del volo) ed il Prof. Picardi (Tecnica Radar) essendo venuto meno il rapporto di fiducia del Magistrato nei loro confronti.

Essi, secondo documenti anonimi sequestrati al Gen. Nardini, rapporti di polizia giudiziaria

e trascrizioni di conversazioni telefoniche, avrebbero avuto, sin dal 1991, contatti e rapporti con le parti inquisite, tramite i loro consulenti.

Tali rapporti, mantenuti sia durante il compimento della Periza che dopo il suo deposito, si sarebbero man mano intensificati fino a rivelare notizie di grande rilievo e delicatezza, tali da non potersi riferire telefonicamente, in quanto di grande importanza per le parti inquisite.

Il G.I. prosegue dicendo che il rapporto, come rileva il P.M., è dimostrato da fonti non dirette, di non avere strumenti per verificarne l'attendibilità, non potendo procedere ad interrogatori per mancanze di procedure e per lo sciopero degli avvocati, né può utilizzare le intercettazioni telefoniche per non desecretarle, essendo esse ancora in atto.

Considerando vero quanto risulta, il Giudice "sic et simpliciter" (sono sue parole) revoca i due periti. Il G.I. ha poi affermato che tale revoca è stata implicitamente chiesta per il settore radar quando lo stesso P.M. ha richiesto nuovi accertamenti peritali per tale materia, comunque da non affidare ai precedenti periti.

Il Giudice Priore si è quindi riservato di nominare nuovi periti radar.

Esisteva quindi già una intenzione di continuare con gli accertamenti in materia di radar con persone diverse dal Prof. Picardi (che non aveva affermato la presenza di altri aerei pur non escludendone la possibilità e non aveva ritenuto alterati o manipolati i tracciati radar di Marsala). Evidentemente le tesi del Prof. Picardi non sono piaciute, ma il suo lavoro non è stato contestato nel suo contenuto (gli furono rivolti solo tre quesiti aggiuntivi sui 25 totali), ma è stato estromesso lo stesso a mezzo delle accuse che ne hanno provocato la revoca. Non si capisce perché, dopo che la Relazione era stata depositata (23 LUG 1994) e quindi a conoscenza di tutti e senza più segreti, il G.I. abbia ancora aspettato quasi un anno per accusare i due periti di ufficio (19 GIU 1995).

d. Prosecuzione delle indagini nel campo radaristico.

Certamente la famosa "Nota Aggiuntiva" del Prof. Casarosa ha contribuito - se non provocato - ad innescare la volontà di insistere nelle indagini radar, alla ricerca di altri aerei nella zona dell'incidente, in quanto è materia che si presta ad interpretazioni soggettive, cosa che l'analisi del relitto non permette.

Conseguentemente, se si vuole a tutti i costi eliminare la validità dell'ipotesi di esplosione interna (ipotesi che lo stesso Prof. Casarosa ritiene la più probabile, sia nel sottoscrivere le conclusioni della Perizia, sia nel rispondere ai successivi quesiti del Giudice) e scartate le ipotesi del missile, del cedimento strutturale e della collisione, non rimane infatti, per chi insiste ad indagare ancora in materia radar, che l'intento di avvalorare l'ipotesi della "quasi collisione". Tale ipotesi è stata ritenuta estremamente improbabile, in quanto lo scenario radar non suggerisce la certa presenza di altri aerei sul luogo dell'incidente, mentre la non consistenza di risultati importanti di secondo livello, pone in serio dubbio l'ipotesi, che, peraltro, già si basa su di un'altra ipotesi di presenza di altri aerei.

Inoltre l'evento ipotizzato è da ritenersi come estremamente insolito se non unico. Il Prof. Försching, vera autorità in materia, come conclusione di uno studio da lui condotto su

richiesta dell'A.G. lo ha definito "extremely unlikely, not to say impossible" (cfr. Risposta del perito Santini al primo quesito aggiuntivo del G.I.).

A parte il fatto che si tratterebbe di un caso più unico che raro e sempre se, per assurdo, sul luogo dell'incidente si individuassero altri aerei, quali sarebbero i presupposti perché un aereo militare decida di attuare una manovra così rischiosa e dai risultati incerti per abbattere un velivolo? Oppure si tratterebbe di un fatto del tutto casuale, senza volontà di abbattere, un vero infortunio, che non si capisce come avrebbe potuto essere previsto con emanazione di ordine segreti di occultazione, né perché taciuto in seguito. E se, per assurdo, un aereo nascosto all'ombra del DC-9 avesse "quasi colliso" accidentalmente con esso mentre attaccava un altro velivolo, va notato che di tale velivolo o bersaglio "non esiste traccia alcuna".

Comunque, il Giudice è stato indotto a nominare un nuovo Collegio di periti per un riesame della situazione radar della sera del 27 GIU 1980.

Il proseguimento delle indagini ha quindi ed in particolare interessato il settore radaristico, sembrando quest'ultimo il più "promettente" per il partito del missile. Questo è avvenuto nonostante la relazione Misiti attribuisca ad alcuni echi radar - oggetto, da sempre, di dibattito sulla loro interpretazione - solo una minima probabilità di essere vere tracce e di corrispondere quindi a velivoli, cosa peraltro possibile solo nel caso in cui venga confermata, da altra fonte certa, la loro esistenza, ma di più la loro presenza possa essere resa coerente con i relativi echi radar.

Il Comitato sottolinea pertanto come queste siano indagini dovute da parte del Giudice, che deve tenere conto di tutto, anche delle pressioni, che, pur se ingiustificabili, sono spesso ineludibili. Tutto ciò però non potrà intaccare la validità della Perizia Misiti che, oltre che per la parte radar, si è basata sul ritrovamento e sull'esame scientifico del relitto, che conservano tutto il loro valore e la loro prioritaria importanza.

11. Le Perizie Radaristiche del Collegio Dalle Mese e le controperizie di parte inquisita (Osservazioni alle Relazioni-Allegato 25)

Il Collegio dei nuovi periti radar nominato dal Giudice Priore il 10 OTT 1995 è stato composto dal Prof. Dalle Mese, dal Prof. Tiberio e dal Col. Donali.

Il Prof. Dalle Mese non era nuovo al problema di Ustica, avendo già partecipato alla Perizia Blasi e ad altre perizie parziali. Sarebbe stato quindi meglio, per motivi di opportunità deontologica, evitarne la nomina, in quanto probabilmente condizionato dalle precedenti attività svolte sul caso ed avendo egli già espresso il proprio convincimento sulla presenza di altri velivoli nella zona dell'incidente.

Dopo aver preso conoscenza della suddetta Perizia, la parte inquisita ha depositato in data 28 NOV 1997 una controperizia contenente commenti ed osservazioni concernenti alcuni aspetti della Perizia Dalle Mese, elaborata dall'Ing. Giubbolini.

La Perizia Dalle Mese e la controperizia Giubbolini, qui trattate, sembrerebbero destinate ad assumere, per ragioni temporali e nella fase conclusiva dell'inchiesta, un posto

determinante improprio, in quanto potrebbero oscurare l'importanza primaria del ritrovamento e dello studio del relitto. Tuttavia, i risultati tecnici complessivi che si deducono dall'esame comparato delle analisi radaristiche suddette confortano e non confliggono con i risultati e le risposte date dal relitto, tramite la Perizia Misiti. Per queste ragioni l'esame delle perizie radaristiche è condotto ad un livello specialistico più dettagliato.

La Perizia Dalle Mese, che si è avvalsa anche della collaborazione offerta dalla NATO, presentata al Giudice il 16 GIU 1997, consta di nove parti, di cui l'ultima costituita dalle conclusioni e dalle risposte ai quesiti del Giudice.

Essa tratta in particolare gli argomenti come di seguito esposti.

- Integrità dei nastri radar: i nastri di Marsala, esaminati a fondo, anche in sede NATO, riscontrano evidenze tecniche che escludono qualsiasi manipolazione, e consentono di dire che "in altri termini l'analisi dei nastri consegnati all'A.G. fornisce uno scenario corrispondente a quanto Marsala ha visto quella sera" (Parte I, p. 29 e Parte II, p. 27). Ciò vuol dire che l'A.M. - che affermò di aver chiesto informazioni ai radar della D.A. - non ha taciuto nulla ed ha detto il vero. Ciò sarebbe valido, a detta degli stessi periti, anche se i nastri esaminati fossero delle copie (a tale proposito è noto che il P.M. Santacroce affermò di aver disposto l'esecuzione di copie dei nastri radar a Borgo Piave e che gli originali dei medesimi erano da lui custoditi; è la Magistratura quindi che dovrebbe sapere quale nastro sia stato dato ai periti, non certo l'A.M.!). Tale verità, importante, non è però più ripresa nelle conclusioni della Relazione, se non quale accenno nella risposta al primo quesito posto dal Giudice Priore, dove si dice che lo scenario delineato è attendibile. Né la stampa lo ha riportato. Anzi l'A.G. ha posto uno specifico quesito all'A.M. per sapere se essa detenesse gli originali dei nastri radar!

- Vicinanza al DC-9 di altri velivoli al momento dell'incidente: in un'area di circa 50-60 miglia (rispettivamente 93 e 112 Km) intorno al punto dell'incidente, sia i sistemi radar della D.A. che quelli del controllo del traffico aereo civile non evidenziano tracce di altri aerei. Solo il radar Marconi rileva 2 echi isolati - definiti per la precisione -17" e -12" - già peraltro oggetto di contrastanti pareri nella perizia Misiti. Questa perizia, infatti, non li considera. Ciò vuol dire che questa ulteriore nuova perizia radar - fatta evidentemente per dirimere i dubbi che il Prof. Casarosa aveva espresso con la sua nota aggiuntiva - non offre altri spunti al professore stesso ed a quanti la pensano come lui. Niente battaglia aerea attorno al DC-9 dunque, così come sin dall'inizio fu detto dall'A.M. Infatti, anche se, per assurdo, ci fosse veramente stato un aereo nascosto dietro al DC-9 (vedi al paragrafo successivo) esso, per poter colpire con un missile, non si sa se il DC-9 o altro velivolo - di cui comunque non risulta traccia - si sarebbe dovuto prima allontanare dal suo bersaglio - onde poter assumere una corretta posizione e distanza di lancio - e, nel fare ciò, si sarebbe scoperto, in termini evidentissimi, alla visione radar. L'analisi dell'area di 50-60 miglia nautiche non rivela invece nulla. Il suo limite è tale che sarebbe stato impossibile, per un caccia, vedere col radar di bordo il DC-9. Infatti per lanciare un missile il pilota deve prima acquisire il bersaglio sul suo radar ad una distanza massima di 15-20 miglia, mentre deve poi lanciare il missile raggiungendo una distanza minima dal bersaglio di 5 miglia. Tali aspetti e dati tecnici scagionano evidentemente l'A.M. da ogni sospetto di depistaggio e

dall'accusa di reticenza.

- Mascheramento radar di velivoli a ridosso del DC-9: nel capitolo "Ricostruzione del volo DC-9 dai dati radar" si dice che è plausibile che un velivolo che procedeva così vicino al DC-9 fosse da questi mascherato al rilevamento radar. Ciò comunque si dedurrebbe dai rilevamenti del solo radar Marconi (la relazione, in modo impreciso, parla in effetti dei radar di Fiumicino). Tale ipotesi viene spiegata molto succintamente nella relazione ed è basata su 3 plot prima ed 1 plot dopo. Tuttavia la Relazione non indica se le quote del DC-9 e di tali plot siano le stesse e non dice dove avvenga questo fenomeno. In proposito è bene precisare che esso è avvenuto in effetti quando l'I-TIGI era nell'area di Roma, quindi non ancora sul mare e ben lontano dal luogo dell'incidente. Infatti il fenomeno, successivamente, non si registra più. Afferma poi che l'inserimento del velivolo potrebbe essere avvenuto nell'area tra Bologna e Siena, perché nella medesima lo scenario era complesso, dato l'incrociarsi di vari velivoli e la presenza di una traccia (LG 461/SIF 3) proveniente dallo spazio aereo piemontese, che è stata identificata, ma la cui origine non è nota e che poi è sparita.

- Tracce di velivoli in vicinanza al DC-9 sulla rotta Roma-Ponza: nel capitolo "Scenario nel luogo dell'incidente", dopo aver detto che nulla si vede in un raggio di 50-60 MN, la Relazione tratta dei plot solo primari (cioè senza risposta SIF o SSR) rilevati nelle vicinanze del DC-9 (PR 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7). L'assenza del segnale secondario fa presumere ai periti che si tratti di velivoli militari. Al solito, chi vede questi plot - che la Perizia Misiti ha attribuito agli echi provenienti dai lobi secondari d'antenna - è unicamente il radar Marconi. Solamente il PR4, posizionato all'altezza di Pratica di Mare, è visto anche dal Selenia. Questi ipotetici plot, presenti sia su terra che su mare, non sono vicini al DC-9 nell'area dell'incidente, ma si trovano più o meno all'altezza di Roma, o al massimo Ponza, e quindi sono lontanissimi dal luogo dell'incidente (Allegato 26). E' pertanto scorretto, da parte dei periti, presentare tali plot come tracce attendibili sul luogo dell'incidente, riprendendo fra l'altro in modo più ampio tale discorso nel capitolo "Gli aerei militari" della Relazione. A parte la presenza delle tracce di F-104 tra Bologna e Siena - che atterreranno poi a Grosseto alle 18.20'/Z - e della LG 461 (presente nel tratto iniziale del volo del DC9, che comunque nulla ha a che vedere con l'incidente), i plot PR1, PR2, PR3, solo primari, sorvolano la terra all'altezza, o poco più giù, di Roma. Essi hanno comunque un ritardo - compreso tra 2'30" e 4' - rispetto al DC-9, tempi che corrispondono ad almeno 18-30 NM di distanza dall'I-TIGI (per una velocità di crociera pari a 0,72 Mach).

Circa la possibilità che si siano verificati scambi di codici in zona Bologna-Siena, va evidenziato che, quando vi è addensamento di traffico in una zona e diversi radar interrogano gli stessi aerei, accade spesso lo scambio di codice di risposta. Ciò spiega l'attribuzione di un codice militare ad una traccia di velivolo civile che lo riceve da uno degli F-104 in volo nella stessa zona. Tale scambio di numero di codice può avvenire anche fra aerei civili.

Infatti gli stessi periti dicono che per essere certi di quale traccia si tratti occorrerebbe ricorrere ai radar d'origine. In questo caso il dilemma viene risolto automaticamente dai calcolatori e dagli operatori che, conoscendo il frequente fenomeno, sono in grado, dagli elementi disponibili, di risolvere la maggior parte delle ambiguità. Tali ambiguità furono in effetti risolte durante il volo del DC-9 e degli F-104 e non dettero adito a chiamate radio per ottenere dai piloti, civili e militari, conferme dei codici di risposta loro attribuiti ed

effettivamente impiegati.

La traccia PR3 naviga addirittura verso Nord-Ovest, cioè in senso quasi opposto alla direzione di volo del DC-9. La traccia PR8 si trova più a Sud ed è anch'essa in ritardo. Le tracce PR4 e PR5 vengono invece rilevate sul mare, sempre all'altezza di Roma o poco più giù, e sono dai periti attribuite a velivoli che forse atterrano a Pratica di Mare. Le PR9, 10, 11, 12 sono invece considerate possibili interferenze. Tutto ciò è comunque rilevato (a parte la PR4 rilevata anche dal radar Selenia) solo dal radar Marconi. Altri 3 radar invece (Selenia, Licola, Marsala) non rilevano nulla. Oltretutto il posizionamento di questi presunti plot concerne solo tracce primarie di cui si ignorano le quote. Ciò fa dedurre quindi che la eventuale battaglia si sarebbe dovuta svolgere nello spazio aereo attorno a Roma. La relazione, inoltre, afferma che le PR6 e PR7 vicine all'isola di Ponza e viste solo dal radar Marconi sono congruenti con "varie testimonianze" che dichiarano di aver notato un velivolo relativamente vicino al DC-9 all'altezza di Ponza e, sempre in quell'area, traffico militare. Ci si chiede come i periti, tenuti unicamente ad esaminare documentazioni radar, siano titolati a prendere in considerazione e valutare tali testimonianze oculari. Il DC-9, proprio all'altezza di Ponza, ha lasciato la quota di 29.000 piedi per 25.000 piedi. Ci si chiede ancora come possa un testimone a terra vedere così bene ad occhio nudo aerei vicini a quasi 10.000 metri di quota. In effetti i periti non sanno spiegare questi piccoli tratti di plot, da dove vengano e dove vadano. A loro dire ciò quindi farebbe presumere la presenza di una portaerei nel Tirreno. Non vi è però spiegazione circa l'assenza di tracce che, invisibili alla partenza dalla portaerei, si sarebbero dovute rivelare comunque al raggiungimento della quota dell'orizzonte radar sui percorsi di avvicinamento al DC-9 e per quelli di ritorno alla portaerei. Tale presunzione è stata tuttavia sufficiente a far affermare agli organi di informazione la "certezza" della presenza di una portaerei.

- Congruenza dei dati dei radar civili e di quelli della difesa aerea: la relazione definisce congruenti i dati dei radar D.A. e civili. Circa l'esercitazione SINADIX i periti hanno chiarito, anche con l'aiuto NATO, che le procedure usate per i vari cambi nastri e per le operazioni di consolle, sono state procedure non appropriate, constatati i ritardi che provocano. Tuttavia la stessa relazione definisce tali ritardi "benefici", perché permettono di vedere e registrare quel che accadde nella zona fino a 4' dopo il disastro. Circa la vicinanza dei plot delle tracce a quella del DC-9 - nello spazio aereo di Roma - va notato che esse non sono proprio state mostrate sugli schermi degli operatori radar (perché i computer li hanno filtrati non potendole riconoscere quali tracce corrispondenti ad aerei). Infine va notato che le risultanze della Perizia, sugli echi in discussione del radar solo Marconi, sono tutte basate su ipotesi, presunzioni, possibilità, casi plausibili, ma mai su certezze, a meno di quelle che vicino al DC-9 non c'era nessun altro velivolo nel raggio di circa 100 km e che i nastri della D.A. non sono stati manipolati.

a. Ulteriori quesiti posti al Collegio Peritale Dalle Mese.

Il Giudice Priore, il 28 LUG 1997, ha quindi posto ai periti Dalle Mese, Tiberio e Donali cinque quesiti ad integrazione della Perizia depositata il 16 GIU 1997.

A tali quesiti si aggiunsero quelli formulati dai periti di parte civile e di parte inquisita.

I quesiti formulati dal Giudice chiedevano, in sintesi, di chiarire:

- perché le tracce PR6 e PR7 devono considerarsi come prodotte da velivoli reali e non dall'effetto di lobi laterali;
- perché le suddette tracce sono rilevate solo dal radar Marconi;
- perché alcuni ritorni radar, inseriti nella traccia del DC-9, non possono essere interpretati come sdoppiamento della eco;
- quali siano gli elementi che possono contribuire a rafforzare l'ipotesi della presenza di un secondo aereo che vola nella scia del DC-9;

chiedendo inoltre di riferire su ogni altra notizia utile per l'interpretazione solo dei plot primari.

In ordine al primo quesito, non si comprende comunque perché il Giudice voglia far indagare esclusivamente su tali due tracce, tralasciando le altre.

I periti, rispondendo il 6 DIC 1997, polemizzano anzitutto circa quanto riportato sull'argomento dalla Relazione Misiti ed affermano che, per verificare le loro tesi, si sono avvalsi di simulazioni teoriche (non essendo disponibile alcun diagramma di irradiazione sul piano azimutale dell'antenna del radar Marconi).

Essi affermano che tali simulazioni risultano comunque congruenti con il normale funzionamento di un sistema radar, mentre ritengono sia da escludere, dai dati rilevati con tale imprecisa simulazione, che i "radar di Fiumicino" (gli echi sono in effetti "visti" solo dal Marconi), presentino un funzionamento anomalo con l'insorgenza del fenomeno dei lobi laterali.

I periti forniscono agli specifici quesiti del Giudice le seguenti risposte:

- in merito alle tracce PR6 e PR7 rilevate dal Marconi, circa il fatto che esse siano viste solo da tale radar e non dal Selenia, viene fatto riferimento ad un'altra traccia - la PR4 - che è l'unica vista, sia pure in maniera diversa, dai due radar, giustificando comunque il diverso modo di ottenere rilevamenti da parte dei due radar col fatto, ovvio, che gli stessi avevano, in effetti, caratteristiche diverse;
- in ordine ai ritorni radar inseriti nella traccia del DC-9, asseriscono, contrastando specificamente, quanto detto al riguardo nella Perizia Misiti, che quei ritorni non sono

dovuti a sdoppiamento dell'eco;

- circa la presenza di un secondo aereo nella scia del DC-9, affermano, sinteticamente, che, avendo rilevato interferenze fra i due echi (DC-9 e aereo sconosciuto - ore 20.40 circa), attribuibili alla presenza dei due distinti bersagli, il quadro complessivo induce a ritenere plausibile la esistenza di un secondo aereo in volo parallelo al DC-9.

Al quesito posto dalla parte civile, che richiedeva chiarimenti circa il metodo usato dalla NATO per giungere alla conclusione che i nastri di Marsala fossero integri, i periti confermano dette conclusioni, ed allegano alla Perizia la risposta fornita dai tecnici NATO, a conferma formale della valutazione fatta.

Per i quesiti posti invece dalla parte inquisita, i periti:

- ammettono di aver usato erroneamente il termine "guadagno di antenna";
- dichiarano di essere ricorsi, non disponendo di diagrammi di irradiazione dell'antenna del radar Marconi, a soli dati teorici;
- asseriscono di non essere in grado di dare risposta circa i guadagni sui primi lobi laterali del Marconi;
- ritengono possibile una dissimmetria in detti guadagni, tali da favorire "echi spuri", ma ritengono che tale fenomeno improbabile;
- affermano che echi primari, con le stesse caratteristiche di quelli vicino al DC-9, sono osservati in tutto lo scenario, seppur in quantità limitata, anche su altre tracce, ma non in maniera tale da poter attribuire il fenomeno ad echi dovuti al primo lobo laterale.

I periti d'ufficio, fin qui, confermano in sostanza le conclusioni della loro Perizia.

Circa il quinto quesito, posto dal giudice ed inerente eventuali utili notizie, i periti affermano che le problematiche relative agli echi -12 e -17 sono tutt'ora valide e sarà l'A.G. a valutarle.

Essi, nell'integrare poi lo scenario radar generale, descrivono poi la situazione dei voli a nord della Sardegna e trattano l'uso dei codici SIF la sera dell'incidente.

Nel concludere la risposta a tale ultimo quesito, affermano che, mentre in periodi diversi rispetto al giorno del disastro i codici militari SIF1, SIF2 e SIF3 erano tutti normalmente usati, il 27 GIU 1980 si sono verificate invece solo sei risposte SIF2 - fra le 17.30 e le 19.00 ed una sola risposta fra le 19.00 e le 21.15 - mentre i SIF1 ed i SIF3 erano tutti presenti.

In tal modo arrivano alla conclusione che tutte le risposte SIF2 (tranne una a Poggio Ballone, Grosseto) della sera del 27 GIU 1980, sono state disattivate nei trasponditori di tutti gli aerei militari presenti nello scenario aereo di competenza della difesa aerea nazionale. Dicono inoltre che tale ipotesi è da ritenersi plausibile in quanto può essere stata la conseguenza di un ordine, a diffusione limitata, impartito solo ai voli in atto in quell'intervallo di tempo.

Con tale affermazione termina la risposta ai quesiti aggiuntivi del G.I. da parte dei periti d'ufficio Dalle Mese, Tiberio e Donali.

Prima di formulare i commenti e le obiezioni di carattere tecnico alla perizia in argomento ed alla risposta ai successivi quesiti, va rilevato come l'ultima affermazione circa il presunto ordine di disattivare i codici SIF2 abbia subito trovato credito nel "partito del missile" che le ha conferito immediatamente il grado di certezza. Non si conoscono i criteri seguiti nell'indagine statistica operata dai periti circa la presenza di codici SIF 1, 2 e 3 in periodi diversi dal 27 GIU 1980. Non si conosce né l'estensione dei periodi considerati, né i giorni della settimana ed i relativi orari, ma ciò che è più importante è il constatare come ancora una volta il Prof. Dalle Mese, seguito fedelmente dagli altri firmatari, e che già in altre perizie si era dimostrato convinto della presenza di velivoli militari, vada al di là del preciso mandato tecnico per insinuare ipotesi, formulare illazioni (quali le testimonianze oculari di aerei su Ponza), presumere la presenza di portaerei e l'emanazione di ordini circa l'uso del SIF2, che sono coerenti solo con i suoi personali convincimenti.

Abbiamo già rilevato come sia stato inopportuno affidare un compito così delicato e quasi conclusivo (visto l'atteggiamento di chi continua ad ignorare il relitto e le altre conclusioni ben più certe ed importanti di quelle risultanti nella perizia radar) ad un tecnico che già aveva partecipato ad altre perizie su Ustica e che già aveva dimostrato, in maniera evidente, le sue tendenze ed i suoi convincimenti. Per tali ragioni, in passato ed in altra occasione, era stata richiesta dall'Avv. Taormina la sua sostituzione con altro perito che indagasse su Ustica, richiesta che fu comunque rigettata dal Giudice Priore.

b. Controperizie di parte inquisita (Ing. Giubbolini).

La Perizia radaristica Dalle Mese e le risposte ai successivi quesiti del Giudice sono state commentate ed in parte contrastate dal perito di parte inquisita Ing. Giubbolini, tramite due specifiche controperizie, principalmente per gli aspetti tecnici riguardanti alcune "interpretazioni" date a tracce di aerei fantasma che circondavano o seguivano il DC-9.

Tali due controperizie sono state regolarmente depositate presso l'A.G. il 3 DIC 1997 e il 23 DIC 1997.

Per comodità di trattazione, poiché le risposte ai quesiti confermano quanto già detto nella Perizia radaristica principale, i commenti controperitali verranno trattati in maniera unitaria, in quanto, seppur delineati in documenti separati, si integrano a vicenda.

Esaminati quindi in dettaglio alcuni argomenti particolari, quali:

- l'analisi della rotta del DC-9 vista dai radar civili;
- la natura ed evoluzione delle tracce dal PR1 a PR12 con estensione dell'analisi ad altre tracce simili rilevabili nello scenario;
- la possibilità per il radar Marconi di dare "echi spuri" sui lobi laterali d'antenna;
- gli "echi sdoppiati" associati sia alle tracce del DC-9 sia altre tracce presenti nello scenario prima e dopo l'incidente;
- il tipo e l'evoluzione della traccia LG 461 ed i rapporti spazio-temporali della stessa con il DC-9;

le controperizie giungono a conclusioni in netto disaccordo con quanto affermato nella Perizia Dalle Mese e nelle successive risposte ai quesiti del G.I., potendosi infatti dimostrare come le presunte irregolarità rappresentate da echi spuri lungo la rotta del DC-9 sono costituite da fenomeni che non evidenziano - né presi singolarmente, né nel loro complesso - la presenza di un velivolo nascosto od attività di volo accanto al DC-9.

L'antenna del radar Marconi, l'unica a rilevare i fenomeni menzionati dalla Perizia Dalle Mese, aveva indubbiamente, soprattutto per la sua vetustà, problemi di sensibilità fuori norma, più alta di quella normalmente attesa sui lobi laterali vicini, e che genera echi ad angolazioni ben individuate rispetto all'asse centrale del fascio.

Infatti il fenomeno relativo alle tracce menzionate dalla perizia - dalla PR1 fino alla PR12 - si riscontra, sempre spostato angolarmente di quantità ricorrenti e costanti, anche in numerose altre tracce, che vengono rilevate in altre situazioni, in tempi e per velivoli diversi.

Non si tratta quindi di uno scenario dinamico prodotto da echi di velivoli reali, ma solo da echi fittizi dovuti a risposte spurie, ottenute sui lobi laterali, di tracce reali identificate. Ipotizzare che i gruppi da PR1 a PR12 siano generati da tracce reali non identificate, significa ammettere una coincidenza casuale di almeno 18 velivoli, distribuiti nello spazio e nel tempo, i quali, a gruppi di due o tre, compaiono e scompaiono contemporaneamente, volano avanti e indietro, rispetto alle differenti tracce reali dei velivoli (quali A1136, A5356, A5357, A1142, A2000, A5346), e che si mantengono alla stessa distanza dal radar conservando, battuta dopo battuta, le stesse distanze in azimuth da dette tracce, senza essere comunque mai rilevate dal radar Selenia.

Per quanto attiene al fenomeno degli echi sdoppiati, di cui tre lungo la traiettoria del DC-9 (velivolo nascosto), va detto che un certo numero di altre situazioni presenta lo stesso fenomeno. In particolare il volo A1141, che percorre una rotta analoga al DC-9, ma circa 47 minuti dopo, e che è individuabile, come il DC-9, da una sequenza di 3 plot all'incirca nella stessa posizione (a meno di 3 NM di distanza). Secondo i periti d'ufficio, si dovrebbe allora dedurre che anche sotto il volo A1141, proprio nella stessa zona del DC-9 (area di Roma), ma 47 minuti dopo, si venisse a mascherare un secondo velivolo. In effetti anche a causa dell'allungamento dell'eco, possibilissimo nel vecchio Marconi, ma non nel Selenia, che infatti non lo "vede", si viene a formare un plot sdoppiato.

In effetti ciò che i periti d'ufficio scambiano per tracce reali - basandosi su simulazioni teoriche impiegando dati ipotetici e non derivanti dalle reali caratteristiche e condizioni di sensibilità del Marconi - è invece dovuto ad un mal funzionamento di tale radar, probabilmente associato anche a particolari condizioni ambientali costituite dalla posizione geografica dell'aereo e dai riflessi del lobo principale su ostacoli fissi, così come dimostrato dall'esame degli echi di altri velivoli reali presenti, in tempi diversi, nella stessa posizione.

Per quanto attiene alla traccia LG 461, ipotizzata come possibile velivolo che si immette nella scia del DC-9 allo scopo di mascherarsi, le evidenze radar dimostrano che la stessa arriva nel possibile punto di incrocio della propria rotta con quella del DC-9 molto in anticipo, quando l'I-TIGI - trovandosi dietro - doveva ancora percorrere almeno 9 miglia per raggiungerlo, cosa che, ovviamente, rendeva impossibile il cosiddetto "inserimento".

Inoltre, il codice SSR 1000 attribuito dal Controllo del Traffico Aereo di Milano alla LG 461 risulta normale in tale area, nella quale il volo venne "inizializzato", e non lo identificava, necessariamente, quale volo militare.

In sostanza, la Relazione Misiti, criticata dalla Perizia Dalle Mese, aveva tratto conclusioni giuste anche nel settore radar.

Quanto poi al fatto che le PR6 e PR7 siano viste solo dal radar Marconi e non dal Selenia, i periti, citando la PR4, unica traccia vista da ambedue i radar, ma in modo diverso, attribuiscono alle diverse caratteristiche dei due sistemi il fatto che uno veda sia la PR6 che la PR7 e l'altro no. Questa spiegazione potrebbe anche essere sufficiente se ci si riferisse soltanto alle PR6 e PR7, visto lo specifico, ma circoscritto, quesito posto dal Giudice. Ma se si pensa invece che, a parte il PR4, anche le PR1, 2, 3, 8, 9, 10, 11, 12 - oltre agli altri plot simili individuati dalla perizia di parte inquisita - si comportano come la PR6 e la PR7 e che nessuna di queste presunte tracce è vista dal radar Selenia, si deve concludere che la diversità delle caratteristiche costruttive dei due radar non è motivo né sufficiente, né tanto meno valido per rispondere compiutamente al quesito.

La diversità nell'individuare le vere tracce sta invece nel fatto che il radar Marconi aveva sensibilità anomala e vedeva tracce inesistenti, il Selenia aveva invece una corretta sensibilità ed individuava solo le tracce effettivamente vere.

Circa poi le altre informazioni utili (5° quesito) e la situazione a nord della Sardegna, non sembra che il quadro fornito dia un valido aiuto per spiegare meglio le circostanze dell'incidente del DC-9. Contrariamente a quanto affermano i periti di ufficio per i quali molte tracce di aerei spariscono, si è invece dimostrato che tutti atterrano in determinati aeroporti (Bastia, Ajaccio). A tale proposito, sintomatico della poca accortezza delle indagini e delle facili illazioni dei periti d'ufficio è il fatto che essi affermano che la traccia AA462, che essi ipotizzano di un elicottero, si sia abbassata sotto la soglia di visibilità e che scompaia quando "si trova al centro del Tirreno". Se però sulla mappa, da essi riportata, ci si prende la briga di aggiungere la Corsica, ci si accorge che la traccia del velivolo scompare non in mare aperto, ma esattamente in corrispondenza dell'aeroporto di Bastia, dopo aver attraversato l'isola.

Infine va ricordato che per gli echi -12 e -17 (vicini al luogo dell'incidente) i periti affidano al giudice la valutazione circa la loro interpretazione, ma il Prof. Dalle Mese si guarda bene dal ribadire la dichiarazione - resa nel 1990 al Giudice Bucarelli - secondo cui quegli echi erano da ritenere al 99, 90% rilevamenti di aerei (il Collegio Peritale Misiti,

successivamente, ne definì invece una attendibilità solo dell'ordine del 20%).

Altresì, al Prof. Dalle Mese, circa la sistematica assenza di risposte SIF2 da parte di aerei militari, nel lasso di tempo prossimo al disastro - cosa che lo induce ad ipotizzare un ordine ricevuto, per disattivarlo - va spiegato e precisato che - a parte la mancata definizione di precisi criteri circa la formulazione di una sommaria statistica interessante la presenza di SIF2, in periodi diversi da quello del disastro - su 20 probabili velivoli militari, identificati in tutto lo scenario dello spazio aereo attraversato dal DC-9 ITAVIA, 8 presentavano il codice SIF2, otto ne erano privi, mentre 4 erano incerti: per cui, se su venti velivoli 8 e forse anche dodici davano risposta sul SIF2, non può certo essere asserito che esistesse una assenza di risposte su tale codice da parte dei velivoli militari.

Sul piano operativo va però specificato che non esiste un ordine permanente che obblighi tutti i velivoli militari ad usare sempre il codice SIF2, prescritto solo in caso di esercitazioni e per quelli che vi prendano parte. In altri tipi di volo può essere usato o no. I velivoli da trasporto, scuola, collegamento, elicotteri, non lo usano perché ad essi non è assegnato un codice di identificazione SIF2. Pertanto, la sera del disastro del DC-9, gli aerei "visti" dal radar Marconi senza risposta SIF2 o erano velivoli da combattimento, che non usavano il SIF2 - non essendoci alcuna esercitazione che li obbligava a farlo - o erano velivoli di diversa specialità.

Sulla base di quanto sopra, le conclusioni dei periti d'ufficio nella "risposta ai quesiti", appaiono del tutto arbitrarie, fuori luogo, comunque forzatamente tratte, oltre a manifestare una evidente scarsa conoscenza delle procedure seguite dai velivoli militari circa l'impiego dei modi e dei codici SIF.

In sostanza, la perizia radar Dalle Mese, al di là delle presunzioni, illazioni ed ipotesi derivanti dall'errata interpretazione dei falsi echi, rilevati unicamente dal vecchio radar Marconi, non solo conferma la precedente perizia radar della Misiti, ma ribadisce alcune certezze, fra le quali:

- non manomissione dei nastri radar;
- congruenza di tutte le registrazioni di tutti i radar - militari e civili - esaminati con la situazione aerea intorno al DC-9;
- assenza di velivoli intorno al DC-9 nel punto della tragedia per un raggio di 50/60 miglia.

Tali certezze tolgono praticamente ogni validità alla riserva fatta dal Prof. Casarosa e dal Prof. Held - in calce alla Perizia Misiti - circa lo scenario aereo "che fosse eventualmente emerso in seguito" attorno al DC-9: nella zona del disastro, infatti, non c'erano altri velivoli oltre all'I-TIGI.

Per maggiore chiarezza la situazione dei plot delle tracce è riportata sulla cartina nell'Allegato 27.

12. Conclusioni sulle indagini e sulle Perizie disposte dagli organi istituzionali.

Dopo aver esaminato le uniche fonti della verità su Ustica, e cioè le relazioni delle Commissioni e dei Collegi Peritali, emerge che:

- l'esame oggettivo del relitto risulta fondamentale essendo, quale unico testimone, ben più attendibile di qualsiasi situazione radar che in effetti ha solo valore complementare;
- la Commissione Luzzatti si esprime in favore di esplosione interna o esterna;
- il Collegio Peritale Blasi si esprime, in un primo tempo, pro missile, ma poi si spacca e due dei cinque membri si dichiarano fermamente pro bomba;
- la Commissione Pratis ritiene che non possa essere scartata l'ipotesi di un ordigno collocato a bordo del DC-9;
- la Relazione Pisano si esprime criticamente sulla prima conclusione della Relazione Blasi;
- la Relazione Protheroe indica l'esplosione interna come causa più probabile;
- il Collegio Peritale internazionale Misiti, dopo il recupero quasi totale del relitto, esclude del tutto il missile e ritiene all'unanimità l'esplosione interna come causa più probabile del disastro, pur ipotizzando un suo membro (Prof. Casarosa) anche una possibile, ma certo meno probabile, "quasi-collisione";
- il Collegio Peritale radar Dalle Mese, aggiunge 3 fondamentali certezze, costituite dalla non manipolazione dei nastri radar, dalla congruenza di tutte le registrazioni radar con la situazione aerea intorno al DC-9, dall'assenza di aerei attorno al DC-9 in un raggio di 50-60 NM.

Tutte le perizie hanno comunque escluso le altre possibili ipotesi, del cedimento e della collisione, mentre quelle svolte a relitto recuperato rigettano l'ipotesi missile ed indicano forti probabilità per quella della bomba.

Come è quindi potuto accadere che su giornali, alla Tv, nei libri e perfino in un film, sia stato detto agli italiani che era stato un missile ad abbattere il DC-9?

La vera deviazione operata sull'opinione pubblica ed indirettamente la pressione che ciò ha esercitato sui Giudici e sui Periti ha certamente altre cause, non certo quella della volontà di ricercare la verità.

L'argomento sarà trattato in altra parte di questo Libro Bianco (cfr. Cap. V).

13. Le perizie di parte.

Tali perizie tendono a favorire la parte che le commissiona, ricercando tutte le evidenze che siano coerenti con gli obiettivi che questa si pone, cioè nei limiti della deontologia professionale che dovrebbe essere osservata specie in campo tecnico, onde evitare di "affermare il falso".

Nel nostro caso, quelle di parte civile si sono basate generalmente sulla volontà di ricercare, in tutti i modi possibili ed immaginabili, elementi per dimostrare che fu un missile ad abbattere il DC-9, senza peraltro essere riuscita a portare la minima prova che consentisse un accettabile riscontro scientifico di tale tesi.

Le medesime hanno però goduto di una pubblicità più grande sia delle perizie ufficiali del Ministero dei Trasporti e dell'A.G., che delle perizie di parte inquisita, queste ultime effettuate quando alcune persone dell'A.M. furono inquisite e che, pur eseguite da esperti di fama, sono state comunque del tutto ignorate dai media.

Riprenderemo, più avanti, alcuni risultati delle perizie di parte civile per dimostrarne la non validità delle procedure adottate e, quindi, la non attendibilità delle conclusioni.

La Società ITAVIA, fin dall'inizio del caso, generò documenti e svolse perizie - grazie anche ai propri membri nella Commissione Luzzatti - , prima per escludere il cedimento strutturale, poi per trovare prove dell'esistenza del missile. Ha proseguito così, fino ad oggi, cavalcando spesso argomentazioni che, quando provate come false o distorte, sono state disinvoltamente abbandonate a favore di altre che spesso sembravano artatamente concepite in base alle notizie ed agli scenari definiti dalla stampa. Dopo la ricostruzione del relitto nel 1994, nonostante la disponibilità delle evidenze su di esso riscontrate, le perizie di parte civile hanno ancora seguito lo stesso metodo, cercando e trovando appoggi per diffondere notizie parziali ed istruire documenti devianti.

a. Le perizie di parte civile

Le parti civili, l'Associazione famiglie e la Società ITAVIA, hanno essenzialmente criticato le altre perizie e non hanno comunque prodotto lavori organici e completi sul disastro aereo.

Inizialmente si è trattato di ricerche parziali, di testimonianze, di fatti o ipotesi che potevano accreditare la tesi del missile e della battaglia aerea. Alcuni periti sono stati a volte addirittura sfruttati per una specie di parere avulso dal contesto delle indagini. Le parti civili in genere si sono spesso poste in tale ottica, tranne che per le analisi radar che sono state invece condotte su basi tecnico-scientifiche, anche se riferite a dati parziali e pur sempre trascurando il quadro ed i fatti generali, nonché le peculiari caratteristiche tecnico-operative e le ubicazioni terrestri dei radar considerati.

Nel 1994, però, quando è uscita la Relazione Misiti, le parti civili hanno accusato una grave sconfitta della loro tesi sul missile e hanno fatto di tutto per sminuire il valore di tale Relazione e dei suoi estensori, aiutati dalla maggior parte dei media. I PP.MM., poi, hanno criticato il testo in quanto a volte poco chiaro, contraddittorio e quindi non utilizzabile ai

fini di Giustizia.

Inoltre nel dicembre 1995 è stato elaborato il documento *Osservazioni sulla perizia tecnica d'ufficio ed altro* a cura dei periti di parte civile ITAVIA Di Stefano-Cinti - reso noto il 19 GEN 1997 - che è in pratica un capolavoro di sofistica, applicata ad un caso tecnico-scientifico, volto a distruggere la Relazione Misiti per far rivivere l'ipotesi missile. Gli elementi che tale relazione esamina sono molti, ma gli stessi non sono mai messi in relazione gli uni con gli altri e, soprattutto, mai con il contesto generale e con le principali attività d'indagine o con gli aspetti oggettivi dell'incidente aereo.

Infatti ogni elemento o evidenza, comunque da verificare, viene esaminato singolarmente. Lo sviluppo espositivo, pur risultando convincente per il lettore nelle singole parti, giunge tuttavia a conclusioni che, se confrontate con le premesse, non consentono di confermare o di escludere alcuna ipotesi, pur pretendendo di dare a quella dei "due missili" un inoppugnabile fondamento. Un esame attento e completo dei più significativi argomenti trattati dalla Relazione dei periti Di Stefano e Cinti, dimostra la infondatezza delle loro argomentazioni per la non aderenza al quadro generale delle evidenze (certe e ormai acquisite).

b. La Relazione Di Stefano-Cinti (Osservazioni e commento-Allegato 28)

Il documento di parte civile ITAVIA, Di Stefano-Cinti, verte sostanzialmente su due temi:

- quello della dimostrazione che il DC-9 non si è destrutturato in aria, ma è finito in mare integro;
- quello della dimostrazione che l'aereo è stato abbattuto da due missili.

La prima obiezione riguarda il tema della *destrutturazione in volo* (argomento trattato nella Relazione Misiti che trovò il pieno consenso dei PP.MM.) o della negazione della medesima, come gli autori della Perizia sostengono insieme ad altri precedenti analisti e osservatori.

Se prima dei ritrovamenti in mare si poteva dire tutto ed il contrario di tutto, oggi l'ipotesi della destrutturazione, a seguito dell'impatto in mare, non è assolutamente più sostenibile, in quanto, in tal caso, la dispersione dei rottami sul fondale marino sarebbe stata estremamente limitata - quindi circoscrivibile nel raggio di alcuni centinaia di metri - mentre la stessa risulta distribuita invece su due allineamenti, uno parallelo alla rotta ed uno

ad essa ortogonale, rispettivamente lunghi 3-4 km e 12-14 km, larghi 1,5-2 km e 2-2,5 km.

Una volta rimossa la prima ipotesi, cosa necessaria per i periti al fine di sostenere la seconda ipotesi configurante l'abbattimento tramite uno o più missili, quest'ultima viene automaticamente a cadere per la mancanza di un caccia che potesse lanciaarli. A prescindere da quanto sopra, le argomentazioni a sostegno della seconda ipotesi sono ancora più complesse, in quanto si ritiene che un plot in più (2b) - oltre al -17" e al -12" - attribuibile o meno ad un UFO (Unknown Flying Object) possa sostanzialmente cambiarne in senso positivo la probabilità di esistenza.

Ben altri sono invece i fattori che hanno portato ad escludere, ormai con certezza, la possibilità di abbattimento del DC-9 da parte di un caccia armato di uno o più missili. Tra questi forse il più importante è l'assoluta mancanza di tracce di perforazione da schegge che invece dovrebbero riscontrarsi numerose. Tutto ciò, esclude ovviamente l'ipotesi, qui assurdamente riproposta, dell'urto passivo sul DC-9 da parte del corpo del missile (o missili) esploso esternamente senza lasciare traccia, o perché il missile, ipotizzato con testa di guerra in coda, si suppone esploso per impatto - come sostenuto in precedenza dal consulente di parte civile Sewell - o perché l'esplosione, provocata dalla punta dell'ala, non ha lasciato tracce sulla stessa, come sostenuto da Di Stefano e Cinti.

I due periti, in analogia a quanto già fatto da Sewell, perito di parte civile, sentito anche dal Collegio Misiti (allegato 21), che aveva individuato fori inesistenti, hanno cercato dei grandi fori d'ingresso e d'uscita (mancanza di "pelle") sulla fusoliera del DC-9, dal momento che all'interno non sono rimaste tracce di esplosione del missile; i periti in effetti hanno proceduto "adattando le ipotesi" ai fori. Quello che si può dire, fra le verità e le inesattezze sostenute per costruire gli eventi di attacco missilistico, onde adattarli ai fori sulla fusoliera del DC-9, è che il tutto può essere relegato al rango di mera ipotesi senza alcuna accettabile prova per poterla sostenere.

Essi stessi asseriscono che il tipo di missile che avrebbe provocato i fori "da essi individuati" non è del tipo a calcolo del punto futuro e nutrono dubbi che tale tipo esistesse nel 1980. Concludono paradossalmente che il tipo di missile va ricercato tra quelli che potrebbero essere coerenti con le loro risultanze ed ipotesi.

Comunque, allo scopo di dare concretezza agli aspetti di scarsa credibilità connotanti le asserzioni/considerazioni dei due periti, si evidenziano in allegato le inesattezze e a volte le cose non vere sostenute nella complessa serie di ragionamenti sviluppati dagli stessi, i quali peraltro concludono il loro documento asserendo che: "si stima che una casualità di eventi che porti alle conclusioni sopra descritte sia inammissibile da punto di vista statistico e si resta a disposizione per fornire chiarimenti e collaborare ad ulteriori approfondimenti che sicuramente si renderanno necessari" (Cfr. Allegato 28). Sottolineiamo come nemmeno gli estensori del documento credano fermamente nella tesi esposta. Il documento in questione fu criticato aspramente con un commento scritto dal Prof. Casarosa ed inviato all'A.G.

c. Le perizie di parte inquisita (Ing. Bazzocchi)

La perizia di parte inquisita, coordinata dall'Ingegnere Ermanno Barzocchi, pur concordando con il C.P. d'ufficio, aggiunge alcune determinanti evidenze e prove, sull'ipotesi esplosione

interna, che il collegio d'ufficio aveva rinunciato ad esaminare per alcuni discordi pareri interni o perché riteneva sufficienti quelle prese già in esame. Infatti, secondo la Relazione Bazzocchi, vi sono molte evidenze di esplosione interna che non sono state considerate dal collegio d'ufficio. Ciò sarebbe stato accettabile qualora poi il collegio d'ufficio non avesse dovuto ammettere che le prove d'esplosione interna c'erano, ma che, pur non essendo sufficienti a dare la certezza assoluta, non valeva la pena di approfondirle ulteriormente, tenuto conto del fatto che tutte le altre ipotesi venivano rigettate all'unanimità (quindi quella della esplosione interna restava l'unica praticabile). Si chiede infatti la Perizia Bazzocchi quante prove di esplosione interna occorranza per dimostrare che un tale fenomeno è avvenuto all'interno del DC-9.

L'allegata sintesi della perizia Bazzocchi aggiunge a quelle del collegio d'ufficio, alcune significative ed inconfutabili prove di una esplosione interna nella toilette di coda dell'I-TIGI. Le medesime sono state verificate sia con calcoli matematici di confronto che con prove sperimentali convincenti. Esse sono di una importanza decisiva, tale che da sole dimostrano l'esplosione interna e non possono, in ogni caso essere trascurate (Allegato 29).

Occorre inoltre dire che la perizia di parte inquisita, compilata sul relitto, concorda quasi in tutto con quella d'ufficio e con quella svolta dall'Ingegnere Protheroe. Essa - particolare certo non trascurabile - è stata stilata da uno dei più grandi progettisti e costruttori d'aerei che ci siano attualmente in Italia, l'Ing. Bazzocchi, stimato in tutto il mondo come tecnico aeronautico, unitamente ad un gruppo di periti di grande livello.

CAPITOLO III

LE COMMISSIONI D'INCHIESTA SULLE STRAGI

1. La Commissione Stragi e la Relazione del Presidente Sen. Libero Gualtieri (Allegato 30).

La C.S. è stata istituita con Legge 17 MAG 1988 n° 172 ed a presiederla veniva nominato il Sen. Gualtieri.

Dal 1989 ha svolto una inchiesta sulle vicende connesse al disastro di Ustica, interrogando militari, politici, magistrati, ministri e vertici istituzionali. Il 22 APR 1992 ha trasmesso alla Presidenza di Camera e Senato una Relazione firmata tuttavia da soli 14 dei suoi 41 membri, corredandola delle note integrative degli Onorevoli De Julio, Macis e Bosco che comunque si dissociano dalla medesima per opposizione alle conclusioni.

a. Valutazioni della Commissione sul caso Ustica.

Dal testo della Relazione emerge con inequivocabile evidenza, come, in sede di valutazione di fatti ed eventi, si esprimano gravi giudizi su persone ed organismi, senza tenerne ben presente le specifiche rispettive responsabilità fissate per legge.

Dopo una lunga serie di contestabili argomentazioni e dopo aver posto in evidenza le contraddizioni e le imprecisioni di magistrati, politici ed istituzioni varie, le sue conclusioni, con un salto di logica impressionante, scaricano tutte le responsabilità solamente sul personale dell' A.M.

Dalla lettura della Relazione non si può non maturare il convincimento che le imputazioni definite dall' A.G. nei confronti del personale A.M. traggano origine dalla Relazione stessa, dando così corpo ai timori, espressi dal Presidente della Repubblica Cossiga ai Presidenti delle Camere circa una pericolosa commistione tra l'operato della Commissione e quello della Magistratura (cfr. Allegato 14).

Fu infatti in occasione della promulgazione della Legge, con la quale si provvedeva a prorogare per la terza volta il termine per l'ultimazione dei lavori della Commissione Stragi, che il Presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, con lettera del 28 DIC 1991 ai presidenti delle Camere, esprimeva serie perplessità, circa tale commistione, come risulta dagli stralci della medesima, di seguito integralmente riportati:

"Un altro motivo di perplessità derivava dalla circostanza che fossero oggetto dell'inchiesta parlamentare in corso vicende sulle quali sono ancora aperti procedimenti di carattere giurisdizionale sui quali sarebbe gravemente scorretto interferire, anche in via di fatto, con sconfinamenti o con inopportune suggestioni".

"Ho anche considerato i valori civili e giuridici cui è collegato l'accertamento delle eventuali responsabilità politiche e amministrative che dovrebbe sempre costituire il fine esclusivo dell'inchiesta. Ho valutato, gli altissimi valori morali rappresentati dal diritto di familiari delle vittime a conoscere i motivi per i quali non si è giunti all'individuazione dei responsabili delle stragi e dei fatti connessi a fenomeni eversivi. Sono profondamente convinto che tali obiettivi si raggiungerebbero molto più efficacemente in un quadro di maggiori certezze, sia per quanto attiene ai poteri ed alle finalità delle inchieste parlamentari, sia per quanto riguarda i rapporti con le indagini dell'autorità giudiziaria - come sono altrettanto profondamente convinto che le interferenze fra le due attività impediscano e non favoriscano l'accertamento della verità".

"In attesa che il parlamento si pronunci sugli indicati temi di così grande delicatezza e complessità, faccio appello ai membri della Commissione d'Inchiesta (Stragi) perché anche al fine di dare autorevolezza politica e morale agli accertamenti da essi compiuti ed alle conclusioni che trarranno da questi accertamenti sul piano del giudizio, sappiano respingere le suggestioni della "giustizia politica": si attengano, per analogia, ai principi che ispirarono anche per l'accertamento dei fatti, il sistema delle garanzie del cittadino, secondo le regole del "giusto processo secondo il diritto"; ricerchino i fatti in spirito di verità e denunzino eventuali responsabilità politiche o politico-amministrative secondo giustizia, lasciando agli organi della giurisdizione il compito che è loro esclusivo, di qualificare giuridicamente - leciti o illeciti, legittimi o illegittimi - i fatti stessi e ancor più di individuare responsabilità penali e civili".

In merito emerge, con chiara evidenza, come la relazione del Sen. Gualtieri sia stata ben lontana dall'osservanza dei principi di fondo indicati dal Presidente Cossiga.

A tale proposito va ricordato che consulente della Commissione fu il Giudice Rosario Priore, che ha partecipato ai lavori ed espresso pareri. Infatti è stato nominato Giudice Istruttore per le indagini sul disastro di Ustica successivamente, il 23 LUG 1990. Da tale data, per quanto noto, le indagini hanno seguito quasi esclusivamente l'ipotesi di colpevolezza dell'A.M. Ci si chiede quindi quale sia stata l'etica giuridica che ispirò una tale nomina e chi la sostenne. Lo vedremo in seguito.

In allegato si unisce un dettagliato commento alla Relazione Gualtieri, ponendone in evidenza le più macroscopiche manchevolezze. La medesima, in ogni caso, avrebbe richiesto e richiederebbe quello specifico esame che il Parlamento non ha ancora effettuato.

b. Considerazioni sulla Relazione.

La Relazione della C.S. è, in sostanza, un documento politico, firmato solo da 14 su 41 membri, che è comunque contestato da una circostanziata nota del Sen. Bosco, allegata alla medesima. La Relazione trae spunto e pretesto, oltre che dalle campagne di stampa promissile, anche dalle 2 contraddittorie relazioni del Collegio Peritale Blasi, che - nella seconda perizia - si spacca in due parti, sostenenti una il "missile" e l'altra la "bomba", evidenziando in ogni caso i periti non adeguata preparazione tecnica e scientifica. Infatti,

tale Collegio operò dall'84 all'89 per produrre una Relazione incompleta. Alle successive richieste del Giudice si divise al suo interno per presentare, nel maggio 1990, due versioni contrapposte sulla causa dell'incidente: "bomba" contro "missile". La C.S. sposa chiaramente una sola delle due tesi, quella del missile, la quale è l'unica che, accusando l'A.M., può scagionare tutte le altre parti in causa, dal Governo fino agli ultimi veri responsabili.

Invano la Relazione Gualtieri dice che si tratta di giudicare i comportamenti indipendentemente dalla causa della tragedia. Infatti tali comportamenti, che la C.S. ritiene di individuare nell'operato dell'A.M. come illeciti, varrebbero soltanto se la causa del disastro fosse un missile o una collisione. Ciò ovviamente squalifica del tutto l'operato della C.S., presieduta dal Sen. Gualtieri, che, fra l'altro, riuscì a far approvare la Sua Relazione soltanto da quorum minimo dei suoi componenti ed a Camere della XI^a Legislatura già sciolte.

Fece riferimento ad un Collegio Peritale, quello Blasi, che, anche alla luce delle più recenti risultanze, peggiore non poteva essere. Infatti, pur avendo la scusante di aver potuto esaminare solo il 34% circa del relitto, non poté in effetti disporre di analisi tecnico-scientifiche approfondite, né effettuò confronti con chi poteva, per competenza e responsabilità, indicare ciò che più probabilmente fosse successo nel cielo di Ustica.

Una ulteriore prova dell'inquinamento "politico" introdotto nel processo ufficiale di Ustica dalla C.S. - come già detto e paventato dall'allora Presidente Cossiga nella Sua lettera ufficiale (cfr. Allegato 14) - è dato dalle motivazioni poste a base delle comunicazioni giudiziarie per i vertici dell'AM., definite dall'A.G. a cura del Giudice Priore, già collaboratore della C.S. e da poco insediato al posto del Giudice Bucarelli, il quale era stato ripudiato dalle parti civili e quasi costretto a rinunciare all'incarico anche a seguito di una non chiarita controversia con l'On. Amato.

Le comunicazioni giudiziarie saranno commentate in apposito capitolo.

Costituisce inoltre ulteriore prova, a conferma delle interferenze politiche la nomina, come poc'anzi detto, del citato Giudice Priore a Giudice Istruttore per il caso Ustica. Infatti, il 22 GIU 1994, in occasione del 14° anniversario della strage di Ustica, durante la trasmissione tv *Maurizio Costanzo Show* - presenti l'allora Ministro degli Interni Roberto Maroni (Lega Nord), la Senatrice Bonfietti, il Sen. Gualtieri, già Presidente della Commissione Stragi, lo scrittore Alberto Bevilacqua e, in platea, numerosi parenti delle vittime - il Sen. Gualtieri dichiarò pubblicamente, nel rievocare gli episodi connessi con l'inchiesta: "Comunque riuscimmo a cambiare i Magistrati, mettemmo un magistrato di grande capacità e grande serietà che è il Giudice Priore, affiancato da altri Magistrati", tanto che lo scrittore Bevilacqua domandò: "Mi scusi, avevate sfiducia in quei Magistrati che avete sostituito?". Ma Gualtieri eluse la domanda. Di tutta la trasmissione esiste naturalmente registrazione video e audio. E' risaputo che le dimissioni del Giudice Bucarelli furono provocate dal noto "incidente" con l'On. Amato, che asseriva di aver visto riprese sottomarine del relitto principale del DC-9 effettuate da personale statunitense, cosa che il Giudice Bucarelli negava. Tale questione, di cui non sono noti gli approfondimenti, è fra le cause ufficiali del cambio del Giudice. Ma quel "riuscimmo" e quel "mettemmo" di Gualtieri denotano chiaramente un preciso disegno ed una indiscutibile intromissione politica e non solo sua, in fatti e competenze della Magistratura. Nessuno ha voluto notare un fatto così grave. Ma naturalmente, come ci sono i processi di piazza, ci sono anche le assoluzioni di piazza.

Inoltre, per quanto riguarda la tutela del segreto d'ufficio, è bene conoscere le trascrizioni

dello "Speciale Ustica" del Giornale Radio del primo canale Rai (*GR 1*, 08.00 del 18 GEN 1992) che è la prova della fuga di notizie che verrà poi sistematicamente ripresa fino a divenire prassi corrente, (Allegato 31).

2. La nuova Commissione Stragi presieduta dal Sen. Giovanni Pellegrino (XII Legislatura).

Essa eredita il caso Ustica.

Durante la XII Legislatura una nuova bozza di relazione, che ricalcava in gran parte quella del Sen. Gualtieri, è stata lasciata cadere. Ottenuta una proroga dei lavori, la Commissione - nell'ambito dell'attuale XIII Legislatura - confermato quale Presidente il Sen. Pellegrino, si è accinta a svolgere una propria inchiesta sul caso, che ora appare molto diverso visti i risultati derivanti dal pressoché completo recupero del relitto. Le nuove risultanze del Collegio Misiti e della perizia radaristica impongono infatti un mutamento di ottica e quindi una revisione rispetto alla "Gualtieri"; si auspica che ciò avvenga con l'ausilio dei necessari esperti.

CAPITOLO IV

LE IPOTESI D'ACCUSA AL PERSONALE ED AI VERTICI DELL'AERONAUTICA MILITARE

1. Ipotesi di accusa e comunicazioni giudiziarie.

L'invio di mandati di comparizione e poi di incriminazione è iniziato nel 1988 ed ha interessato i militari del Centro radar di Marsala. E' continuato, successivamente, con l'incriminazione dei Colonnelli De Crescenzo e Mandes, nonché del Maresciallo Tessitore del Centro radar di Licola. E' proseguito, a cura del Giudice Bucarelli - agosto 1989 - con quelli ricevuti da 16 militari di Marsala e 6 di Licola.

Queste prime 25 comunicazioni giudiziarie sono state inviate a personale e comandanti dei centri radar di Marsala e di Licola, in base ai risultati del Collegio Peritale Blasi, che aveva inizialmente concluso con l'ipotesi missile, per poi spaccarsi in due, essendo una parte favorevole al "missile", l'altra alla "bomba", e ciò proprio a causa delle analisi radar che, condotte inizialmente in modo superficiale, sono state poi corrette da una delle parti.

a. Le ipotesi di accusa

Le ipotesi di accusa sono state di:

- concorso in falsa testimonianza aggravata;
- concorso in favoreggiamento;
- concorso in occultamento di atti;
- violazione di pubblica custodia di atti (per il personale di Licola).

Queste ipotesi derivavano dal presupposto, dato per certo, dopo i risultati della prima Relazione Blasi, che vi dovevano essere aerei, missili ed abbattimenti che qualcuno doveva aver visto e non riferito. Tuttavia gli interrogatori stringenti non approdarono a nulla, perché nessuno poteva dire di aver visto ciò che non c'era stato, mentre la distruzione del registro DA-1 (radar di Licola) non avvenne certo per dolo, ma fu eseguita dopo 4 anni dall'incidente, in applicazione di una routine burocratica, quando i dati del 27 GIU 1980 erano stati già trascritti e certificati al Giudice, senza essere mai più messi in discussione. Già la revisione dei dati radar, fatta dalla Blasi 2, rendeva giustizia al personale dei radar, ma le comunicazioni giudiziarie, tuttora in atto, non hanno dato adito ad incriminazioni specifiche, mancando elementi di riscontro alle ipotesi di accusa.

Alle citate comunicazioni vanno inoltre aggiunte quelle ricevute da alcuni Ufficiali della

Regione Informazioni Volo (R.I.V.) di Ciampino, accusati di aver falsificato - subito dopo l'incidente - il plotting grafico delle tracce ricavato dalle registrazioni del radar Marconi.

b. Le comunicazioni giudiziarie.

Ma si è giunti poi, nel dicembre 1991, alle eclatanti comunicazioni giudiziarie interessanti i vertici dell'A.M., inviate dal Giudice Priore, insediatosi da sei mesi al posto di Bucarelli (Gen. Bartolucci, Gen. Ferri, Gen. Melillo, Gen. Tascio, Gen. Pisano, Gen. Zauli, Gen. Cavatorta, Col. Muzzarelli).

L'accusa principale nei confronti dei vertici, dalla quale derivano direttamente ed indirettamente tutte le altre, è la seguente:

"impedimento dell'esercizio del Governo nelle parti relative alle determinazioni di politica interna ed estera relativa al disastro di Ustica."

Tale impedimento deriverebbe da:

- aver omesso di riferire informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare e di mezzi navali USA ed aver fornito alle Autorità informazioni errate, tra l'altro escludendo il coinvolgimento di altri aerei;
- aver omesso di riferire l'ipotesi di esplosione;
- aver omesso di riferire i risultati dell'analisi dei tracciati radar di Ciampino, dicendo che tali tracciati erano già in possesso della Magistratura.

2. Puntualizzazioni sul comportamento dell'Aeronautica Militare.

Precisando che nell'ordinamento dell'A.M., come nelle altre FF.AA., la catena informativa ascendente e discendente si sviluppa attraverso i comandi dipendenti secondo l'ordine gerarchico, va evidenziato che le comunicazioni giudiziarie sono state inviate solo ad Ufficiali e Sottufficiali di livello esecutivo basso, per poi saltare direttamente ai vertici della F.A., senza interessare i livelli intermedi.

Comunque, si risponde alle accuse mosse ai vertici dell'A.M. come di seguito puntualizzato.

In merito infatti:

- ai velivoli in volo: lo SMA, tramite i Comandi dipendenti, si accertò che non c'erano in volo, nello spazio aereo dell'incidente, né aerei italiani operativi, né, tanto meno, radio

bersagli o altro, ottenendo quindi dal Comando USA in Europa - la comunicazione di conferma che non vi erano portaerei o aerei USA in volo nell'area della tragedia (cfr. Allegato 10 MSG CINCUSNAVEUR-London). Le notizie furono riferite al Ministro della Difesa, che riferì in Parlamento il 10 LUG 1980 (cfr. Atti Parlamentari). Ciò fu confermato per iscritto in una lettera a firma Sotto Capo SMA, Gen. Ferri, allo SMD il 20 DIC 1980 - Allegato 32 - che si era resa necessaria a seguito della diffusione di notizie tendenziose nei riguardi dell'A.M. L'ipotesi di accusa sembra nascere, in effetti, da una serie di telefonate, la sera stessa dell'incidente, mentre i soccorsi erano in atto, fra Enti del SAR ed il Controllo di Ciampino, il 3° ROC e la sala operativa SMA (COP). L'ATCC Ciampino aveva in effetti chiesto, ad un non ben identificato centro radar del Sud (forse Marsala), se avesse notizie del DC-9, visto che non rispondeva più alle chiamate. Chi rispose disse che, in quel momento, non osservavano il DC-9 perché seguivano "l'esercitazione" - simulata agli schermi radar - nella quale venivano presentati aerei USA che "razzolavano" a bassa quota. Se osservavano l'esercitazione e non il DC-9, vuol dire che questi non si trovava nella zona dell'esercitazione. Non poteva quindi esserci connessione fra tali aerei, di fatto virtuali - in quanto rappresentati dal computer solo per esigenze addestrative degli operatori - e il DC-9, che invece era reale, e che volava a 25.000 piedi. Fra l'altro i supposti aerei venivano rappresentati sugli schermi radar a bassissima quota (razzolavano) e, se fossero stati effettivamente presenti, non avrebbero comunque potuto essere rilevati, perché di fatto si sarebbero trovati al di sotto dell'orizzonte elettronico del radar stesso. In effetti gli operatori seguivano una esercitazione simulata con presentazione "sintetica" al radar, la SINADIX appunto, da tempo programmata. L'assenza di notizie su tale esercitazione - locale ed autonoma - che fu interpretata come reale dal Controllo di Ciampino, diede luogo ad una serie incrociata di telefonate richiedenti notizie, durante le quali ognuno faceva delle ipotesi, delle supposizioni, con dei "forse" che divennero quasi certezza creando equivoci. Furono così ipotizzate esercitazioni reali a fuoco, presenza di portaerei e persino il coinvolgimento del DC-9 in una azione di fuoco reale. Questa frenetica attività telefonica coinvolse anche il Comando Operativo della 3^a R.A. (3° ROC) ed il Comando Operativo di Pace (COP) dello SMA, cui si chiedevano notizie. Tutto ciò indusse il 3° ROC ad effettuare, la notte stessa, un controllo presso i dipendenti radar, da cui risultò che nessun aereo USA era in zona al momento del disastro. Da qui le notizie passate allo SMA, che le aveva richieste, e che furono poi confermate dai tracciati radar e dal Comando NATO. Gli equivoci telefonici, ovviamente, non raggiunsero mai i vertici dell'A.M. che ne vennero a conoscenza dal Giudice in sede di interrogatorio e che prima, quindi, non potevano certo riferirli ad alcuno. Da ricordare, in ogni caso, che le ultime due perizie (Misiti e Dalle Mese) confermano quanto detto dall'A.M. in merito alla assenza di velivoli attorno al DC-9. A riguardo invece dell'impedimento al Governo nel condurre azioni di politica estera, va sottolineato che l'A.M. non aveva motivo per dubitare dei comunicati emanati dai Comandi NATO e USA (cfr. Allegato 10), tanto più che la situazione radar italiana non rilevava velivoli in zona (particolare confermato sia dalla Misiti che dalla Dalle Mese). Infine, circa l'impedimento al Governo, viene utile fare il parallelo con il suggerimento del Pres.te del R.A.I., Gen. Rana, al Ministro dei Trasporti, che non dette luogo a reazioni immediate, ma solo a ritardate dichiarazioni ipotetiche. Il Ministro Formica ne parlò infatti al Ministro della Difesa, Lagorio. Ma nessuno dei tre riferì in merito al Presidente del Consiglio, al Parlamento ed alla Commissione Tecnica Ministeriale, così come all'A.G., che stavano conducendo le indagini. Né furono richiesti chiarimenti ed approfondimenti all'A.M., che ignorò l'episodio fino a quando non se ne parlò in Tv (*Telefono Giallo* di Corrado Augias, 1988). Parimenti non vi fu reazione Governativa quando la Commissione Luzzatti indicò la causa probabile in una bomba o in un missile e neppure quando la Perizia Blasi indicò la stessa alternativa. In definitiva si attacca il vertice e il personale dell'A.M. perché non ha indagato in settori al di fuori della Sua competenza e responsabilità, mentre si tace su Governo e Ministri che,

responsabili per legge, ignorarono tutto, anche le comunicazioni ufficiali;

- all'ipotesi bomba: l'A. M., per quanto riguarda l'omissione dell'ipotesi bomba, non aveva titolo ad interferire sulle indagini di altrui competenza, né aveva elementi per dire che si trattava di una bomba, visto che c'è voluto, per dirlo, il recupero quasi completo del relitto e 4 anni di studio su di esso. In realtà l'ipotesi dell'attentato fu formulata dal Governo ai primi di luglio del 1980 (seduta 149[^] Senato 8 LUG 1980 pp. 13-19, cfr. Allegato 12) ed il Ministro Formica dichiarò di aver interessato all'uopo il Ministero dell'Interno e gli organi della sicurezza. Ma nel corso della stessa seduta il Sen. Pozzo (Msi), parlando delle varie ipotesi, affermò che la pista dell'attentato era stata accantonata dal Governo per "comodità politica". Egli sostenne che la tesi dell'opportunità politica appariva l'unica che potesse giustificare tale repentino accantonamento e che erano in gioco interessi economici rilevanti e contrastanti (cfr. pp. 7928-7929 149[^] seduta del Senato, Allegato 12). L'ipotesi, quindi, era già stata formulata in seno al governo e se ne discusse in Parlamento. In seguito, la Commissione Luzzatti e poi la Perizia d'ufficio Blasi 2, indicarono l'esplosione interna come una delle due possibili cause del disastro. Si ignora se vi siano state indagini in tale direzione e quale sia stato il loro approfondimento. A parte l'iniziale smentita della presenza a bordo dell'estremista neofascista Marco Affatigato (che non era certamente l'unico uomo in Italia che poteva essere oggetto di un attentato), nessuno, stampa compresa, ne ha mai parlato. Eppure esistevano fondati motivi per indagare a fondo.

Ancora oggi, dopo che la Perizia d'ufficio Misiti ha indicato nell'esplosione interna la causa più probabile del disastro, escludendo tutti i suoi membri l'ipotesi missile, sembra si continui, ciò nonostante, ad indagare nella sola direzione del missile, quella che vuole l'A.M. coinvolgervi ad ogni costo. In realtà, l'accusa ai vertici dell'A.M., di aver omesso di riferire l'ipotesi bomba, si basa sull'impressione del Ten. Col. Lippolis, già citata, che avrebbe potuto essere stata una bomba, riferita dallo stesso allo stesso Giudice Guarino di Palermo ed al suo Comandante del 3° ROC. La notizia non arrivò tempestivamente ai Comandi centrali, poiché si trattava di una "impressione personale" che non poteva essere adottata da una Istituzione se non dopo i riscontri necessari per i quali l'A.M. non aveva né responsabilità né, conseguentemente, titolo ad eseguire. Lippolis aveva già riferito all'A.G. competente ed un ulteriore intervento dell'AM. avrebbe costituito un'interferenza nelle indagini non giustificata da alcuna evidenza oggettiva, valendo l'opinione del Lippolis quanto quella di qualsiasi altra persona. Ma del resto anche l'opinione espressa in merito dalla Commissione Luzzatti, che dava come valida l'ipotesi bomba tanto quanto quella missile, fu del tutto trascurata;

- all'analisi dei tracciati radar: i risultati dell'analisi dei tracciati di Ciampino, elaborati dalla R.I.V. - per determinare meglio il punto della tragedia, necessario al fine di procedere al recupero delle vittime e del relitto - furono subito messi a disposizione della Commissione Luzzatti. Quando si dice che tali tracciati arrivarono dal 3° ROC allo SMA, ci si confonde evidentemente con i tracciati dei radar militari, che lo SMA aveva, come già detto, richiesti ai comandi dipendenti e le cui risultanze furono comunicate al Ministro della Difesa.

3. Il comportamento dei media.

L'andamento delle indagini e le interpretazioni che certa stampa ha dato alle azioni del Giudice sembrano in effetti a volte orientate più a trovare i colpevoli di atti o di omissioni inesistenti, o influenti, piuttosto che a conoscere la verità sulle cause del disastro. Anche questo aspetto conferma il sospetto che si cerchino ancora dei capri espiatori, nonostante che la chiarezza delle perizie escluda - va ridetto - aerei, battaglie, missili, alterazioni e deviazioni. Anche qui, dove sta la vera deviazione? Essa sta nel prendere queste ipotesi di accusa, tra l'altro già smentite dai fatti, e riferirle all'opinione pubblica come prova di colpevolezza.

Anche nel "caso Ustica", con procedimento perverso, si individuano prima le persone da colpire e poi si fa di tutto, ignorando ogni evidenza, per ricercare o inventare indizi di colpevolezza. Purtroppo tale modo di procedere, a differenza di altri casi simili, non è stato sinora stigmatizzato da alcuno.

Sono passati rispettivamente dieci e sei anni dalla notifica delle prime e delle seconde accuse. Sei anni di continuo flusso e riflusso, di veri e propri linciaggi morali, ironie e disprezzo verso i "traditori della Patria". Mai si sono viste così tante persone sotto accusa, mortificate, tacitate, avviliti e completamente isolate per un così lungo periodo, a dispetto di qualsiasi tutela dei diritti civili, che sono stati più volte calpestati ed ignorati. In una Italia dove ogni pretesto è buono per fare polemica, nessuno ha mai speso una parola per il modo nel quale è stato gestito il "caso Ustica"? Va ricordato inoltre che per questi accusati valgono ancora le vecchie norme di procedura penale, che ben poco spazio lasciano alla difesa. Tale speciale trattamento, si disse, era dettato dalla necessità di non perdere tempo ricominciando tutto d'accapo. Ciò non ostante, sono trascorsi diciassette anni di indagini. Dopo 11 anni è stata notificata agli accusati la "comunicazione giudiziaria", e non l'avviso di garanzia, che avrebbe potuto meglio tutelare gli accusati. Ciò basta per considerarli già colpevoli e come tali, per tanti anni, sono stati di continuo indicati all'opinione pubblica. Ma l'accusa non è stata forse affrettata, visto che - nel 1991 - non si conoscevano nemmeno le vere cause del disastro e visto che a tutt'oggi l'istruttoria ancora non trova una concreta conclusione, anche se di missili non si può più parlare?

CAPITOLO V

IL PROCESSO DI PIAZZA

1. Considerazioni generali.

Il processo di piazza che si è instaurato su Ustica si avviò quando, il 17 DIC 1980, si conobbero le prime risultante della Perizia Luzzatti e l'ITAVIA dette inizio ad una vera campagna di accuse contro l'A.M.

Il P.M. Santacroce dovette infatti intervenire, il 17 DIC 1980, nei confronti di Davanzali, amministratore delegato della Società ITAVIA, diffidandolo per diffusione di notizie tendenziose. Le ragioni delle accuse sono ora facilmente intuibili, non ultime quelle legate all'allora imminente fallimento della Società con i conseguenti negativi riflessi finanziari. Infatti gli stessi sarebbero stati evitati qualora la colpa del disastro fosse stata ascritta ad altri, con la pretesa quindi di richiedere un risarcimento rivendicando una rivalutazione finanziaria e morale della compagnia aerea, specie, in particolare, se nelle responsabilità del disastro fossero state implicate istituzioni statali (il caso del Professor Anselmo Zurlo, di cui si parlerà in seguito, costituisce in merito uno specifico elemento di conferma).

Il processo di piazza trovò ancor più spazio quando la Giustizia si dimostrò lenta e tecnicamente incompetente per cause legislative e strutturali, nonché quando la volontà di procedere venne ostacolata dal Governo (visto il mancato recupero del relitto), ovvero deviata dalle parti civili che accettavano solo risultati in una unica direzione, arrivando ad affermare che il recupero del relitto non era necessario in quanto esisteva la certezza che era stato un missile ad abbattere il DC-9.

In tale processo è stata presente solo l'accusa, che si è sempre più identificata con le parti civili e col partito del missile e che si è autoalimentata ed autoaccreditata fino a marginalizzare la difesa, ignorata da tutti: politici, accusatori, mass media e dibattiti pubblici.

Così il processo, celebrato anche materialmente sulle piazze televisive e ripetuto dalla stampa, è diventato un linciaggio. Infatti, qualificando quali prove le semplici ipotesi di accusa dell'A.G ed inventando inoltre battaglie aeree, missili inesistenti, portaerei, sottomarini e servizi segreti diversi, si sono invocate severe punizioni per i responsabili prescelti, arrivando anche a domandarsi perché non si sentissero colpi di pistola con cui i Generali colpevoli avrebbero dovuto suicidarsi (*Maurizio Costanzo Show* del 22 GIU 1994). Ma al di là dei colpi di scena, della fiction esasperata da libri e giornali, le parti civili giungono effettivamente a richiedere alle autorità, anche perentoriamente, incriminazioni di persone e la loro esclusione da incarichi, da carriere e da riconoscimenti di servizi resi allo Stato, senza che vi sia stato ancora un solo rinvio a giudizio. Non solo, ma, durante il Governo Amato, esse ottengono, dall'allora Ministro della Difesa, il socialista Salvo Andò - in seguito incriminato ed arrestato per collusione con la mafia - anche la costituzione di parte civile del Ministero della Difesa contro il personale militare raggiunto da comunicazione giudiziaria. Ciò ha così impedito all'A.M. non solo qualsiasi azione in favore degli accusati, ma soprattutto di esercitare la dovuta tutela dell'onore della stessa F.A.

L'attivazione di tale istituto, mai prima adottata contro personale da considerare innocente fino a prova contraria, risulta chiaramente inopportuna, come si evince dalle ultime perizie che, formulando l'ipotesi bomba, fanno automaticamente cadere le principali accuse. Se vi sono state delle colpe, configurabili contro alcune persone dell'A.M., allora tutta o quasi l'Aeronautica è colpevole, perché i fatti ipotizzati - stante la loro complessità attuativa - non possono essere ascritti solamente ad alcuni vertici e ad alcuni esecutori, ma a tutto il sistema della D.A. e del Controllo del Traffico Aereo e, di riflesso, ai Comandi Nazionali e NATO (e c'è chi si domanda se non fosse proprio questo uno degli obiettivi paganti dell'intera campagna di disinformazione).

Peraltro l'A.M., sin dal primo momento, ha sempre continuato ad asserire e confermare i fatti a lei noti sin dal primo momento.

E' in ogni caso chiaro, al di là delle generiche affermazioni di comodo sulle responsabilità individuali, che è soprattutto l'A.M. ad essere sotto accusa. Infatti certa stampa e le parti civili in genere accusano le singole persone, ma quando tali accuse non possono essere sostenute, si parla, a seconda della convenienza, genericamente di A.M. Questo processo di piazza, inoltre, sembra comunque guidato da un'attenta e sapiente regia, che seleziona le notizie che moltissimi giornali, riviste e Tv ripetono parola per parola, anche nei commenti, senza procedere ad alcuna verifica di attendibilità. Si è arrivati a suggerire al G.I. le azioni da fare, si sono ridiffuse ciclicamente le stesse notizie, che spesso, già smentite da fatti acclarati, comunque non sono state mai smentite o corrette da chi di dovere, avallandole così implicitamente. Si è permessa la prevaricazione di alcuni giornalisti tramite la conoscenza, prima delle parti inquisite, delle risultanze peritali, che praticamente a loro consentito di autonomarsi portavoce dei magistrati.

Alcuni giornalisti sono a volte apparsi a conoscenza di taluni fatti prima ancora degli stessi magistrati (come avvenne, per stessa dichiarazione del Giudice, nel caso dell'ultima perizia radar Dalle Mese - 17/18 GIU 1997 - ove peraltro è stato praticato uno spregiudicato atto di alterazione della verità).

In un primo momento il Comitato Studi ha cercato di rappresentare nell'ambito del processo di piazza la voce del confronto, senza conseguire all'inizio grandi risultati pratici, riscontrando, per anni, la mancanza di effettivo pluralismo e di democratica possibilità di far sentire la propria voce. Tale mancanza, nell'ambito del mondo dell'informazione italiana, è peraltro documentata dalle specifiche richieste, formali e per iscritto, sempre disattese, di essere sentiti sull'argomento che sono state rivolte a tutte le cariche di Stato e di Governo ed a tutti i principali giornali, reti televisive e singoli conduttori di trasmissioni, dal Presidente della Repubblica ai vari giornalisti incaricati di trattare il problema di Ustica.

Queste richieste sono rimaste pressoché senza risposta dal '93 agli inizi del '97, quando, finalmente, seppure a fatica, il Comitato ha cominciato ad ottenere piccoli spazi di visibilità.

L'opinione pubblica, in assenza di determinazioni giudiziarie, è portata, naturalmente e giustamente, a discutere il problema ed a credere, anche per l'assenza di ogni voce della controparte, a ciò che le viene presentato, senza poter notare peraltro le contraddizioni che esistono fra le varie ipotesi che vengono man mano prospettate. Con l'assenza della difesa si sono evidenziati dei veri e propri reati contro la buona fede dell'opinione pubblica. Per esempio, si sono affermate, con supponenza e teatralità, ipotesi mai dimostrate o provate, turbando così l'opinione pubblica al punto da farle sospettare che i vertici delle Istituzioni volessero insabbiare il problema. Si elencano, a titolo di esempio, alcune delle principali

ipotesi senza riscontri, alcune chiare menzogne ed alcune omissioni di atti giudiziari, nonché di prove acclarate, che hanno caratterizzato il processo di piazza ma, soprattutto, hanno determinato una delle più grandi deviazioni che la Giustizia, in senso lato, abbia mai subito negli ultimi tempi e che ha creato, come conseguenza, una enorme "intossicazione" dell'opinione pubblica. Se si mente, se di una verità si dice solo la parte che più conviene o se, peggio, si nascondono altre verità, si è decisamente in malafede e tale malafede non può essere fatta semplicemente passare per libera espressione di opinioni.

Ma, se questo è vero, come è vero, quali sono le motivazioni che hanno determinato tale processo ed i suoi perversi e nefasti risultati? E' certo che in democrazia sia giusto discutere su tutto e verificare se una cosa sia vera o no. Però, occorre dare spazio a tutte le parti in causa e se, dopo i doverosi accertamenti, non si ottiene la cancellazione delle ipotesi rivelatesi non vere, bisogna andare a controllare che cosa c'è dietro questo rifiuto e chi spinge per continuare questa pervicace azione disinformativa. Si possono quindi comprendere i veri interessi in gioco, che sono tanti e che si sono oltretutto consolidati nella convinzione di ottenere, dopo 17 anni di deviazioni, tutti gli sperati illeciti vantaggi.

Ma questo lo vedremo in seguito.

2. Le principali tesi del processo di piazza e loro confutazione.

a. Ritardi nei soccorsi e presunto ammaraggio del DC-9.

I ritardi nei soccorsi, esaminati i tempi descritti (cfr. Cap. 1, Par. A, p. 3) non si sono verificati, in quanto i tempi di reazione e di intervento sono stati conformi alle allora e tuttora vigenti norme internazionali I.C.A.O.. La oggettiva difficoltà per la determinazione del punto di caduta, è stata presentata all'opinione pubblica come "confusione", quando, come già spiegato, tale "confusione" non è in effetti mai esistita. Quindi non vi furono né ritardi né confusione. Se gli avvistamenti avvennero alle prime luci dell'alba, dopo 10 ore dall'evento, ciò fu semplicemente dovuto alla evidente, e del resto ben nota, impossibilità di eseguire avvistamenti notturni in mare.

L'ipotesi (una vera e propria invenzione) dell'amaraggio del DC-9 fu inoltre smentita dai risultati della Commissione Luzzatti e quindi dagli interrogatori della C.S., per essere definitivamente affossata dopo il reperimento di parti del relitto che, anziché essere concentrati in un punto, erano invece distribuiti sul fondo del mare lungo due allineamenti fondamentali, uno parallelo alla rotta del DC-9 e l'altro ortogonale alla stessa, spostati entrambi a sinistra della medesima - come già specificato nel Cap. II, punto 10. e 13. b. - .

In ogni caso, nessuna salma riportava segni di annegamento. Tutte le persone a bordo morirono infatti per decompressione e carenza d'ossigeno in quota, od a seguito dell'impatto in mare, che, alla configurabile velocità di caduta del DC-9 sulla sua superficie - risultante dalla velocità verticale di discesa e dal vettore di traslazione del velivolo - è "duro" quanto quello su terra. Giova ricordare infine che il manuale del DC-9 definisce in 2-4 minuti il tempo di galleggiamento dell'aereo, purché integro.

b. Supposta presenza di portaerei e presunto traffico di aerei USA o di altri Paesi Alleati.

Queste presenze vennero escluse dalle risposte dei Comandi NATO alle richieste dell'A.M. fin dai primi giorni successivi all'incidente (cfr. Allegato 10). Esse furono il risultato di una attività di ricerca, normale per i Comandi Aerei in caso di incidenti, e non è plausibile, a meno di prove specifiche, pensare a complotti per nascondere qualcosa. Tali ipotetiche presenze, in un raggio di 50-60 NM attorno al DC-9, sono state peraltro escluse anche dalle analisi radar, in particolare dalla Perizia Dalle Mese.

Tutte le indagini ripetutamente svolte nel settore per dare seguito alle pressioni esercitate dal partito del missile non hanno comunque dato risultati. E' in ogni caso certo che non vi sia stata battaglia aerea, così come non si trovi il minimo segno di missile sul relitto recuperato od effettiva traccia di aereo che lo abbia potuto lanciare (Relazione Misiti/Relazione Dalle Mese).

Comunque se si riteneva che Paesi alleati avessero potuto mentire o nascondere qualcosa, il Governo avrebbe dovuto porre in essere gli atti necessari per ottenere risposte diverse da quelle che tali Paesi avevano fornito.

Non lo ha fatto, risparmiando così all'Italia l'ennesima figura di Paese con fama di incompetenza e di scarsa affidabilità.

Tuttavia ed in conclusione, nonostante tutti gli esiti negativi delle indagini ed i risultati delle ultime perizie, tali ipotesi continuano a trovare posto nelle notizie fornite alla opinione pubblica. E questa è certamente disinformazione.

c. Ritardi dell'Aeronautica Militare nella consegna del materiale sequestrato.

Il 5 LUG 1980 la Procura di Palermo dispose, a cura dei Carabinieri, il sequestro delle registrazioni dei radar.

La 3^a Regione Aerea, competente in merito, ordinò di accentrare nell'aeroporto di Trapani tutto il materiale e chiese all'A.G. di segnalare a Difesa Gabinetto le richieste di sequestro, trattandosi di materiale segreto (in effetti, da alcune indicazioni si sarebbero potute ricavare le coordinate del radar di Marsala). Soltanto ventitré giorni dopo - 4 AGO 1980 - il Procuratore di Palermo si attivò con un messaggio a Difesa Gabinetto dando notizia della richiesta. Difesa-Gabinetto, a sua volta, il 16 successivo, chiese il parere allo S.M.A. ed a LEGGIDIFE. LEGGIDIFE concordò con la richiesta, mentre lo S.M.A. comunicò che in effetti il materiale era già stato consegnato e messo a disposizione, il 22 luglio precedente, del Procuratore di Roma in base a un Suo specifico decreto di sequestro sulle registrazioni dei tracciati dei radar di Ciampino, Marsala e Licola, così come sulle registrazioni delle comunicazioni radio. Lo S.M.A. aveva in effetti già superato il problema del "segreto". Per Marsala fu poi detto (anche in modo formale) al Giudice Santacroce, Magistrato di Roma, subentrato nel frattempo al Giudice Guarino di Palermo, che il nastro contenente dati

classificati era custodito presso tale centro radar ed a disposizione dell'A.G. e della Commissione Tecnica Luzzatti.

Si continua invece a dire che l'A.M. trattenne il nastro, ipotizzando la volontà di manometterlo, e che costrinse il Giudice ad andare a Marsala per ottenerlo con un atto di forza.

La verità è invece che il nastro fu sigillato e chiuso in cassaforte presso il Centro Radar di Marsala e fu ritirato dal Giudice Santacroce solamente il 3 OTT 1980 senza che vi fossero state precedenti richieste o pressioni per averlo (peraltro, circa il suo ritiro, vi fu anche un malinteso fra i Giudici Guarino e Santacroce).

Non ha quindi fondamento la ricorrente accusa all'A.M. di aver frapposto ritardi per poter manomettere il nastro.

A ciò aggiungasi che periti del Giudice Priore si sono già espressi sulla integrità del nastro (cfr. Perizie Radar Misiti e Dalle Mese).

Quella della manomissione dei nastri è comunque cosa che ancora oggi ricorre sugli organi di informazione, nonostante sia smentita dai risultati delle perizie.

Il Senatore Gualtieri ha addirittura affermato nella trasmissione televisiva *Maurizio Costanzo Show*, nel 14° anniversario dell'incidente di Ustica, che l'Aeronautica aveva nascosto di nastri.

Questa non soltanto è deviazione, ma è anche reato, perché insinua che una Istituzione dello Stato si sia macchiata di un grave delitto. Ma in questo caso però nessuna Autorità si è formalizzata, come è invece avvenuto ed avviene in altri casi molto meno gravi.

d. Rilievi sul funzionamento del Centro Radar di Licola.

Il centro radar di Licola, al tempo dell'incidente, era ancora del vecchio tipo "fonetico-manuale", e quindi registrava le tracce significative unicamente su un registro - DA-1 - in quanto non disponeva di apparati per la registrazione su nastri. Il 22 LUG 1980 venne consegnato all'A.G. una copia "conforme" del foglio richiesto - tratto dal registro Modello DA-1 - riguardante gli avvistamenti del giorno dell'incidente, trascrittivi e redatti secondo la prassi allora vigente.

Tale documento riporta alcune inesattezze, riconducibili alle modalità di lavoro di un centro fonetico-manuale, nel complesso denunciante una incompletezza che può essere accettabile per la D.A., ma che è invece ovviamente insoddisfacente per una indagine tecnica e giudiziaria.

Quanto alla distruzione del registro DA-1 - eseguita nel settembre '84 - fu certamente inopportuna. Tuttavia essa fu allora giustificata dalla prassi, nonché dalla certezza che lo stralcio, trattenuto dal Giudice, ne fosse la copia integrale, dal fatto che la Commissione

Luzzatti, dopo specifico esame, l'aveva ritenuta non utile e che nessuno, per quattro anni, ne avesse minimamente fatto richiesta. Tanto è vero che passarono altri quattro anni prima che venisse di nuovo richiesta nel 1988. Tra l'altro determinante fu la considerazione che la F.A. non fosse coinvolta nell'incidente. Inoltre, la distruzione avvenne comunque quando ormai gli Ufficiali, successivamente inquisiti, erano già andati in pensione. Ciò malgrado, gli stessi sono finiti sotto inchiesta.

Occorre infine considerare che, non avendo la Magistratura richiesto notizie aggiuntive - fino all'88 - il tutto era da ritenersi chiarito già sin dall'80.

Il centro di Marsala registrò il DC-9 e vide scomparire la traccia nell'area in cui il velivolo, diretto a Palermo, iniziava la discesa ed entrava nel cono di non visibilità del radar. Non vi era quindi nulla di anomalo da segnalare. Anche qualora il controllore avesse continuato a seguire, con particolare attenzione il DC-9, già classificato amico e quindi non più interessante per la D.A., lo avrebbe fatto solo per monitorarlo onde evitare un eventuale conflitto di traffico con altri aerei, peraltro inesistenti.

Su Licola, nell'ultima perizia radaristica - Dalle Mese - sono stati ancora evidenziati gli errori tipici di un centro fonetico manuale, qual esso era, ma che sono assolutamente ininfluenti per il determinarsi della tragedia.

Tale perizia introduce, fra gli errori già noti ma già spiegati, una comunicazione telefonica, avvenuta ore dopo l'incidente, tra Controllore di Licola e Comando 3° Roc Martina Franca, con la quale si dirime un equivoco circa la traccia del DC-9. La mancanza sulla copia del registro DA-1, di cui sopra, di tale correzione a seguito del contatto telefonico - anch'essa in ogni caso ininfluenta sulla tragedia - è presentata non solo come indice di poca efficienza, ma anche quale eventuale malafede. E' evidente quindi che i periti hanno fatto l'errore di ritenere che il compilatore del registro DA-1 - agli effetti della redazione del medesimo - fosse in collegamento telefonico con il controllore della D.A. di Licola. Invece, il controllore operava solo in stretto e diretto coordinamento con gli addetti alla lavagna (board) della situazione radar, sia telefonicamente che visivamente. Questi ultimi riportavano quindi sul board unicamente quanto loro detto. Evidentemente la correzione concordata dal controllore della D.A. di Licola con Martina Franca non venne, per evoluzione dinamica delle tracce o per semplice negligenza, riportata sul board stesso e pertanto l'addetto alla registrazione, non vedendola riportata, giustamente non la trascrisse sul registro. D'altra parte la situazione, precedentemente chiarita - tra controllore D.A. di Licola e 3° ROC Martina Franca - era comunque e di fatto pregressa e non avrebbe, certo, potuto essere modificata da una negligenza nella successiva trascrizione.

Indiscutibilmente a Licola, oltre agli errori funzionali all'apparato, fu posto in essere anche qualche comportamento censurabile, che però non influì assolutamente sugli eventi collegati al disastro del DC-9. Anche qualora si volesse insistere nell'attribuirlo a colpa o dolo, tutto cade quando i dati dei radar della D.A. e del controllo del traffico aereo civile vengono dichiarati congruenti dall'ultima perizia (Dalle Mese).

e. Interruzioni delle registrazioni di Marsala Radar.

Avvennero nel corso di una esercitazione simulata inserita a mezzo di apposito nastro: la SINADDEX. Già programmata da tempo - con inizio alle 21.00 - essendo stata applicata una procedura non corretta per l'attivazione del nastro di esercitazione, essa fu attivata solo alle 21.04'26", mentre il tempo di attività simulata durò fino alle 21.12". Il nastro fu poi definitivamente tolto alle 21.22", mentre la registrazione reale/locale riprese di nuovo alle 21.48". Nei periodi di interruzione, che sono stati effettivamente superiori a quelli normali per tali operazioni, non si dette luogo a registrazioni manuali sostitutive, in quanto non si presentarono situazioni significative nel traffico, che venne comunque seguito - sulla presentazione radar grezza (sulla quale non vengono riportati i dati della simulazione di esercitazione) - con particolare attenzione fino alle 21.11", orario della prima chiamata da Ciampino che segnalava l'interruzione dei collegamenti radio col DC-9.

Il nastro copre in effetti tutto il periodo di volo del DC-9 fino a 4' dopo l'istante dell'incidente e la sua lettura conferma l'inesistenza di velivoli intorno al DC-9.

Alle 21.22" il Capo Centro di Marsala, dopo che le ricerche via radio del DC-9 non avevano avuto esito, annullò l'esercitazione e tutte le attività si concentrano sulla ricerca del velivolo mancante.

Ciò nonostante le due interruzioni non sono state ritenute tanto una negligenza, quanto una manovra per nascondere chissà che cosa. La realtà è che anche durante l'esercitazione, il traffico venne controllato sulla presentazione radar grezza in modo che se vi fossero state delle situazioni significative - quale una presenza di velivolo sconosciuto vicino al DC-9 - il Capo controllore avrebbe indirizzato tutta l'attenzione su di esso. Ciò a maggiore prova che nessun controllore dei due Enti, della D.A. e del Controllo di Ciampino, ha mai riscontrato traffico intorno al DC-9, cosa confermata anche dalla immediata revisione del nastro effettuata il giorno successivo all'incidente, a cura dalla R.I.V. Ciampino e dei Centri Radar della D.A. ed eseguita anche allo scopo di determinare il punto del disastro. La mancanza di registrazioni manuali estratte dal "grezzo", prova che non c'era traffico significativo.

In conclusione, nonostante la poca professionalità con la quale vengono cambiati i nastri per effettuare l'esercitazione SINADDEX, la medesima è comunque risultata insperatamente "provvidenziale" perché permise di "registrare" ciò che avvenne attorno al DC-9 fino a 4' dopo il disastro, tempo abbastanza lungo considerata la cinematica degli aerei che volano ad alta quota e ad alta velocità (cfr. risultati perizia radaristica).

f. Il MIG-23 libico caduto sulla Sila.

-

Questo evento non è da iscrivere completamente tra i parti di fantasia, generati dal processo pubblico, perché anche l'A.G. si è ripetutamente occupata del caso. E non soltanto per verificarne la data e le circostanze.

Il 18 LUG 1980 - tra le 11.00 e le 11.30 - cadde in località Timpa delle Megare, sulle montagne di Castel Silano, un velivolo libico tipo MIG-23. Esso fu visto e sentito da 11 diverse persone del luogo, nonché segnalato ai Carabinieri del paese ed alle autorità giudiziarie locali e conseguentemente segnalato dai Carabinieri a tutti i Comandi territoriali e centrali interessati. Sul posto si recarono un magistrato ed un medico legale. L'aereo fu

presidiato inizialmente dai carabinieri, poi anche da militari dell'Esercito.

Anche il servizio informazioni operative - SIOS/A.M. - intervenne, come di dovere, per reperire tutte le informazioni operative di interesse, trattandosi di un velivolo appartenente a forze aeree non alleate.

Nessun dubbio sorse nei primi interventi, così come in quelli susseguenti, sulla caduta del Mig, sulla morte del pilota, sulla sua identità libica, sulla missione di volo e sulla quantità di carburante del velivolo. Anche la "scatola nera" fornì dati coerenti a meno della nota incertezza sul tracciato della velocità mantenuta, che, infatti, poté essere letta soltanto con una grande approssimazione. Tale dato dette adito alla supposizione dell'impossibilità, per il MIG -23, di poter raggiungere il punto di caduta se fosse effettivamente partito dalla Libia. La diversa lettura del tracciato velocità può, in effetti, portare a conclusioni differenti, considerata la grande "tolleranza" delle indicazioni.

Si trattava, in pratica, di uno sconfinamento non autorizzato di velivolo bellico, che era comunque disarmato e dotato di una autonomia che comunque escludeva il suo rientro in Libia.

Tutti gli organi istituzionali ebbero interesse a non creare sul caso conflitti diplomatici, tanto più che lo sconfinamento sembrava, con forte probabilità, un errore di rotta al quale si era aggiunto un malore del pilota. Esaminato il velivolo, anche da parte di esperti NATO, non si rilevò nulla di interessante: non era aggiornato ed era dotato soltanto di razziere per razzi aria/terra.

Fu nominata una Commissione d'inchiesta italo-libica - con approvazione del Ministero della Difesa - presieduta dal Col. Ferracuti, che chiese l'autopsia del pilota. Tutto fu riconfermato dai medici - di cui uno, Zurlo, ex sindaco di Catanzaro, era amico di Davanzali, amministratore delegato ed azionista dell'ITAVIA - compresa la data della morte. La Commissione stabilì che l'aereo, dirottatosi nell'esecuzione della sua missione verso Nord, era caduto per mancanza di carburante e che quasi certamente il pilota si era sentito male, dato che non si era lanciato. Il Governo, autorizzati il recupero del velivolo e della salma del pilota, ne dispose la successiva consegna alle autorità libiche. Nel contempo, però, i medici Alfonso Zurlo ed Erasmo Rondanelli dissero di aver cambiato opinione e che avevano depositato una seconda diversa perizia presso la Procura di Crotone, in cui dicevano che la morte del pilota poteva risalire ad una quindicina di giorni prima. Ciò portò ad un'inchiesta condotta dal Giudice di Crotone, da cui risultarono infondate le nuove dichiarazioni dei due medici, in ordine al deposito della seconda versione della perizia ed alla retrodatazione della morte del pilota libico.

Rimane comunque strano il fatto che mentre vi erano insospettabili testimoni sulla caduta MIG-23 il giorno 18 luglio, nessuno poté invece testimoniare di averlo visto cadere il 27 giugno precedente.

Il Dr. Zurlo ha poi ritrattato tutto davanti alla Commissione Stragi e nel rendere deposizioni all'A.G. Ma perché lo fece? Perché tentò di avvicinare la data della caduta del MIG 23 a quella del DC-9, senza però avere la spudoratezza di farle coincidere? Non fu fatta allora nessuna indagine?

Ma nonostante l'assoluta e verificata chiarezza di quei fatti, il MIG-23 divenne subito protagonista - sulla stampa ed in tv - di rocambolesche battaglie aeree e la sua caduta fu

retrodatata di una ventina di giorni per farla coincidere con quella del DC-9.

L'assurdità delle artefatte ricostruzioni divenne quindi eclatante: si trovarono persino "testimoni" di una battaglia aerea e naturalmente i colpevoli di averla nascosta erano alcuni uomini dell'A.M. Si vissero davvero periodi nei quali si raggiunse un fanatismo ed una fantasia incredibili, che sono inconcepibili per uomini abituati a servire responsabilmente la Nazione.

Fu anche dimenticato che il Giudice e il medico, primi intervenuti, disposero che il cadavere, in stato di sfracellamento interno, fosse riposto in una cassa e custodito in un loculo del cimitero, dove dopo 5 giorni - il 22 luglio - vennero eseguite sullo stesso le perizie necroscopiche. E' quindi ovvio che lo stato di decomposizione fosse avanzatissimo.

Ed a nulla valse l'inchiesta, seguita da esaurienti documenti dell'A.G. di Crotone e di quella di Roma, che definì i medici incompetenti, non attendibili e collegati da amicizie con parti in causa. Essa venne probabilmente ignorata da giornali e tv perché non utile alla tesi del missile (in allegato i due documenti giudiziari, Allegato 33).

Vale però la pena riportare alcuni passi del documento datato 21 FEB. 1989, redatto dal Procuratore della Repubblica Dr. Elio Costa, e del documento datato 06 MAR. 1989, redatto dal Giudice Istruttore Dr. Staglianò, i quali dichiarano la infondatezza dei fatti denunciati: "... le perplessità dei periti e l'asserita ansia di riferire al Magistrato, ad un giorno di distanza dalla prima relazione, un'epoca di morte diversa e più remota, non trovano alcuna giustificazione e sono del tutto incompatibili con le circostanze di rinvenimento del cadavere e con tutti i particolari descritti dai fatti ed in parte visibili nei rilievi fotografici. Anzi per la verità ... non sono neanche sostenute, come riconosciuto dallo stesso Prof. Zurlo, da valide argomentazioni di medicina legale ... manca alcuna prova che essa (la relazione aggiuntiva) sia stata effettivamente consegnata. I ricordi dei due sono imprecisi e ... contraddittori ...". Ma allora perché - si chiede il Magistrato - i periti avrebbero inventato la circostanza? "... Per smania di protagonismo, per desiderio di porsi all'attenzione nazionale o, molto più semplicemente per dare una mano ad un vecchio amico del Prof. Zurlo, quel tale signor Davanzali amministratore dell'Itavia proprietario dell'aereo precipitato ad Ustica che, secondo le stesse affermazioni dello Zurlo, aveva tutto l'interesse di dimostrare che il DC-9 era stato abbattuto e non fosse precipitato per cedimento strutturale. Emergono a riguardo robusti sospetti, ma non vi sono prove ... per le gravissime conseguenze penali ... Certo è che se i periti avessero seriamente consultato un qualsiasi testo di medicina legale, si sarebbero resi conto delle assurdità delle loro affermazioni o, quanto meno della loro superficialità ... il commento è inevitabile e purtroppo non depone in favore della serietà professionale dello Zurlo e del Rondanelli, la caduta dell'aereo nel giorno indicato in processo è elemento acquisito in modo certo ... ulteriore conferma nelle indagini eseguite dal G.I. di Roma e dal P.M. di Crotone ... Tutto il processo è stato imbastito su argomentazioni scientificamente errate e su considerazioni di livello infantile, ha preso spunto dalle dichiarazioni di periti che hanno dimenticato la serietà professionale e le nozioni di comune conoscenza; si è sviluppato su organi di stampa ad opera di personaggi interessati e comunque disponibili ad ogni mistificazione e speculazione per affermare e scrivere coscientemente cose contrarie al vero. E' una vicenda squallida, emblematica dell'imperante carenza di serietà e di professionalità".

Questo, quale atto della Procura della Repubblica di Crotone dovrebbe bastare, anche se in effetti non è per nulla bastato ad autorevoli giornalisti e conduttori radiotelevisivi che hanno preferito ignorarlo per sostenere sempre il coinvolgimento del MIG-23 nel disastro di Ustica.

Ma per l'opinione pubblica, pur dopo le autorevoli sentenze e testimonianze, è necessario chiarire l'evento della caduta del MIG-23, seguendo il buon senso. In effetti, un pilota che non cerca comunque di salvarsi lanciandosi col paracadute, o scegliendo un luogo meno impervio per tentare un atterraggio di fortuna, non può essere cosciente. Lo stesso, anche temendo le punizioni di Gheddafi, avrebbe sempre sperato in un rifugio politico in Italia. Altresì l'esaurimento del carburante, oggettivamente constatato, è un altro elemento che un pilota, cosciente, avrebbe dovuto tenere presente per decidere il da farsi prima dell'impatto al suolo.

Sull'onda delle notizie dei media sono stati fatti anche studi sul volo del MIG-23 e, con interpretazioni tecniche, si è cercato di dimostrare che il velivolo non poteva venire dalla Libia. Anche questa è una notizia che rinfocola le polemiche sul MIG-23. Occorre precisare che la perizia sull'autonomia del MIG-23 è in effetti molto discutibile, in quanto i dati, opportunamente riparametrati, possono portare a risultati completamente opposti.

Ma quali che siano i risultati di tali studi, non cambia il fatto che l'aereo cadde effettivamente sul suolo italiano il 18 LUG 1980.

Recentemente la stampa ha dato notizia che, secondo un appartenente ai "servizi" dell'epoca - incaricato di tradurre dalla lingua araba - era stato trovato un foglietto oltremodo sgualcito riportante una frase in arabo dal quale aveva dedotto che il pilota libico poteva aver scritto una sorta di atto di confessione e/o riprovazione per aver partecipato, o conosciuto, un delitto non meglio specificato.

Tale dichiarazione è messa in dubbio dalla circostanza che il Gen. Francesco Terzani, al quale l'addetto ha affermato di aver subito riferito - nel 1980 - in merito quale Vice Direttore del SISMI, aveva già lasciato tale incarico due anni prima.

Questa ulteriore notizia, certo in possesso dell'autorità giudiziaria da tempo, pare riemergere parallelamente alla progressiva perdita di consistenza dell'ipotesi missile e quando si vuole continuare a rigettare l'ipotesi dell'esplosione interna, accreditando, nel contempo, quella della quasi collisione.

In realtà si ripiega sempre sul tentativo di dimostrare l'inattendibilità sostanziale dell'indagine della Commissione italo-libica sul MIG-23, per cambiare tale data anticipandola, senza comunque fornire dati certi. Ciò nello specifico intento di ingenerare sospetti che, pur se inconciliabili con la Giustizia, sono comunque molto adatti a risollevare dubbi nell'opinione pubblica, dando quindi fiducia a coloro che si sono specializzati nel deviarla: solo così infatti si può continuare sfacciatamente ed impunemente a collegare il MIG-23 libico al caso Ustica.

-

g. Presunto depistaggio dell'Aeronautica Militare/Lettere ufficiali SMA del dicembre 1980.

La Relazione Gualtieri, nel Capitolo V, si sofferma sulle due lettere inviate dal Sotto Capo

SMA (Gen. Franco Ferri) allo SMD (cfr. Allegato 32) ed al Gabinetto del Ministro della Difesa, nonché dal Capo Reparto SIOS-A.M. (Gen. Zeno Tascio) al Giudice Santacroce (Allegato 34).

Afferma in particolare la Gualtieri:

"Un dato è certo: la consegna del silenzio che l'Aeronautica si era imposta e che aveva osservato nei primi mesi della inchiesta, è finita proprio nel Dicembre 1980, in singolare coincidenza con la divulgazione di notizie che suffragavano la tesi del missile. Forte del prestigio e della elevata professionalità dei suoi uomini, l'Aeronautica decise di scendere in campo e di elaborare, con l'apporto determinante del SIOS d'Arma, un documento in cui per la prima volta ed in forma ufficiale, prese posizione sul disastro di Ustica ... omissis ... Il contenuto era esplicito: in risposta alle "notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi che hanno dato corpo con sorprendente superficialità, ad ipotesi conclusive quanto meno azzardate e premature sulle cause e sulla dinamica dell'incidente", Ferri elaborava una serie di elementi informativi tutti volti a contrastare la tesi del missile e giungeva a consigliare allo SMD di "attenersi strettamente alle valutazioni in esso contenute, divulgando al massimo quanto contenuto nel presente documento e rinviando ogni altra osservazione e spiegazione, alle conclusioni dell'inchiesta in corso a cura del Ministro dei Trasporti ... Tre giorni dopo, il 23 DIC 1980 il SIOS A.M. trasmise lo stesso documento al Sostituto Procuratore Santacroce, depurandolo solo della parte finale relativa al richiamato suggerimento".

Premesso che la verità riportata in tali due lettere è ancora oggi la stessa e che, nonostante le puntigliose ricerche, non vi sono elementi che possano modificarla, riesce veramente difficile comprendere perché il documento sia stato interpretato come la prova più significativa del depistaggio, finalizzato a contrastare l'ipotesi del missile ed a sostenere, ancora una volta, quella del cedimento strutturale. Di fatto, nel documento in questione non si parla né di missile né di cedimento strutturale e, peraltro, il contrastare l'ipotesi del missile non significa affatto sostenere quella del cedimento. Quindi la Relazione Gualtieri mente.

Se si considera e si valuta il documento nel contesto temporale in cui fu redatto, si può constatare che esso fu inviato mentre era in atto una violenta campagna di stampa che giungeva ad accusare l'A.M. di avere ucciso 81 persone. Ci si chiede quindi perché si ritenga strano, nonché dettato da fini nascosti, il fatto che una Forza Armata, a fronte di ricostruzioni che ipotizzano Sue gravi responsabilità, renda noti riservatamente, cioè in modo non divulgabile - per non interferire con le indagini tecniche e giudiziarie in corso - al Suo vertice gerarchico-militare e politico gli elementi al momento di sua conoscenza, elementi già segnalati al Ministro della Difesa subito dopo il disastro in base ai quali lo stesso riferì in Parlamento il 10 LUG 1980.

Se su questi elementi si adagiarono gli organismi tecnico-giudiziari responsabili della conduzione dell'inchiesta - Ministero dei Trasporti, Commissione Luzzatti e Magistratura - è nel loro ambito che vanno eventualmente ricercati i motivi e le responsabilità di ritardi e inadempienze; oltretutto la non divulgabilità delle due lettere non avrebbe dovuto influenzare alcuno.

A quel tempo, precisamente il 05 OTT 1980 e quindi due mesi circa prima della lettera dello SMA (cfr. Allegato 30), la Commissione Luzzatti, con la Relazione poi trasmessa, come già detto, il 13 DIC 1980 al Ministero dei Trasporti ed alla Presidenza del Consiglio, aveva già

indicato in una esplosione interna o esterna la causa dell'incidente. I responsabili della condotta dell'inchiesta a quella data già disponevano in effetti della base tecnica da cui proseguire le indagini. E' assurdo quindi attribuire all'A.M. la colpa della mancata prosecuzione d'indagini non di Sua competenza, accusandola di voler ancora sostenere il cedimento strutturale.

In definitiva, poi, l'accusa all'A.M. di aver condizionato le indagini viene sconfessata dal fatto che la Commissione Luzzatti non aveva avuto remore nell'esprimersi liberamente già ai primi di dicembre 1980 in favore di una esplosione interna o esterna.

Ma ancora più inaccettabile è la successiva conclusione della Relazione Gualtieri che asserisce, circa le conseguenze delle due lettere dello SMA, che: "l'Autorità politica non assunse di conseguenza alcuna specifica iniziativa; nella sostanza si limitò a farsi incidentalmente tranquillizzare dall'A.M.".

Conclusione di estrema gravità ove si consideri che la stessa sembra essere il concreto fondamento della pesantissima, anche se nebulosa, accusa di "alto tradimento", mossa ai vertici dell'A.M. dal Giudice Priore, per avere "impedito l'esercizio delle attribuzioni del Governo della Repubblica nelle parti relative alle determinazioni di politica interna ed estera concernenti il disastro aereo del DC-9 ITAVIA ...".

Nel rendere nota la situazione aerea dei propri velivoli al momento dell'incidente e "rinviando peraltro alle conclusioni dell'inchiesta in corso a cura del Ministero dei Trasporti", l'Aeronautica non poteva, incidentalmente o no, tranquillizzare i politici a meno che gli stessi non cercassero pretesti per farsi tranquillizzare.

L'Autorità politica ben conosceva infatti l'ordinamento e ben sapeva che ad indagare sull'incidente erano il Ministero dei Trasporti - con la Commissione Luzzatti - e la Magistratura.

Tali due organismi ben sapevano di questa loro responsabilità e nessuno impediva loro di proseguire nei rispettivi compiti d'istituto senza farsi anestetizzare da una lettera riservata dello SMA diretta ai propri Superiori livelli, di più motivata solo dalla necessità di chiedere tutela a fronte di scriteriati attacchi e per fornire i dati sul disastro aereo quali risultavano al momento.

Le due lettere, a volte chiamate spregiativamente "veline" o altro dagli autori di fiction, sono in sostanza considerate prove del depistaggio dell'A.M. Ma basta leggerle per capire che non dicono assolutamente quello che vuol far loro dire la Relazione Gualtieri, né tanto meno quello che all'opinione pubblica viene fatto credere sul loro contenuto.

Esse invece sono semplicemente la reazione alla campagna di disinformazione della stampa e della tv che, sulla scorta di quanto avanzato dal partito del missile, presentavano un velivolo da caccia F-104 con coccarde tricolori mentre lanciava un missile assassino contro il DC-9 ITAVIA. Tale partito, all'epoca, era fortemente influenzato dall'amministratore delegato ed azionista dell'ITAVIA Davanzali, che distorceva, a favore della tesi missile, le notizie della Commissione Luzzatti, tanto da venire diffidato dal Giudice Santacroce il 17 DIC 1980, cioè prima della lettera del SIOS A.M. a lui indirizzata.

L'unica reazione ad una situazione così infamante, l'A.M. poteva porla in essere dicendo allo SMD solamente quanto Le risultava ed informandone anche il Ministro, chiedendo a tale Stato Maggiore di intervenire per evitare il propagarsi di notizie false.

Peraltro non ottenne mai alcuna risposta ufficiale.

La lettera fu poi inviata anche al Giudice Santacroce con lievi variazioni di forma a firma di un alto ufficiale dello SMA (cfr. Allegato 34). In essa l'A.M. non prendeva posizione per nessuna delle possibili ipotesi, tanto meno per il cedimento: se lo avesse fatto, sarebbe stato una indebita interferenza nelle indagini. Nonostante ciò, la Relazione Gualtieri imputa all'A.M. di aver indicato il cedimento strutturale per depistare. Ma di ciò parleremo meglio in seguito, nel capitolo sulle ipotesi del disastro.

Su queste due lettere si è comunque sbizzarrita la fantasia di tutti. Esse sono state fatte diventare la fonte delle deviazioni dell'A.M. Sono in allegato (cfr. Allegati 32 e 34) e basta leggerle per concludere che esse contengono solo la descrizione delle indagini condotte immediatamente dopo l'incidente e volte ad accertare, nonché a stabilire, che non vi erano esercitazioni militari A.M. o NATO nel luogo dell'incidente e velivoli intorno al DC-9, cosa che, ora, viene confermata da tutte le perizie.

In definitiva l'A.M. non ha mai sostenuto il cedimento strutturale, cosa che invece aveva sostenuto energicamente in Parlamento proprio il Sen. Gualtieri. Se qualche esponente dell'A.M. si è espresso in tal senso, si è trattato esclusivamente di opinioni personali espresse in modo colloquiale durante incontri con la stampa. E' stato anche detto che presso il SISMI c'erano "veline", peraltro anonime, che dicevano che in alcuni settori dell'A.M. veniva sostenuta la tesi del cedimento strutturale. Il Sismi - all'epoca retto dal Gen. Santovito - poteva dire ciò che voleva, ma non esisteva nessun supporto o riscontro reale alle sue affermazioni.

Si trattava allora del Sismi cosiddetto "deviato", da ritenersi veritiero o meno a seconda della convenienza.

h. Posizione della Signora Calderone a bordo del DC-9.

Con testimonianze contraddittorie viene sostenuto il posizionamento della signora in coda al velivolo, vicino alla toilette, e ciò per poter avere una evidenza idonea ad escludere l'ipotesi esplosione interna, dato che sul corpo della stessa non risultava nessuna bruciatura. In merito sussistono forti dubbi sulla testimonianza del Com.te ITAVIA Ascione, che pongono in evidenza come si sia cercato di dare per certo un fatto senza chiarire i numerosi elementi che lo rendevano invece più che dubbio. A riguardo ci si limita ad osservare - come riportato nell'allegata memoria, Allegato 35 - quanto segue:

- il comandante Ascione (che quella sera era in attesa di decollare con altro velivolo e decollò prima dell'I-TIGI) ha sostenuto di aver portato lui stesso, assieme ad un altro funzionario ITAVIA, tuttora sconosciuto, la Signora Calderone a bordo del DC-9 attraverso la scala posteriore; i barellieri della Croce Azzurra di Bologna, appositamente chiamati per assistere la Signora, hanno invece dichiarato di averla portata a bordo, ma attraverso la porta

anteriore dell'I-TIGI ed essendo la scala inefficiente, fu usata quella mobile aeroportuale. Indipendentemente quindi dalla posizione della Signora, una delle due parti o non ricorda bene, o mente;

- trasportare a braccia una signora con una gamba ingessata fino all'inguine attraverso la scaletta posteriore del DC-9 è impresa molto ardua, infatti è ben difficile che tre persone riescano a salire correlate fra loro la stretta scala posteriore di un DC-9;

- il Com.te Ascione, quale membro della Commissione d'inchiesta ITAVIA, nel corso di un interrogatorio ad un testimone, dipendente dell'ITAVIA, che disse d'aver visto un'ambulanza vicino al velivolo, non lo smentì. Altresì un altro testimone disse che la signora era stata collocata a bordo dai barellieri. Quindi, i barellieri erano veramente venuti in aeroporto;

- il Com.te Ascione ha detto di aver fatto accomodare la signora nell'ultimo sedile in fondo a ridosso della toilette di coda. Tale posizione è confermata da altri testimoni; i barellieri hanno però detto di averla accomodata sul primo sedile davanti a tutti della cabina passeggeri ed a velivolo già occupato;

- la perizia medica del Professor Giusti asserisce che, per il tipo di lesioni riportate, la Signora era nel velivolo quando esso ha impattato l'acqua; se la Signora fosse stata seduta in coda e con le spalle verso il finestrino, come dice Ascione, a causa del cedimento in volo della fiancata posteriore destra del velivolo, sarebbe stata sbalzata nel vuoto, come accaduto purtroppo ad altri passeggeri, e non sarebbe rimasta nel velivolo come asserisce invece la perizia medica (Allegato 36);

- il Com.te Ascione, quale membro della Commissione ITAVIA, a pochi giorni dal disastro e con felice intuito, chiese che la posizione in coda della Signora Calderone fosse portata all'attenzione dell'A.G., ovviamente a dimostrazione che non si era trattato di scoppio interno;

- il Com.te Ascione, stando ad alcune testimonianze, nell'ora in cui dice di aver trasportato la Signora sul DC-9, era invece su un altro velivolo;

- le norme della compagnia ITAVIA stabilivano che nessun passeggero potesse salire a bordo se non in presenza dell'equipaggio; come mai invece della Signora Calderone si occupò il Comandante di un altro velivolo e non l'equipaggio dell'I-TIGI?

Ci si chiede infine come mai nessuno abbia mai interrogato il Capo Scalo, vero responsabile degli imbarchi e che era quindi a conoscenza di come stavano e sono andate le cose, considerato che avrebbe fra l'altro dovuto lui stesso occuparsi dell'imbarco della Signora Calderone.

-

-

i. Supposte morti misteriose.

Costituiscono una matrice nell'idea del complotto aeronautico che ha finito per coinvolgere famiglie di piloti militari deceduti, che nulla possono aver avuto a che fare col caso. Non solo, ma il tambureggiare della stampa ha obbligato il Giudice ad interrogare persino le famiglie di due caduti della Pattuglia Acrobatica Nazionale (P.A.N.) in Germania - Ten. Col. Pil. Naldini e Ten. Col. Pil. Nutarelli, Ramstein, 28 AGO 1988 - soltanto perché fino a 40' dalla tragedia erano in volo nello spazio aereo di Grosseto, che è ben distante da quello di Ustica. Comunque, per ogni decesso, è stata svolta un'inchiesta dalla Magistratura.

l. Le menzogne sulla Relazione del Collegio Peritale Misiti.

La Relazione Misiti che, ricordiamo, ha escluso l'ipotesi missile ed indicato quella di esplosione interna, è stata anticipata dalla Senatrice Bonfietti e da un giornalista del Corriere della Sera, che la hanno svaloriata senza indicare riferimenti tecnici o giuridici, mentre il Sen. Gualtieri si è affrettato a puntualizzare che il Giudice, quale *peritus peritorum*, può anche non accettare il responso dei Suoi periti. Successivamente, dopo una serie di obiezioni e dubbi espressi, i PP.MM. hanno chiesto al Giudice di considerare la perizia inutilizzabile ai fini processuali. Il Giudice Priore ha quindi posto 25 quesiti di chiarimento ai periti, dei quali comunque solo tre inerenti le registrazioni radar. Nonostante le risposte fornite dai periti internazionali del Collegio, la migliore perizia disponibile sul caso Ustica è stata avvolta dal silenzio. Anzi, le evidenti risultanze derivanti dall'esame oggettivo del 94% del relitto, che è il "testimone" più attendibile, sono state, dal 1994 in poi, quasi ignorate mentre tutta l'attenzione è stata rivolta solo verso le tracce radar, anche se, sia nella Perizia sia nelle risposte ai successivi quesiti, tutti - compreso il Prof. Casarosa, autore di una specifica nota aggiuntiva - escludono energicamente l'ipotesi missile e confermano l'esplosione interna come causa più probabile della tragedia.

E' comunque vero è che in seguito il Giudice ha esonerato due dei Suoi periti, uno dei quali è il radarista Prof. Picardi, perché secondo lui erano venuti meno alla Sua fiducia avendo avuto rapporti con periti della parte inquisita. A tale riguardo, va detto che di tali rapporti non c'è, a detta del Giudice stesso, prova diretta, ma essi risulterebbero già sin dal 1991 e si sarebbero mano mano intensificati. Essendo anche le intercettazioni telefoniche una delle fonti di conoscenza dei suddetti rapporti da parte del Giudice, non si comprende perché non sia intervenuto subito, durante i lavori del Collegio Peritale ed abbia invece, non solo aspettato fino alla consegna della prevista Relazione (dopo la quale non esistono più segreti), ma abbia fatto passare ancora quasi un anno dopo la consegna della medesima per revocare i due periti (i lavori cominciarono il 25-09-1990; la Relazione fu depositata il 21-07-1994; la revoca dei citati periti è del 19-06-1995). Mentre ciò nulla toglie alla validità tecnica della

perizia, che del resto nessuno contesta - nemmeno i Magistrati - i media colgono invece l'occasione di questa notizia per svalutare l'intero Collegio Peritale, specie nei componenti esteri di provata ed indiscussa capacità ed esperienza internazionale. Non solo, ma persino il Giudice - il 19 FEB 1997 - incorre in un "lapsus" quando dice alla radio che il Collegio Misiti si è, come quello Blasi, spaccato enunciando pareri contrapposti. La cosa è sicuramente non vera, perché tutti gli 11 periti hanno firmato all'unanimità la Relazione e la hanno confermata nelle note aggiuntive e nelle successive risposte ai quesiti. Né le perizie parziali possono essere citate come spaccature o contraddizioni inaccettabili con la perizia principale. Dicendo il contrario si ignorerebbe che i compiti assegnati alle perizie collaterali, parziali e specifici, erano diversi da quelli assegnati al Collegio principale, invero tipicamente complessivi e generali. Del resto il Collegio Misiti ha comunque ben tenuto in conto quanto riferito dalle perizie collaterali e nelle risposte ai successivi quesiti ha chiaramente spiegato ai Magistrati le apparenti contraddizioni.

Per maggiore chiarezza e più ampi dettagli, si rimanda il lettore a quanto detto nel:

- Cap.II paragrafo 10, da pag.52 a pag.60 Collegio Peritale Misiti e perizia Protheroe (osservazione alle Realazioni).
- Allegato 24 "Documentazione circa la pretesa frattura in seno al Collegio Misiti e sue contraddizioni con le perizie collegate.

Inoltre, è da considerare che la perizia esplosivistica è stata condotta in condizioni diverse dalla realtà, cioè in assenza di pressurizzazione, e che essa quindi non fornisce alcun elemento certo di prova.

m. La inutilizzabilità dei dati radar di Licola e Marsala.

La non utilizzabilità dei dati è asserita dalla Relazione Gualtieri, ma senza alcuna motivazione tecnica e dicendo il falso, *come è provato dalle ultime perizie*, accreditando così solo i risultati del radar Marconi che, essendo il più vecchio dei due operanti a Fiumicino, era anche poco attendibile. Peraltro di tali risultati si considerano specificamente, al fine di poter sostenere la presenza di un velivolo vicino al Dc-9, unicamente i 3 famosi echi che sono da sempre in discussione, nonostante che le perizie tecniche non riescano a definirli come traccia attribuibile ad un velivolo (p. 20 Relazione Gualtieri, cfr. Allegato 17). Non solo, ma nel corso della trasmissione *Maurizio Costanzo Show*, del 22 GIU 1994, Gualtieri ha anche asserito che l'A.M. avrebbe addirittura "nascosto" i nastri radar, fatto documentatamente non vero.

n. Le menzogne sulla Relazione radaristica del Collegio Dalle Mese.

I risultati della relazione radaristica del nuovo Collegio Peritale Dalle Mese nominato dal Giudice Priore, dopo l'esonero del Suo perito radarista del precedente Collegio, vengono scorrettamente anticipati da un giornalista del Corriere della Sera e dalla Senatrice Bonfietti ancor prima che il Giudice abbia finito di leggerla, come da Lui stesso dichiarato nel corso di una intervista radiofonica il 19 GIU 1997. Nonostante l'abilità, questa volta la mistificazione è palese. Infatti, non disponendo di dati reali, essi li anticipano con la fantasia del proprio intendimento, dicendo cose contrarie a ciò che poi effettivamente dirà la Relazione, o inventandone altre.

Si è continuato infatti a dire che la relazione dà prova di aerei sconosciuti e nascosti, di portaerei e battaglie aeree, di nastri alterati, di deviazioni ed altro, mentre invece dalla relazione risulta chiaramente che:

- non ci sono velivoli intorno al punto del disastro per un raggio di 50/60 miglia;
- i nastri non sono stati manomessi;
- si può presumere la presenza di un velivolo (in base a tre echi prima ed uno poi) che si nasconde all'ombra del DC-9 (nello spazio aereo di Roma), che viene visto, comunque, dal solo vecchio radar Marconi;
- si notano echi solo primari parallelamente alla rotta del DC9, ma sfasati nel tempo e sempre nell'area di Roma, od al massimo fino a Ponza, echi che vengono comunque visti solo dal Marconi; i medesimi sono stati in effetti attribuiti dalla precedente Perizia Misiti ai lobi secondari del radar; ma dal momento che non si sa da dove vengano e dove vadano questi supposti aerei, viene quindi presunta la presenza di una portaerei nel Tirreno;
- le tracce sia dei radar militari della D.A. che civili del Traffico aereo sono congruenti.

Le asserzioni del Collegio Peritale vengono riportate nella Relazione in una forma in cui titoli e contenuto spesso sono in contraddizione, consentendo quindi il mantenimento di equivoci e strumentalizzazioni. Quale conseguenza dei medesimi si è avuta la bagarre di parte che ha annunciato la battaglia aerea (su Roma?), che ha dato per certa la presenza di portaerei, che ha confermato l'ipotesi missile, alterando quindi *in toto* il senso della perizia Dalle Mese.

A proposito della perizia radar, va ricordato che essa si è avvalsa della fattiva collaborazione ottenuta dal Comando NATO di Bruxelles, che pur aveva inizialmente opposto il segreto militare sui codici di identificazione, deroga che, non potendo l'Italia unilateralmente concedere, ha costituito motivo di critiche ed accuse. L'opposizione del segreto da parte della NATO, in effetti giovava ai visionari di battaglie aeree e relativi missili, in quanto giustificava qualsiasi illazione, ipotesi o misteriosi complotti, che il segreto impediva ovviamente di conoscere. Per contro tale segreto danneggiava fortemente la difesa. A conferma di ciò si è potuto osservare chiaramente l'esagerato pessimismo circa la disponibilità NATO a collaborare. Va poi sottolineato il forte disappunto di alcuni quando la

NATO ha collaborato effettivamente con i periti italiani, concorrendo in tal modo a chiarire una volta per tutte la situazione. Alle parti civili non rimaneva quindi che affidarsi a dichiarazioni ed annunci pubblici falsi ed arbitrari, che peraltro non sono mai stati smentiti o ridimensionati da chi di dovere.

Per quanto riguarda i contenuti della Perizia d'ufficio del Collegio Dalle Mese, delle sue risposte ai quesiti posti dal Giudice e quelli corrispondenti alle controperizie di parte inquisita sono già stati trattati nel Capitolo II, Punto 11.

Si evidenzia in particolare che la Perizia Dalle Mese è stata presentata dalla stampa, dalla radio e dalle televisioni come la prova definitiva della battaglia aerea, della manomissione dei nastri da parte dell'A.M., della presenza di velivoli attorno all'I-TIGI ed infine, in questi ultimi tempi, come prova del complotto degli uomini dell'Aeronautica.

Va pertanto decisamente stigmatizzato il comportamento di coloro che, avendo interessi di parte, hanno diffuso, attraverso i media, notizie false e volte non alla ricerca della verità, ma a riproporre proprio quel processo di piazza che ha già stabilito i colpevoli in base a fatti che sono in contrasto con le evidenze.

Il Comitato, in ogni caso, condivide quanto asserito dalla Perizia Dalle Mese, in ordine:

- alla integrità dei nastri radar che, anche secondo le informazioni fornite dalla NATO, non sono stati manomessi, mentre la situazione aerea è congruente con le registrazioni dei radar civili e militari;

- alla conferma che non vi sono aerei intorno al DC-9 nel raggio di 50-60 NM dal luogo dell'incidente;

mentre il Comitato non condivide affatto quanto asserito dalla Perizia in merito alla possibilità:

- di attribuire i famosi echi del radar Marconi intorno al DC-9, all'altezza di Roma-Ponza, a velivoli (PR 1, 2, 3, ecc.), quando invece la Perizia ha dimostrato che sono anomalie di sensibilità del vecchio Marconi (gli altri radar, infatti, non li "vedono"), che si ripetono nella stessa giornata per altre 11 volte negli stessi luoghi ogni qual volta che vi è passato un aereo, simile al DC-9, che abbia mantenuto la stessa rotta e quota;

- di individuare prove della presenza del velivolo nascosto; infatti il punto di congiunzione fra tale velivolo ed il DC-9, individuato fra Bologna e Siena, si sarebbe verificato quando le due tracce erano a 9 NM di distanza l'una dall'altra, non essendo quindi le stesse né sovrapponibili, né confondibili; non era possibile che il velivolo potesse accodarsi al DC-9, trovandosi davanti al DC-9 stesso di ben 9NM (17 km); inoltre i tre plot attribuiti ad una

rivelazione del velivolo nascosto subito a sud di Roma sono anch'essi una anomalia del Marconi, che si ripete per altri velivoli nella stessa giornata, in altri orari e sullo stesso punto, risultando quindi provato il mal funzionamento di tale radar;

- di individuare i velivoli a nord della Sardegna, circa 20, peraltro di nessuna rilevanza per l'incidente, dicendo che erano aerei militari senza risponditore SIF; infatti, pur volando tali aerei in uno spazio certamente non collegabile con quello ove si è verificato l'incidente di Ustica, di detti aerei 8 avevano invece il SIF attivo, 4 lo attivavano in modo intermittente, mentre i rimanenti 8 non ne presentavano alcuna attivazione in quanto, eseguendo voli di trasporto, collegamento, addestramento od altro, non erano impiegati in voli operativi.

A tali puntualizzazioni va inoltre aggiunta la banalità dell'errore dei periti circa l'atterraggio di un probabile elicottero al centro del Tirreno - che fa loro presupporre la presenza di una portaerei - quando invece le coordinate del suo atterraggio coincidono con l'aeroporto di Bastia, in Corsica, il cui profilo territoriale non è stato in effetti riportato sulla mappa di plotting.

In ogni caso, l'individuazione di tutto questo traffico pare servire soltanto, nella confusione che ne deriva circa la situazione aerea della sera del 27 GIU 1980, a diffondere false notizie ed illazioni utili per coloro che non si intendono di traffico aereo, ma siano interessati a costruire ipotesi infondate.

E' forse questo lo scopo delle perizie? Siamo evidentemente di fronte ad errori che hanno almeno la necessità di essere confutati in quanto inammissibili e riscontrabili come tali nella stessa Perizia Dalle Mese.

o. Osservazioni sulle conclusioni della Relazione Gualtieri.

Per le conclusioni l'estensore della Relazione rinvia frettolosamente al testo: "le conclusioni stanno tutte nei fatti sin qui esposti ...".

E' una insolita semplificazione che consente al Sen. Gualtieri di "dimenticare", strada facendo, molti dei punti per i quali motivi di giustizia ed equità avrebbero dovuto essere valutati secondo competenze e responsabilità ed in un quadro di generale imparzialità.

Dopo aver individuato ed indicato nel testo inadempienze e comportamenti censurabili a carico di tutti gli organi della Pubblica Amministrazione, Magistratura e politici compresi che hanno condizionato lo svolgimento delle indagini (ad esempio, lo scollamento tra la Magistratura e la Commissione Luzzatti, i lunghi anni perduti per un recupero del relitto che, per legge, poteva essere fatto all'indomani dell'evento) il Sen. Gualtieri presenta invece il conto, delle colpe e delle responsabilità, soltanto all'Aeronautica.

Tace, di contro, completamente sulle carenze della Magistratura.

Per quelle dei politici si limita, peraltro, ad invitare il Parlamento a rielaborare le regole da seguire quando accadono incidenti della rilevanza di quello in argomento. Si tratta in sostanza della costituzione di una Commissione Nazionale Permanente di investigazione sugli incidenti interessanti velivoli civili, Commissione della quale tutti i Paesi più avanzati dispongono da decenni, ma che ancora oggi in Italia, a distanza di 17 anni dal disastro di Ustica, non esiste. Su questa non ottemperanza dell'Italia ad una norma liberamente sottoscritta fin dal 1950, l'I.C.A.O. ha espresso anche di recente il proprio biasimo ufficiale.

Per il personale dell'A.M. conclude invece, come aveva già anticipato nella prima pagina, che si può cominciare a chiedere conto per aver depistato le indagini, ostacolato le attività degli inquirenti e in pratica per il fatto che i politici si sono fatti "incidentalmente" tranquillizzare da quell'A.M. che, come essi ben sapevano, non era titolare di alcuna inchiesta!

Quale rafforzativo dell'illogicità dell'attacco all'A.M., il Sen. Gualtieri arriva anche a precisare che "il conto deve essere chiesto indipendentemente dalla causa tecnica dell'incidente".

Poiché la quasi totalità delle malefatte attribuite all'A.M. avrebbero senso e motivazione soltanto a fronte di una volontà di non far emergere l'ipotesi missile, ci si chiede in base a quale perverso ragionamento si possano raccomandare provvedimenti punitivi prescindendo dall'accertamento delle cause del disastro, visto che i Collegi Peritali Misiti e Dalle Mese escludono l'ipotesi missile e la battaglia aerea.

In sostanza il Sen. Gualtieri possiede la eccezionale capacità di individuare i responsabili senza sapere cosa sia effettivamente accaduto. La verità è che si è di fronte ad un comportamento da "caccia all'uomo" che, come già scrisse il Sen. Bosco nella Sua nota aggiuntiva alla Relazione Gualtieri, nel precisare che "risponde ad un fine accusatorio di medioevale memoria che non tiene conto del giusto processo e delle regole che sono proprie dello Stato di Diritto".

Viene spontaneo chiedersi come dei Parlamentari, che ancora oggi si atteggiavano a difensori della giustizia e della dignità dell'uomo, abbiano potuto sottoscrivere un tale documento.

p. Esempi di ricostruzioni infondate sui colpevoli del disastro e sugli "scenari".

La materia potrebbe trovare miglior collocazione in un trattato teatrale, poiché, nella maggior parte dei casi, si è trattato di "colpi di scena" atti ad avvincere il pubblico più che a portare contributi alle attività di indagine. La ricostruzione di eventi è stata in effetti facile, data la loro inconsistenza ed il fatto che esse non avevano alcun corretto riferimento tecnico che impedisse di presentare eventi mai verificatisi nella storia del volo come cose possibili. La parte del leone, con il conseguente successo di pubblico, l'hanno avuta coloro che hanno cavalcato lo scenario di battaglie aeree e di esercitazione aeree ricollegabili ad un complotto dell'Aeronautica per nascondere la verità. Le varianti giustificative delle medesime, invero affascinanti, erano l'attacco contro Gheddafi, contro suoi piloti traditori o contro un trasporto aereo di uranio, con partecipazione di uno, due, quattro o più velivoli, di tutte le nazionalità, con presenza di portaerei statunitensi e francesi. Si sono così scritti libri, realizzate trasmissioni, girati film, e riempiti, a puntate, giornali, che hanno spesso fatto la fortuna di

scrittori, autori e giornalisti. In tutto questo non c'è invero mai stato alcun riferimento, o indizio tecnico, che potesse sostenere in modo concreto tali fantasie. Gli unici elementi di riferimento sono stati individuati in negligenze od insufficienze dell'A.M., alcune anche solo di tipo burocratico-amministrativo, peraltro tipiche di tutte le amministrazioni, il tutto preso a motivo per dire che: "se i radar non hanno visto il MIG-23 allora non hanno nemmeno visto la battaglia aerea". Ciò non è vero, tenuto infatti conto che le condizioni tecnico-operative dei radar variano da zona a zona, da quota a quota e da tipo a tipo di radar e non possono essere generalizzate. Ciò nonostante esse sono state ritenute sufficienti per dare credibilità all'ipotesi della battaglia aerea, mentre, invano, i tecnici cercavano di spiegare errori e falsificazioni. Il tutto ha purtroppo influenzato le indagini ed intossicato l'opinione pubblica in modo spesso determinante. Ma, invero, ci sono anche stati scenari che, adattati all'ipotesi esplosione interna od a quella dell'esplosione esterna, si sono invero basati su quadri politici e su riferimenti a fatti reali che tuttavia non hanno trovato sui media pari eco e quindi non hanno avuto alcun effetto sull'opinione pubblica e sulle indagini. Citiamo fra questi quello costruito dal Sen. Giuseppe Zamberletti nel 1995 nel suo libro *La minaccia e la vendetta. Ustica e Bologna: un filo tra due stragi* (Franco Angeli, Milano, 1995) e quello citato da questo Comitato nelle conferenze tenute dal '93 e che sono state seguite limitatamente dai media.

Nel primo, il Sen. Zamberletti ritiene, confortato anche dal parere dell'allora Capo della Polizia Parisi, che il DC-9 sia stato abbattuto da una bomba fatta mettere da Gheddafi per dare uno specifico avvertimento all'Italia al fine di contrastarne la sua azione volta a sottrarre Malta dalla tutela libica. Tale bomba sarebbe stata seguita, dopo un mese, da quella esplosa alla stazione di Bologna (2 AGO 1980) con lo stesso proposito (coincideva infatti anche il tipo di esplosivo). Si fa in particolare notare che sovente il terrorismo internazionale non rivendica pubblicamente le sue azioni, caso di Lockerbie (B-747 Pan American), quello del Ciad (DC-10 U.T.A.) e, anche la criminalità organizzata usa lo stesso metodo. Gli elementi in possesso del Sen. Zamberletti erano noti a Governi e Ministri e potevano quindi dare in tempi utili un effettivo contributo alle indagini.

Nel secondo, il Comitato ha seguito un suo scenario di fantasia per dimostrare come sia facile inventare in questo campo una situazione plausibile, che avrebbe avuto anche una motivazione più "nostrana". Infatti le attività dell'amministratore delegato e comproprietario dell'ITAVIA, Davanzali, erano compromesse da una situazione finanziaria disastrosa e le sue attività immobiliari in Calabria avrebbero anche potuto suscitare reazioni da parte chi nutriveva interessi locali. Colpire l'ITAVIA con un attentato poteva avere conseguenze definitive per aggravare le sue difficoltà o per far pervenire segnali ed avvertimenti.

La manutenzione dei velivoli ITAVIA non era inoltre delle migliori, anche in relazione alla difficile situazione finanziaria della Società. In particolare il DC-9 in questione era un velivolo che gli equipaggi avevano segnalato per le frequenti significative avarie.

Ricordiamo infine che l'ITAVIA aveva subito alcuni sabotaggi in un contesto di pressioni ambientali, di scioperi e di incendi che potrebbero essere anche stati degli avvertimenti per impegni non mantenuti. Ed allora perché non alzare il livello degli avvertimenti fino a distruggere un velivolo, magari quello meno efficiente quando si trovava al parcheggio decentrato di Palermo alle 21.00 della sera del 27 GIU 1980? Nonostante la quasi certa perdita del velivolo si sarebbe in ogni caso ottenuto un rimborso assicurativo che avrebbe potuto quantomeno permettere un parziale soddisfacimento di impegni non mantenuti.

Una cosa del genere si sarebbe potuta fare incaricando una persona determinata che mettesse

la bomba con un timer fissato per le 21.00. La stessa non avrebbe potuto comunque prevedere le due ore di ritardo che hanno fatto divenire un comune scoppio o incendio a terra senza vittime, una tragedia. La tesi dell'errore nel tempo di scoppio ha un precedente nella strage di Piazza Fontana, ove la bomba scoppia quando tutte le altre banche sono chiuse.

Certo tale scenario è puramente di fantasia, ma è attendibile quantomeno al pari di quelli definiti dai vari inventori di scenari sul missile che hanno sempre giurato sulla validità dei loro assunti.

Se in effetti, si fosse subito indagato sulla bomba, come si indagò sul missile, forse qualche "pentito" a conoscenza del fatto che una persona determinata aveva collocato al bordo del DC-9 una bomba con timer si sarebbe potuto trovare.

Anche per questa ipotesi, purtroppo, le deviazioni a senso unico sono state determinanti per il condizionamento dell'opinione pubblica oltre che devianti per le indagini, forse anche perché si sarebbe creato panico e preoccupazione fra gli utenti del trasporto aereo italiano.

CAPITOLO VI

LE IPOTESI DEL DISASTRO E LE DEVIAZIONI

1. Considerazioni generali.

Nella tragedia di Ustica non si sono, in un primo momento, trovate tracce evidenti che consentissero di seguire *ab initio* di dare consistenza ad una ipotesi perché risultasse prevalente sulle altre. Chi lo ha fatto, o andava in cerca di popolarità e di scoop, o semplicemente avanzava una sua "impressione", ma non rappresentava che una sua idea, valida come qualsiasi altra. Infatti, le prime indagini e le successive non tennero per nulla conto, come è giusto, di queste impressioni (il Gen. Rana ed un giornalista del Corriere della Sera coll'invenzione del missile, il Ten. Col. Lippolis con la supposizione di una bomba). Esse tuttavia acquistarono, specie nei momenti di ristagno delle indagini, funzione di stimolo prima e di orientamento poi della A.G., fino a che il "partito del missile" impose all'opinione pubblica la sua versione, obbligando anche le indagini a percorrere le vie richieste.

Il rispetto che tutti ovviamente abbiamo di fronte al dolore delle famiglie, che giustamente chiedono la verità, fa assumere posizioni di indagine o di scelta delle ipotesi gradite, anche ad Autorità di Governo. Ciò purtroppo dà autorevolezza e credibilità all'ipotesi voluta senza sapere se essa sia almeno plausibile e, soprattutto, se sia coerente con i risultati dell'indagine. Non tenendo in tal modo conto dell'ingiustizia perpetrata verso innocenti divenuti colpevoli senza prove, senza difesa e senza alcuna sentenza.

Nel Caso di Ustica, il velivolo subisce danni strutturali ed impiantistici gravi in un tempo tanto breve da non consentire ai piloti nemmeno di lanciare un May Day (Sos aereo), essendo stato l'evento pressoché istantaneo. Non esiste quindi nessuna testimonianza diretta se non quella costituita dai pochi reperti e dalle salme galleggianti trovate in mare il mattino seguente. Ciò lascia il campo aperto a tutte le ipotesi, che, nell'ordine in cui possono venire considerate ed esplorate sono quelle di:

- collisione;
- cedimento strutturale;
- esplosione interna;
- esplosione esterna,

con l'appendice della nuova invenzione costituita, per il caso Ustica, dalla 5° ipotesi, la *quasi-collisione* - di fatto mai avvenuta al mondo - che emerge quando viene esclusa l'ipotesi dell'esplosione esterna.

La prima indagine da svolgere, in base all'esperienza internazionale I.C.A.O., deve tendere non solo a configurare l'ipotesi più attendibile, ma ha anche lo scopo di individuare la causa più probabile di un incidente aereo per arrivare a definire le necessarie procedure atte a prevenire altri incidenti a velivoli simili.

2. L'ipotesi della collisione

L'ipotesi prevedeva un oggetto che, volando alla quota di 25.000 piedi, avesse colliso con il DC-9. Si andò quindi subito alla ricerca di un velivolo mancante o incidentato - nazionale od estero - del quale risultassero tracce inequivocabili sui nastri radar. L'indagine venne effettuata dall'A.M. per i velivoli militari propri ed alleati operanti in Italia e, come abbiamo visto, dette esito negativo. In merito ne fu riferito in Parlamento dal Ministro della Difesa il 10 LUG 1980.

La Commissione Luzzatti indagò subito sulla collisione e la escluse, poco dopo, sulla base dell'esame dei rottami disponibili e dall'esame dei nastri radar. Essa citò, peraltro, che sul nastro del radar Marconi di Fiumicino, ma non sugli altri tre maggiormente interessati, compaiono 3 echi che avrebbero potuto indicare la presenza di un velivolo che non collideva, ma che avrebbe potuto incrociare la rotta del DC-9 in un tempo prossimo al momento del disastro. La citazione viene fatta per scrupolosa completezza di indagine, ma essa non scalfisce la conclusione che non c'è stata collisione. Essa venne esclusa anche dal Collegio Blasi e dal Collegio Misiti, che ha potuto esaminare attentamente il relitto del DC-9 quasi al completo (94%).

3. L'ipotesi del cedimento strutturale.

Indagare sull'ipotesi di cedimento strutturale, dopo quella della collisione, era il più importante ed urgente adempimento da porre in essere, poiché se fossero risultati indizi di cedimento sarebbe stato necessario provvedere all'immediato fermo ed alla revisione degli aerei dello stesso tipo che volavano nel mondo, ciò allo scopo di evitare altri incidenti.

E' ciò che fece la Commissione Luzzatti, indagando sulla costruzione e sulla vita operativa e manutentiva del DC-9, nonché sulla casistica di cedimenti strutturali verificatisi allo stesso tipo di velivolo.

Ne venne fuori una scheda che descriveva un velivolo assai vecchio e sfruttato in ore di volo e cicli operativi (atterraggi), con alcune piccole magagne strutturali (all'impianto di pressurizzazione, alla paratia di pressurizzazione ed alla coda, ove si era verificata una cricca di 5 cm., tenuta sotto controllo e comunque ritenuta non pericolosa per il volo).

Queste notizie, che vennero rese note in tempo reale, raggiunsero tutti quelli che, anche a titolo personale, seguivano il caso. Avvenne così che piloti ed esperti di volo si convincessero che fosse proprio avvenuto un cedimento, tanto più che alcuni incidenti di cedimento si erano verificati sui DC-9, pur senza conseguenze tragiche, a causa della bassa altitudine alle quali si erano verificati.

Ma chi autorevolmente contribuì a diffondere l'ipotesi del cedimento fu proprio il Sen. Gualtieri che, in Parlamento, dichiarò che l'ITAVIA non eseguiva una corretta manutenzione dei velivoli, accumulava ritardi ad ogni volo - cosa da lui constatata per esperienza personale - richiedendo addirittura che alla Società aerea venisse revocata la concessione governativa per insicurezza. Naturalmente, si opponevano a questa versione dei fatti i rappresentanti della ditta costruttrice e, soprattutto, i rappresentanti dell'ITAVIA e del R.A.I. che, in qualche modo, ognuno per le proprie responsabilità, sarebbero stati pesantemente coinvolti da una tale misura. Anzi, la Ditta costruttrice escluse ufficialmente, da subito, il cedimento. ITAVIA e R.A.I. preferirono invece percorrere la via dell'ipotesi missile che, per chi se ne intende davvero di cose e problemi aeronautici, appariva già allora la meno probabile (impossibilità di mantenere la segretezza, abbattimenti avvenuti per errore sempre dichiarati dai responsabili, difficoltà ed incertezza di poter abbattere velivoli con missili aria-aria alla fine degli anni Settanta, operazioni di volo coinvolgenti decine se non centinaia di persone, necessità disporre di guida radar, impossibilità di non essere visti da altri radar). Tale ipotesi li avrebbe infatti esonerati da ogni responsabilità e, nel caso della Società ITAVIA, avrebbe permesso di ottenere cospicui indennizzi.

Certamente a titolo personale parlarono di cedimento anche diversi Ufficiali piloti e, in una conferenza stampa con giornalisti aeronautici, il Gen. Mangani rispose, a domanda, che, secondo lui, data la storia del velivolo, poteva anche essersi trattato di cedimento.

Tutto ciò accadde nei primissimi mesi, perché poi prese corpo l'ipotesi dell'esplosione, dato che furono trovate tracce di esplosivo su alcuni reperti, proprio da parte della Direzione dei Laboratori Chimici dell'A.M.

Ma la storia del cedimento non finì, come sarebbe stato ragionevole, fino a che la Commissione Luzzatti, con la Relazione preliminare del dicembre 1980, non lo escluse. Esso fu tuttavia ripreso dal "partito del missile" e conseguentemente dal Sen. Gualtieri, nel frattempo diventato presidente della Commissione Stragi, come prova della malafede dell'Aeronautica che "aveva sostenuto pervicacemente il cedimento", impedendo altre indagini. In verità - come si è visto - non esiste documento alcuno o dichiarazione ufficiale nel quale l'Aeronautica Militare abbia mai preso posizione per una ipotesi qualsiasi, tanto meno per quella del cedimento. Se il SISMI riferisce che al tempo in certi ambienti aeronautici si propendeva per il cedimento, ciò può significare soltanto che o erano pure invenzioni del SISMI, o che, a titolo personale, alcuni lo pensavano. Ma ciò non poteva certo costituire prova che l'A.M. propendesse per il cedimento. Ciò nonostante, questa, per la Commissione Stragi, è invece la prova che l'A.M. ha sempre pervicacemente perseguito l'ipotesi del cedimento.

Ma le famose 2 lettere dello SMA del dicembre 1980, che rappresentano l'unica presa di posizione dell'A.M. sull'argomento (cfr. Allegati 31 e 33), inequivocabilmente, non contengono cenno ad ipotesi alcuna.

Occorre ricordare che la composizione della Commissione Luzzatti, con rappresentanti di tutte le parti in causa, consentiva alle stesse di seguire passo passo le indagini. Vi fu un periodo, breve, di studio della collisione, poi quello del cedimento strutturale, durato alcuni

mesi, ed infine vi fu quello dell'esplosione, ma i media riportarono soltanto che il cedimento era sostenuto dall'A.M., in quanto il filo diretto costituitosi fra interessati e media aveva iniziato a funzionare a favore delle parti civili - in particolare l'ITAVIA e le famiglie - che erano tutte volte a criminalizzare l'A.M.

Questa prima vera deviazione operata sull'opinione pubblica si inserisce gradualmente e si rinforza poi con la C.S., per la quale questa "convinzione" - della colpevolezza dell'A.M. - diviene uno dei *leit-motiv* di accusa. E non viene tenuto in alcun conto il risultato della Commissione Luzzatti, già anticipato nel dicembre '80 e confermato nella sua relazione finale, che non si era trattato né di collisione, né di cedimento, ma di esplosione.

A questo punto, l'A.M. si convinse che le chiacchiere sul cedimento e sulla sua pretesa adesione a questa ipotesi sarebbero state accantonate. Invece le medesime riemersero ogni qualvolta ciò faceva comodo a qualcuno. Allora, perché sui media tali ipotesi ritorna invece spesso, stante il silenzio dell'A.G.? Perché questo costituiva per i media uno degli argomenti a favore della presunta inaffidabilità dell'A.M., ritenuto utile allo scopo di farla sospettare di complotto e di depistaggio.

4. L'ipotesi dell'esplosione.

Si configura quale ipotesi probabile quando la Comm. Luzzatti acquisisce i risultati dei Laboratori dell'A.M., di quelli del RARDE e dell'Università di Napoli, che indicano tracce di esplosivo su alcuni reperti galleggianti. Va fatto in particolare notare che proprio quell'A.M., che si vuole convinta del cedimento e che metterebbe in atto deviazioni, fornisce alla Commissione Luzzatti ed al G.I. le prove che si era di fronte ad una esplosione quale causa della tragedia. La Commissione Luzzatti esaminando i nastri radar, i reperti e le salme, raggiunse il convincimento che si era trattato di esplosione, ma non poté indicare se interna (bomba) o esterna (missile). Chiese, quindi, per poter proseguire le indagini, il recupero del relitto.

A questo punto iniziarono le vere e proprie deviazioni operate da alcune parti in causa e da Autorità Politiche, "guidate", o inconsapevolmente orientate, a scegliere per convenienza l'ipotesi missile.

a. Esplosione esterna.

L'ipotesi del missile fu subito avanzata dal Gen. Rana, certamente non competente di D.A., di missili e di velivoli atti a lanciarli e delle loro procedure operative. Infatti, soltanto una persona incompetente, ma interessata, poteva pensare di scegliere l'ipotesi più difficile a

realizzarsi, tenuto conto che nessuno avrebbe ragionevolmente scelto per abbattere un velivolo civile un caccia armato di missili correndo il rischio di essere individuato.

Inoltre all'epoca, i missili avevano soltanto il 70% di probabilità di colpire l'obiettivo mirato e non più del 70% di probabilità di distruggere lo stesso (con una probabilità totale quindi del 49%). Ciò vuol dire che per essere certi di distruggere un velivolo sarebbe stato necessario disporre di due velivoli idonei, ciascuno dotato di due missili, di due piloti addestrati e di specifica assistenza da parte almeno di un radar, per lanciare non meno di due missili. Comunque anche chi poteva disporre di queste cose e avesse voluto farla franca, sapeva bene che ciò sarebbe stato impossibile, essendo quella zona battuta da ben 4 radar. E' quindi da escludere un'azione voluta da una Nazione o da un Suo Servizio Segreto che fosse in grado tecnicamente di porla in essere. Tali Nazioni avrebbero logicamente preferito, in tal caso, usare una piccola bomba messa a bordo di un velivolo passeggeri da un individuo determinato, il cui silenzio sarebbe stato facilmente ottenuto. Inoltre, un missile - con le peculiari schegge della sua testa di guerra - lascia tracce inconfondibili su tutte le parti di un velivolo colpito. Ne costituiscono esempi lampanti il G-222 dell'A.M. e l'elicottero dell'E.I. abbattuti in Bosnia nel 1993

Ma anche se il lancio fosse avvenuto per errore, e quindi nell'ambito dell'esecuzione di un volo programmato con armamento reale e registrato da centinaia di persone, esso sarebbe stato subito denunciato da chi lo aveva eseguito, come è sempre avvenuto per simili errori, anche fra nemici, sia per l'impossibilità nel mantenere a lungo il segreto, così come per ragioni di etica professionale, né vi è traccia di altro eventuale bersaglio verso il quale potevano essere indirizzati i missili, che, per errore, avrebbero invece colpito il DC-9.

In altre parole, il Comitato sostiene che i personaggi che avanzarono subito l'ipotesi del missile, in particolare il Gen. Rana ed un giornalista del *Corriere della Sera*, lo fecero il primo per preventiva difesa di eventuali responsabilità del R.A.I. ed il secondo per la naturale propensione giornalistica tesa alla ricerca dello scoop. Dietro di loro, comunque, si parò subito il proprietario dell'ITAVIA, Davanzali, che fu anche citato dal Giudice per propalazione di notizie false e volte a turbare l'opinione pubblica (tuttavia questo è rimasto il primo ed unico caso del genere). Ciò avvenne nel dicembre '80. Ma subito dopo il Ministro dei Trasporti Formica, nel riferire in Parlamento i risultati della Commissione Luzzatti - come riportato dal Sen. Gualtieri nella Relazione della C.S. - disse di ritenere che fosse stato un missile, trascurando completamente i veri risultati della Commissione Luzzatti e le sue richieste di recupero. Perché lo fece? Forse perché il Gen. Rana, suo amico, gli aveva detto che era stato un missile? Perché lo aveva detto Davanzali? Perché era una tesi che andava bene alle parti civili, specie ITAVIA e familiari? Perché tale ipotesi sembrava già allora la più popolare, per un certo tipo di opinione pubblica antimilitarista, anti-NATO ed anti-USA? Il Ministro non spiegò le Sue ragioni, né qualcuno del resto glielne chiese.

In ogni caso le indagini andarono avanti e l'A.G. ebbe la conferma delle tracce di esplosivo da ulteriori analisi fatte condurre senza comunque comunicarne gli esiti alla Commissione Luzzatti. Dopo aver presentato l'esplosione sui media come provocata da un velivolo con coccarde tricolori che lanciava un missile contro un DC-9 e dopo la richiesta di smentita dell'A.M. al Suo Ministro, l'indagine pian piano cadde in letargo e la Commissione finì col dimettersi, visto che le richieste di recupero del relitto non avevano seguito.

A questo punto il Giudice Bucarelli, succeduto al Giudice Santacroce nel 1984, nominò il Collegio Peritale Blasi, cosa che non aveva fatto il suo predecessore. Il nuovo Collegio, forte del primo recupero del relitto effettuato al 34% - peraltro non esaminato esaurientemente - dette un primo responso a favore dell'ipotesi missile. Quando il Giudice pose quesiti di

approfondimento si ebbe quindi la spaccatura del Collegio Peritale, che si divise in due. Una parte - 2 periti - a favore della "bomba" ed una parte - 3 periti - a favore del "missile". A questo punto si scatenò di nuovo l'interesse dei media e si fecero sull'argomento varie trasmissioni radiofoniche e televisive. L'Associazione delle famiglie intervenne massicciamente, facendo specifiche pressioni sulle massime Autorità dello Stato e sull'opinione pubblica, non accettando la tesi della bomba ed inducendo il Giudice a dimettersi dall'incarico, anche a seguito di una disputa e del reciproco scambio di accuse con l'On. Amato, di cui comunque non si è più saputo l'esito (disputa relativa alle fotografie del relitto attribuite dal Giudice alla Ditta appaltatrice del recupero, mentre l'On. Amato le attribuiva ad un intervento subacqueo USA) (cfr. *infra*, p. 64).

Nel frattempo - come abbiamo visto - si consolidava fortemente il "partito del missile" e si sviluppava il processo di piazza, mentre si cominciavano a palesare gli interessi di ogni genere che stavano dietro a questa ipotesi e che saranno esaminati in seguito. L'interesse dell'opinione pubblica e degli interventi citati inducevano quindi il Parlamento ad incaricare la C.S., sotto la Presidenza Gualtieri, di indagare, come si è visto, su Ustica.

L'indagine si pose fra le dovute indagini dell'A.G. ed il processo di piazza, creandosi così un conflitto giuridico, peraltro rilevato anche dal Presidente della Repubblica che inviava ai Presidenti delle Camere una corposa lettera in tal senso (cfr. Allegato 14).

L'indagine già descritta viene in pratica svolta come un processo dell'Inquisizione, quindi senza alcun diritto di difesa per coloro che non confessavano che era stato un missile e che comunque non potevano confermarlo semplicemente perché non avevano visto ciò che non c'era, come sarà poi provato dalle successive perizie.

Infatti, lo scenario, il susseguirsi degli avvenimenti, gli scopi e gli autori dell'abbattimento presunto del DC-9 - che dovrebbero costituire la più importante conclusione dell'inchiesta - non sono definiti che da ipotesi senza riscontri obiettivi e certi e che, spesso, sono in contraddizione l'una con l'altra. Né si capisce perché il numeroso personale inquisito dell'A.M., appartenente ai vari livelli, dovrebbe proteggere sia i criminali "esecutori" dell'abbattimento di un velivolo italiano, comportante la morte di 81 cittadini, che le loro nazioni di appartenenza.

Il Ministro della Difesa del Governo Amato, On. Salvo Andò (Psi), che volle la costituzione di parte civile del suo Ministero contro il personale A.M., nel corso di un'intervista, alla domanda specifica formulata da un giornalista - circa le ragioni per cui il personale A.M. tacesse la verità - se la cavò nel modo più banale, rispondendo che ciò era probabilmente dovuto ad una quasi costituzionale attitudine dei militari a conservare assolutamente il segreto.

A tale asserzione, pur altamente offensiva, non solo per il personale coinvolto nell'inchiesta, ma per tutti i militari, che sono, a tutti gli effetti, cittadini italiani, non vi fu, purtroppo, reazione alcuna.

In ogni caso il missile, la battaglia aerea, l'alterazione dei nastri, le deviazioni presunte, i silenzi denunciati e non provati, ottenevano l'avallo ufficiale della Commissione Stragi e, senza prove, consentivano al processo di piazza di divenire inarrestabile, quasi un obbligatorio riferimento anche per le indagini ufficiali.

Tanti sono stati la pervicacia e gli interessi in gioco, che il tempo ha consolidato e fatto allargare, che, anche quando le successive indagini escluderanno perentoriamente il missile, la battaglia aerea, l'alterazione dei nastri radar e quant'altro, si è comunque dovuto assistere

ad incomprensibili e stupefacenti interpretazioni personali di perizie che peraltro erano chiare e conclusive. Anche il Giudice è stato oggetto di questi condizionamenti, come li ha subiti tutta l'opinione pubblica italiana, ed ha quindi continuato e continua ad indagare nelle direzioni indicate dal partito del missile, che comunque sono state via via smentite dai risultati peritali. Nonostante tale verità emerga, essa non fa più comodo, anzi diviene molto scomoda sia per le responsabilità eluse che per gli interessi che hanno guidato il "partito del missile".

Il Comitato afferma, nonostante i risultati delle ultime indagini - comunque non ancora in suo diretto possesso - che non esistono elementi nuovi che possano far riesumare l'ipotesi del missile. Tante sono infatti le prove già raggiunte della sua inesistenza.

b. Esplosione interna.

Questa ipotesi fu avanzata per primo dal Ten. Col. Lippolis - comunque come impressione personale - e venne rafforzata dal ritrovamento di tracce di esplosivo.

E' diventata quindi, confermata dai risultati della perizia, l'unica ipotesi sostenibile per la Commissione Misiti.

Tuttavia, questa conclusione ufficiale, come abbiamo visto, è stata minimizzata da tutti e posta in secondo piano anche dalle indagini ufficiali, tanto che gli operatori dei media non la considerarono più. Qui sta *la vera inaudita deviazione* che il processo pubblico opera al servizio di interessi i più vari, con l'obiettivo di influenzare pesantemente l'A.G. e provocando la lacuna incolmabile dei veri ritardi della medesima nell'indagine sulla esplosione interna.

Ritardi che in effetti hanno inciso in modo sicuramente negativo nell'identificazione dei responsabili. Gli stessi dovevano essere ricercati anche attraverso le ricostruzioni delle ultime operazioni di manutenzione del velivolo, negli scali di Bologna ed in quelli precedenti, che non si è tuttora riusciti a conoscere se siano stati Ciampino, Lamezia o Palermo. Infatti, durante la sosta a Bologna il secondo pilota del DC-9 - Fontana - avendo poco prima della messa in moto, rinvenuto a bordo nel galley (contenitore in zona toilette) un "pacchetto" contenente un "particolare tecnico", chiese per radio spiegazioni al personale a terra.. Gli fu risposto che esso conteneva il "pezzo di ricambio" per la scaletta anteriore, di non sbarcarlo, ma di custodirlo nel galley per consegnarlo a Palermo, dove avrebbero provveduto, con esso, a riparare la scaletta (Allegato 37 dichiarazioni dei tecnici ITAVIA Pasquale Vito e Guglielmo Fortini). Ci si chiede chi approvvigionò il "pezzo di ricambio", se Bologna ne disponeva e - se il pezzo fu caricato a Palermo - perché era stato inviato a Bologna per poi farlo ritornare di nuovo a Palermo per eseguire la riparazione. Ovvero se il pezzo proveniva da Ciampino (sede tecnica dell'ITAVIA), perché il particolare tecnico era arrivato a Bologna via Palermo, dove sarebbe dovuto tornare? Chi lo consegnò e a chi lo diede? Come mai nessuno avvisò prima lo sfortunato subentrato equipaggio dell'esistenza di quel "pacchetto" rinvenuto quasi per caso dal secondo pilota? Che cosa potrebbe dire il Capo Scalo di Bologna, che non risulta peraltro sia mai stato interrogato in merito alla questione?

In qualche magazzino tecnico doveva pure essere registrato "lo scarico" del pezzo ed il nome di chi lo aveva ricevuto. Il pilota che pilotò l'aereo a Bologna che cosa sapeva di tutto ciò e perché l'aereo ritardò l'arrivo a Bologna? Se indagini sono state fatte in tal senso lo si ignora, e purtroppo anche la stampa non ne ha mai parlato, come invece ha fatto per tutte le notizie fondate o meno sul caso.

Se già la Luzzatti constatò, sin dai primi giorni la sparizione a Bologna del "foglio giallo" del Quaderno Tecnico di Bordo (Q.T.B.) del DC-9, nonché l'irreperibilità dei nastri del Cockpit Voice Recorder (C.V.R.) riportanti i colloqui fra i piloti ed il Centro delle Operazioni ufficiali della Società dell'ITAVIA - riferita ai giorni precedenti l'incidente - era evidente che si poteva anche indagare più a fondo.

Va inoltre notato che l'evento distruttivo è avvenuto alle 20.59'45", cioè quasi all'ora esatta - 21.00 - e che esistono anche le bombe a tempo oltre a quelle barometriche (che taluni, per avversare l'ipotesi bomba, pretenderebbero sia l'unica possibilità tecnica di innesco di scoppio). Il ritardo di circa due ore della partenza del DC-9, qualora vi fosse stata una intenzione stragista, poteva essere stato ininfluenza, nel caso che la bomba fosse stata collocata a Bologna. Ma qualora invece essa fosse stata collocata altrove, l'imprevedibile ritardo verificatosi nel decollo da Bologna potrebbe avere indesideratamente causato il disastro e la morte di 81 persone. Disastro che forse poteva non essere nei piani di un attentatore, che poteva avere l'intenzione di far scoppiare la bomba quando l'aereo si fosse già trovato a terra a Palermo (una simile azione avrebbe anche potuto essere un messaggio di avvertimento, per chi doveva capire).

Quindi, la disinformazione è continuata e, non essendoci chi avesse il coraggio civile e giuridico di ammettere di avere sbagliato, i tempi, come già dicevamo cinque anni fa, si sono allungati in attesa di sostituzioni di inquirenti, per dimenticanze ed oblii, o per più pressanti emergenze nazionali, mentre gli operatori del partito del missile hanno continuato ad individuare altri settori di lavoro per pretendere di far valere la loro tesi.

L'allungamento delle indagini e la proroga al Giudice inquirente - concessa fino al 31 DIC 1997 - è stata infine ottenuta con l'invenzione, del tutto italiana, della *quasi collisione*, configurata dai periti, Prof. Casarosa e Prof. Held, del Collegio Peritale Misiti.

5. La quasi collisione.

L'ipotesi era già stata contemplata ed esclusa nella Periza Misiti.

Nella nota aggiuntiva i due periti Casarosa ed Held, pur confermando l'ipotesi di esplosione interna come la più probabile, ma non certa, hanno pensato che la presenza di echi spuri, collegata al recupero di una tanica di aereo, se unita ad altri elementi di presenza di aerei comunque da verificare, avrebbe potuto consigliare di esaminare "l'opportunità" di proseguire le indagini anche per accertare meglio se un velivolo avesse potuto provocare il disastro con un "passaggio a sfiorare" il DC-9, pur senza collidervi. Il Prof. Hans Försching, tedesco, una delle massime autorità in materia di aereoelasticità, interpellato a suo tempo dal Giudice, si era dedicato al problema ed aveva concluso che il fatto, certamente mai avvenuto al mondo, era estremamente improbabile.

La nota aggiuntiva, interpretata peraltro erroneamente come frattura in seno al collegio, indusse il Giudice a costituire un nuovo Collegio di periti radaristici (Dalle Mese, Tiberio, Donali), cui diede il mandato di fare un ulteriore esame della situazione radar. Va rilevato a riguardo che lo stesso professor Casarosa specificò al Giudice che riteneva l'ipotesi della quasi collisione meno probabile dell'esplosione interna, anche qualora fossero stati individuati elementi di supporto all'ipotesi. Dei risultati della Perizia radaristica Dalle Mese, che comunque non suffraga l'ipotesi, si è parlato in altro capitolo.

Poiché questa ipotesi di quasi collisione sembra l'ultima che il partito del missile e della "colpevolezza dell'Aeronautica" intende cavalcare occorre esaminarla con particolare attenzione.

Infatti, la suddetta ipotesi appare inaccettabile vista tutta la sua improponibilità logica, tecnica, sperimentale e circostanziale, indipendentemente o meno dalla presenza di altri velivoli.

L'ipotesi è stata studiata anche dal Prof. Förshing, calcolando, per un ipotetico e teorico sistema alare rigido, la pressione che vi si scaricherebbe per l'interferenza fra le ali di due velivoli, che, procedenti nello stesso senso di moto, ed a velocità assoluta vicina a quella del suono, mantengano velocità relative minime e tali da permettere alle due ali di influenzarsi aerodinamicamente reciprocamente, con i rispettivi campi di pressione, per un tempo sufficientemente ampio ed alla distanza di circa tre metri.

Qualora tutte queste circostanze potessero verificarsi nella realtà e se:

- il sistema velivolo non reagisse elasticamente alle sollecitazioni di quel tipo;

- i piloti ai comandi dei due velivoli fossero rimasti ciechi ed insensibili, in modo da non intervenire sul lento moto relativo di sfioramento delle due superfici (in area chiara e limpida);

- se le pressioni si fossero sommate, cosa praticamente impossibile da verificarsi;

allora l'ala si sarebbe potuta rompere secondo i calcoli matematici teorici, ma non certo nella realtà pratica, non essendosi mai verificato nel mondo aeronautico, ove gli sfioramenti ed i contatti d'ala sono stati abbastanza frequenti, che i medesimi abbiano provocato la rottura delle strutture di forza delle ali, ma solo danni alle parti terminali e/o alle superfici che ne definiscono la forma esterna. Inoltre nel caso specifico, la rottura dell'estremità alare del DC-9 come causa iniziale, non avrebbe potuto provocare l'interruzione traumatica ed istantanea di tutti i sistemi del velivolo - elettrici, idraulici, del carburante, dell'ossigeno e della pressurizzazione - perché in tale estremità non passa alcun condotto dei medesimi, mentre sull'I-TIGI tale interruzione si è verificata istantaneamente perché il danneggiamento degli impianti è avvenuto nella parte di fusoliera all'altezza dei due motori, ove è concentrata la maggior parte dei suddetti sistemi.

Inoltre il pilota del velivolo da caccia che avrebbe "sfiorato" - alla distanza di tre metri, con

bassissima velocità relativa e con rotta parallela - l'estremità alare sinistra dell'I-TIGI, aveva tutto il tempo e la visibilità idonea ad evitare questo tipo di manovra che, certamente, non era quella adatta per abbattere un velivolo soltanto con uno sfioramento. In ogni caso, se il pilota avesse commesso un errore, nell'avvicinarsi troppo al DC-9, lo avrebbe sicuramente evitato; se vi si fosse invece avvicinato con l'intento di nuocere, doveva essere consapevole che per farlo doveva cercare una vera collisione, nella quale sarebbe rimasto comunque inevitabilmente coinvolto.

La improbabilità delle ardue e complesse condizioni tecniche che si sarebbero dovute realizzare nell'interferenza tra un velivolo da caccia ed il DC-9, spiega da sola a quali livelli possa giungere la definizione di una ipotesi che impedisca alla verità dell'esplosione interna di essere accettata.

Quanto poi attiene alla "invisibilità radar" di questo ipotetico caccia, che ha sfiorato il DC-9, occorre ammettere che esso si sarebbe nascosto sotto all'I-TIGI per poi sfiorarlo, abbatterlo ed allontanarsi. Tutto questo sarebbe avvenuto mentre quattro radar funzionanti non lo avrebbero mai visto, mentre vedevano bene il DC-9 ed i suoi rottami dopo la rottura dell'ala, il che è - ovviamente - inammissibile.

Anche ammettendo che la famosa traccia (-2) incrociante il DC-9 con una rotta di 90°, potesse essere davvero quella di un aereo, la medesima comunque non corrisponde alle condizioni cinematiche di volo associabili ad un velivolo sfiorante il DC-9 con rotta parallela.

In sostanza l'ipotesi della quasi collisione, se trattata da un incompetente livello tecnico scientifico e senza tenere conto delle conclusioni del Prof. Försching poteva solo servire a rimandare ad ulteriori indagini o comunque ad inficiare la chiarezza di quelle già svolte alle quali, con chiavi di lettura inconfutabili, occorre guardare con obiettività.

Certo che se ciò avvenisse bisognerebbe ritornare a pensare che gli interessi in gioco sono grandi, anzi grandissimi, ben oltre quelli che la nostra immaginazione può avere sinora individuato.

-

Un esempio della improponibilità dell'ipotesi si ritrova nell'indagine svolta da un giornalista -Andrea Artoni, di *Volare* - su eventi simulanti una quasi collisione sviluppata con lo Statens Haverikommision (SHK/Accident Investigation Board) - Ente della Sicurezza del Volo svedese - che ha escluso un tale evento nell'ambito di tutti gli incidenti di volo avvenuti ed a sua conoscenza. Copia delle domande e delle risposte relative a questa indagine sono state già inviate al Giudice Priore. Nell'Allegato 38 si riportano le lettere - aventi per oggetto la possibilità dell'ipotesi di "quasi-collisione" fra velivoli - intercorse fra il direttore di *Volare* e la responsabile dell'SHK.

-

CAPITOLO VII

GLI INTERESSI IN GIOCO

1. Considerazioni generali.

Nei trascorsi 17 anni di indagini e di processo di piazza, gli interessi in gioco nel caso Ustica sono emersi naturalmente e si sono via via resi più chiari. Se tali interessi siano stati perseguiti con metodi leciti od illeciti, se si siano palesati o siano rimasti latenti, pronti ad emergere al minimo evento favorevole o negativo, non può essere detto facilmente. Infatti, le indagini per accertare se vi fossero e vi siano a tutt'oggi interessi illecitamente perseguiti, non sono state fatte o sono appena iniziate - vedasi, ad esempio, gli atti giudiziari contro i Dottori Zurlo e Randanelli, nel caso MIG-23 libico (cfr. *infra*, pp. 86-87), e contro l'amministratore delegato dell'ITAVIA Davanzali, per turbamento della pubblica opinione (cfr. *infra*, p. 42) - ovvero semplicemente non le conosciamo, perché sono segrete.

Per queste ragioni ci limiteremo ad indicare quali erano gli interessi in gioco ed i comportamenti che li hanno creati e che li hanno resi evidenti.

Nella categoria degli interessi, oltre a quelli finanziari, occorre mettere ovviamente quelli relativi alle responsabilità di legge eluse, nonché quelli relativi alle responsabilità civili e penali che si cerca di ritorcere su altri. Vi è poi da tenere presente la categoria di interessi indiretti, quelli cioè che si sono creati con la diffusione delle notizie sul caso e sul relativo coinvolgimento dell'opinione pubblica. In tal modo nasce subito e si consolida un interesse politico di consensi in un certo tipo di opinione pubblica, quale quello teso a sfruttare l'occasione di una colpevolizzazione dell'A.M., sia sul piano ideologico in generale che antimilitarista in particolare (si ricordi che negli anni '75-'80 si hanno i riflessi del '68 sulle FF.AA., con in particolare gli scioperi delle mense e con l'ammutinamento dei controllori di volo, che imposero la civilizzazione). Si era in piena guerra fredda fra i due blocchi e qualsiasi indebolimento, anche morale, dell'uno o di una sua componente alleata andava a favore dell'altro. Ciò viene sfruttato anche in sede elettorale, tramite i consensi che la pietà verso le vittime e la ricerca dei colpevoli nell'A.M. facilmente crea.

Vi è poi la categoria degli "opinion maker", alcuni dei quali, grazie al caso Ustica, si sono fatti un nome, creandosi una "autorevolezza" spesso suffragata da responsabili politici in vena di facile conformismo. A questi, si aggiungano scrittori di fiction che si sono occupati del caso, conduttori televisivi e addirittura autori di film - quale *Il muro di gomma* di Marco Risi, Italia, 1992 - che, con arroganza, supponenza e gratuito ed infamante diletteggio, indicano nell'A.M. e nei Suoi uomini i colpevoli dei gravi misfatti.

In tutto questo caleidoscopio di interessi, non vi è un Governo, un ministro, un responsabile che promuova quella famosa Agenzia per la sicurezza, della quale il caso Ustica denuncia ad ogni atto la mancanza e che avrebbe inibito, se non stroncato, sul nascere tutti gli interessi palesi ed occulti.

Infine, tra gli interessi che si sono certamente creati in 17 anni ci sono anche quelli di coloro che non vogliono ammettere di essersi sbagliati, di essere stati "deviati", di aver perseguito

indirizzi e persone che si sono rivelati essere sempre più sbagliati gli uni ed innocenti le altre. Questa categoria, come le altre, si intreccia naturalmente, più o meno, anche con le conseguenze finanziarie che ognuna sottende o paventa. Da non trascurare, inoltre, le conseguenze che l'affare Ustica ha sul morale e sull'efficienza di una F.A. - bene ed interesse di tutti gli Italiani - che viene, senza ragione alcuna, emarginata al punto di non essere più chiamata, come è nella prassi, a dirigere lo Stato Maggiore della Difesa.

2. Gli interessi e le responsabilità dei protagonisti.

a. La Società ITAVIA.

La Società Itavia risponde in prima persona, eventualmente in partecipazione con la Ditta costruttrice Mc Donnell-Douglas, della efficienza, della manutenzione e del controllo dell'I-TIGI. Se la causa del disastro fosse stato un cedimento strutturale, la responsabilità civile e penale sarebbe stata anche sua. Questo potrebbe spiegare la ricerca immediata (favorita dalla presenza dei propri rappresentanti in seno alla Commissione tecnica d'indagine, per ciascuno dei quali non si presentava in pratica il problema del segreto istruttorio) di elementi a favore di ipotesi alternative al cedimento. La disponibilità di un nastro del radar Marconi di Fiumicino - da parte del Gen. Rana - e le consulenze di esperti statunitensi (cfr. Rapporto Machidull) su di esso nascono probabilmente da qui e dai concomitanti interessi del R.A.I., che era in particolare responsabile di aver certificato la navigabilità del velivolo. Così nacque subito l'ipotesi missile, una specie di fuoco d'artificio iniziale che poi acquistò man mano dignità di ipotesi molto probabile.

Fino a qui l'interesse evidente fu quello di escludere proprie responsabilità, scaricando su altri la probabilità di errori evidenti od addirittura ipotizzandone di voluti

Ma poi ci si rese conto che l'ipotesi missile era quella che più poteva pagare in termini finanziari, in quanto essa e la collisione avrebbero permesso di accusare lo Stato di non aver ottemperato - tramite l'A.M. - ai Suoi doveri, pretendendo quindi congrui risarcimenti e la riabilitazione della Società, che, nel frattempo, era stata dichiarata fallita dopo che, per iniziativa del Sen. Gualtieri, gli era stata ritirata la concessione governativa per l'esercizio commerciale del volo. Gli ignoti possessori delle azioni ITAVIA riceverebbero, nel caso l'ipotesi del missile venisse provata, risarcimenti nell'ordine di alcune migliaia di miliardi, perché la cessazione dell'attività commerciale della Società verrebbe facilmente imputata alla responsabilità dell'A.M. e quindi del Ministro e dello Stato.

Per questo, dunque, il Gen. Rana disse subito che si trattava di un missile e lo disse - in privato - anche all'On. Rino Formica, Ministro dei Trasporti, il quale in un primo momento lo tenne per sé e poi, nonostante i risultati della Commissione d'indagine ministeriale Luzzatti, riferendo in Parlamento sulla stessa, espresse l'opinione che si trattasse di un missile, dimenticando quindi l'esplosione interna. Nel contempo, l'amministratore delegato dell'ITAVIA, Davanzali, avvalendosi della tesi del missile, denunciò addirittura Governo e Ministri ritenendoli responsabili del disastro economico-finanziario della Società. Questa richiesta di risarcimento dei danni è in particolare basata sulle risultanze del nastro radar Marconi di Fiumicino, e si trascinerà nelle perizie di parte fino ai nostri giorni.

Viste ora le perizie ufficiali sulla inesistenza di velivoli nella zona del disastro, questa dell'ITAVIA risulta la prima grande deviazione sul caso. Essa ha senza dubbio non solo allungato i tempi di indagine, ma ha comunque impedito di fare chiarezza.

b. Il Governo, il Ministero dei Trasporti e il Ministero dell'Interno.

Il Ministero dei Trasporti nel caso Ustica, assunse gravi responsabilità di Legge. Titolare infatti ad istituire una Commissione Tecnica Ministeriale di indagine, poiché tutte le attività aeree civili ricadono sotto la sua responsabilità, nominò la medesima, ma poi non l'aiutò per far recuperare il relitto e non batté ciglio quando la stessa si autosciolse. Né la ricostituì, quando fu finalmente deciso il recupero del relitto del DC-9, lasciando così tutto il lavoro all'A.G., con quali risultati, sia sulla durata del caso che sulla chiarezza nella valutazione delle perizie, si è poi ben visto. Se le responsabilità del caso vennero imputate tutte all'Aeronautica Militare, come di fatto in vari modi e per varie vie inizialmente accadde, ciò fece certamente comodo ai titolari politici responsabili dei dicasteri interessati.

Il Ministero dell'Interno era ed è responsabile della sicurezza negli aeroporti civili e conseguentemente sarebbe stato responsabile di scarsa sorveglianza nell'ipotesi bomba. Quindi anche ad esso fece comodo la tesi del missile, pur pronunciandosi i Suoi rappresentanti - quali i Capi *pro tempore* della Polizia - talvolta per il missile e tal'altra per la bomba, comunque senza alcuna conoscenza tecnica del caso, ma venendo accreditati presso l'opinione pubblica solo se la loro opinione favoriva la tesi del missile.

Il Governo, in pratica, si disinteressò del disastro, ed in particolare affermò che non era stata tenuta alcuna riunione sull'argomento. Invece il Giudice Priore, a metà 1997, ha trovato presso la Segreteria della Presidenza del Consiglio, il verbale di una riunione tenuta dal Governo nel 1980 sull'argomento. La riunione non presentava aspetti significativi. Ma resta il fatto che i partecipanti avevano, a suo tempo, escluso di aver preso parte a qualsiasi riunione sia dinanzi all'A.G. che alla C.S.

Come si vede, dimenticanze di queste tipo non sono state considerate elementi di colpa o negligenze per chi non appartenesse all'A.M.

Il Governo, poi, lasciò all'iniziativa estemporanea di qualche Suo rappresentante la partecipazione a dibattiti ed all'azione di recupero del relitto. Peraltro l'ipotesi dell'esplosione interna, che venne avanzata anche in Parlamento nei primi atti dell'inchiesta, fu quasi subito totalmente abbandonata da tutti i responsabili delle indagini perché, disse poi la C.S., non risultava a bordo del velivolo alcuna persona di rilievo (come, ad esempio, il noto estremista Marco Affatigato, stante la sua vociferata prenotazione sul Volo HI 870 del 27 GIU 1980) che rendesse plausibile/attendibile un atto terroristico. Ciò in realtà avvenne perché questo abbandono favoriva chi sarebbe stato responsabile nel caso in cui si fosse trattato davvero di una esplosione interna, come in effetti indicano le ultime perizie e non provocava crisi nel trasporto aereo.

Le responsabilità del Governo per il recupero del relitto vennero eluse anche per gli avvicendamenti dei titolari verificatisi nel periodo e per i gravi eventi politici di quegli anni.

c. Il Registro Aeronautico Italiano.

Il R.A.I., come si è visto, partecipò, stante la specifica responsabilità istituzionale, all'allontanamento iniziale dell'indagine dall'ipotesi di cedimento per dirigerla verso l'ipotesi del missile. Sembra accertato che il Gen. Rana si recò negli USA con il nastro del radar Marconi: chi glielo diede? Lo fece comunque esaminare dal tecnico Machidull, che disse che gli echi spuri registrati potevano essere attribuiti a velivoli che incrociavano il DC-9. Da qui l'ipotesi del missile. Rana è deceduto e la famiglia nega si sia mai recato negli USA in quel periodo, ma altre testimonianze invece lo confermano. Verrebbe in ogni caso coinvolto in tale responsabilità il Ministro dei Trasporti, che dimostrò facile comprensione verso la tesi del missile. Poi, rassicurato dalle indagini sull'inesistenza di un cedimento strutturale, si ritrasse dal caso, contribuendo quindi con minore efficacia a sostenere azioni a favore della tesi del missile. Il Ministro, che aveva taciuto alla Commissione Tecnica, al Governo ed all'A.G. il suggerimento di Rana, lo svelerà solo molti anni dopo nel corso di un'audizione dinanzi alla C.S.

d. L'Autorità Giudiziaria.

La già denunciata inadeguatezza della Legge per gli incidenti aerei (del 1932, quando non esistevano radar, traffico civile, aviogetti, ecc.), la mancanza di una Agenzia per la sicurezza del volo e le incertezze governative, favorirono l'avocazione del caso, nella sua interezza, da parte dell'A.G., estromettendo praticamente la Commissione Tecnica d'indagine Ministeriale, dopo un iniziale periodo di collaborazione. Ciò forse fu dovuto anche alla scoperta di tracce d'esplosivo che poté far configurare il caso come delitto di strage.

Anche l'A.G. però subì i ritardi e le incertezze degli avvicendamenti degli inquirenti. Infatti, il ritardo nel ritiro del nastro di Marsala, dovuto, sembra, ad una incomprensione tra il primo incaricato, il Giudice di Palermo Guarino, ed il secondo, il Giudice Santacroce di Roma - subentrato per competenza territoriale - , generò una falsa accusa contro l'A.M. circa il ritardo nella consegna del nastro. L'inesistente ritardo, erroneamente attribuito all'A.M., è stato quindi fatto divenire dai media una prova di occultamento, di deviazione e di manomissione dei nastri. Queste false accuse non sono mai state autorevolmente smentite, né per la parte che si poteva inizialmente smentire, né, tantomeno, nel loro complesso, almeno quando sono state rese disponibili le perizie.

L'A.G. infatti non ha, ovviamente, interessi da difendere se non quelli della Giustizia.

Tuttavia, l'assunzione da parte dell'A.G. del duplice compito, inquirente d'Istituto per la ricerca dei colpevoli e tecnico della Commissione Ministeriale, inerente alla ricerca delle cause del disastro, crea una situazione, unica al mondo, in cui la Magistratura sarebbe dovuta diventare di colpo esperta anche della complessa materia dell'incidentistica aerea. Ciò ovviamente non poteva accadere, poiché l'Istituto giuridico che per legge prevede che il

Giudice sia perito dei periti non fu certo concepito anche per la scienza, conoscenza ed esperienza necessarie a condurre e comprendere una difficilissima perizia su un incidente aereo, unico per la complessità tecnica dell'evento che, nel caso Ustica, è stata ulteriormente resa complicata a causa dei ritardi nel recupero del relitto.

Così le indagini subirono, oltre ai ritardi già avuti per le pressioni di vario genere, anche questi tipi di lentezze negli interventi "operativi" che si sono estrinsecati, ad esempio, nell'incomprensibile primo incompleto recupero del relitto, che ne richiese quindi un secondo e che potrebbe richiederne anche un terzo.

La Giustizia, operando in tal modo, ne ha inevitabilmente sofferto ed ha sempre più, involontariamente, contribuito alla nascita del processo di piazza ed al consolidarsi di complicità a tutela di interessi di dubbia legittimità.

Va inoltre sottolineato che, stando alle notizie stampa, così frequenti nell'annunciare qualsiasi illazione che potesse suffragare la tesi del missile o dei complotti dell'A.M., non si è comunque mai avuta notizia di indagine, e relativi risultati, in merito all'ipotesi di esplosione interna. La stessa era pur stata indicata come possibile dalle Commissioni Luzzatti e Pratis, nonché dal Collegio Blasi, oltreché definita come la più probabile dal Collegio Misiti, suffragato anche dalla Perizia Radaristica, per quanto attiene alle certezze da essa riferite, ma non per quanto concerne le illazioni e le presunzioni in essa formulate.

Sono stati spesi anni ed anni ad indagare solo e sempre allo scopo di individuare, ad ogni costo, responsabilità del personale A.M e per confermare gli atti di accusa precipitosamente formulati secondo la linea della C.S.

Questo comportamento, oltre al ritardato recupero del relitto, è senza dubbio la causa principale del protrarsi di una inchiesta durata più di 17 anni e che, ha favorito il processo di piazza, esasperato il dolore sincero dei familiari delle vittime, nonché determinato l'ingiusto linciaggio di innocenti.

e. I mass media.

L'argomento Ustica è notizia che comunque fa "vendere" e qualsiasi scoop sull'argomento è ciclicamente benvenuto. Si consolidano così "esperienze" di giornalisti, conduttori, scrittori che con politici e autorità si autogratificano in dibattiti e tavole rotonde.

Si creano così, man mano, nuovi interessi che non si identificano più, come era lecito pensare agli inizi del caso, con la ricerca della verità. Individuato il colpevole nell'A.M., impossibilitata a difendersi se non lo fa il Ministro della Difesa per lei., il gioco non presenta rischi di sorta.

L'interesse dei singoli operatori dei mezzi di informazione a che non fossero smentite le ipotesi e le accuse da essi non solo riferite, ma spesso inventate, è diventato ovvio. Le poche querele fatte a titolo personale (Gen. Fazzino per il film *Il muro di gomma* ed il Gen. Meloni per un volo di trasferimento), o non vennero riferite o vengono considerate come una

"persecuzione" , mentre la Magistratura non ha nemmeno notificato agli interessati le relative archiviazioni.

I giornalisti e gli opinionisti che hanno conseguito notorietà grazie a Ustica sono numerosi. Essi hanno acquistato autorevolezza in particolari tipi di ambienti politicamente favorevoli alle tesi propagandate senza alcuna preoccupazione se esse corrispondessero a verità, ovvero fossero semplici menzogne. Ed in tal modo sono stati avallati protagonismi a sostegno di particolari interessi. E ciò senza alcuna preoccupazione di responsabilità, in quanto gli accusati non hanno fino ad ora avuto voce nel processo di piazza e sono tutt'ora, forse semplicisticamente, convinti che la coscienza pulita che sanno di avere, al momento opportuno li difenderà. Altri parlano solo per sentito dire, altri non parlano per opportunità politica.

Ma nel frattempo gli interessi, in questo settore, sono diventati talmente pesanti da travolgere il reale significato ed il valore delle ultime perizie. A questo punto, molte persone colpite da tale ingiustizia hanno deciso di farsi sentire, chiedendo al Comitato di sottolineare la verità e ricollocare su elementi e prove oggettive il caso dell'incidente di Ustica. Di fronte a questa piccola e flebile voce il partito del missile si è compattato e, non trovando più nelle indagini argomenti utili alle proprie tesi, ne ha sconvolto i significati ed ha chiamato a raccolta tutti i suoi membri per far tacere col numero la voce della verità.

f. L'Associazione Famiglie delle Vittime.

Costituita dalle famiglie di 51 delle 81 vittime, è guidata con capacità e giusta determinazione dalla Prof.ssa Bonfietti, poi divenuta Senatrice grazie alla notorietà raggiunta.

La ricerca della verità, sacrosanto diritto reclamato in ogni modo e circostanza anche per la naturale pietà suscitata dalle vittime, condivisa pienamente dal Comitato, diviene però, dopo tanto tempo, una ricerca unidirezionale. Infatti si individua troppo presto nell'A.M. la colpevole di tutto; per cercare poi, ipocritamente, di limitare ad alcune persone e non a tutta l'A.M. tale colpevolezza. Il gioco non ha potuto reggere perché qualora vi fosse stata colpa essa sarebbe stata di tutta l'Aeronautica e del Suo Ministro. Si ricorse allora alla posizione di parte civile del Ministero, contro il proprio personale - ancora da presumere innocente per legge - quando non si conosceva nemmeno la causa dell'incidente.

L'offerta del Comitato di collaborare con le famiglie per la ricerca della verità è stata rifiutata, dopo incontri ed invio di lettere, dalla Signora Bonfietti. La stessa ha poi dimostrato, in effetti, di volere solo la Sua verità, anche quando la medesima veniva smentita dai fatti. L'intreccio con la politica praticata è infatti divenuto un interesse globale poiché i consensi anche elettorali, ottenuti sostenendo l'ipotesi del missile, dovevano essere difesi. Tuttavia anche ciò trova comunque il suo limite perché deve essere reso conciliabile con la verità, con il pluralismo democratico ed il garantismo che sono, per comune accettazione, caratteristiche fondanti il nostro comune patto costituzionale. Appare inoltre necessario sottolineare la valutazione della compatibilità della duplice posizione della Senatrice Bonfietti: la stessa è infatti parte lesa costituitasi parte civile alla guida dell'Associazione Familiari delle Vittime, nonché Segretaria della Commissione Stragi. Circa le interferenze di

fatto sulle attività dell'A.G. viene da osservare come la Senatrice Bonfietti giochi il ruolo di parte lesa e nel contempo possa attivarsi, sia pure soltanto con "inopportune suggestioni", anche nel settore della attività giudiziaria ed amministrativa. Tale duplice ruolo evidenzia tutta la sua incompatibilità con continui interventi della Senatrice su tutti gli organi della pubblica informazione, in cui non teme di strumentalizzare elementi di competenza della Commissione Stragi in favore della soluzione di parte da Lei desiderata, senza attendere il giudizio della Magistratura. Proprio il contrario di quanto il Presidente Cossiga aveva raccomandato ai Presidenti delle due Camere in base ad alcune Sue giuste preoccupazioni circa le interferenze fra politica ed attività giudiziaria (cfr. Allegato 14).

Anche tutto ciò va annoverato fra le ragioni dei ritardi, delle infinite richieste di ulteriori indagini e di proroghe di inchieste e porta a chiedersi perché la Signora Bonfietti accetta solo la "verità missile" e rigetta, con tanto accanimento e contro ogni evidenza, la "verità bomba"? La Bonfietti ha infatti asserito che la Perizia Misiti è un vero guaio perché allontana la verità. Ma non è forse vero il contrario? La Senatrice ha asserito in pubblico che la perizia balistico-esplosivistica esclude l'esplosione interna, ma ha dimenticato di dire che esclude ancor più categoricamente il missile.

Premesso che ai familiari delle vittime, certamente in buona fede nel sostenere le iniziative della Presidente della loro Associazione, va rivolto il più profondo rispetto ed il più sentito cordoglio, non può sottacersi che l'interesse finanziario connesso all'ipotesi missile (indennizzi macroscopicamente superiori a quelli commessi all'esplosione interna), è di enorme rilevanza per avvocati e periti impegnati su una tesi che, se smentita, li danneggerebbe sul piano professionale e su quello economico.

Diciassette anni trascorsi sono sicuramente un tempo assurdo ed inaccettabile.

Se si fosse recuperato subito il relitto del DC-9 - decisione avversata in un primo tempo dall'Associazione Famiglie con una specifica lettera dell'Avvocato Ferrucci al G.I. - si sarebbero in effetti individuate da tempo le cause del disastro e, a ragion veduta, si sarebbe potuto risalire alle responsabilità relative.

Così facendo, l'A.M. non sarebbe stata ingiustamente sottoposta ad accuse infamanti senza che si disponesse di alcuna prova a sostegno.

Il porre in risalto il dramma delle vittime è certamente commovente, ma perché farsene scudo e motivo di consenso per condannare persone innocenti? Né può peraltro essere considerata motivazione valida per dare una risposta, qualunque essa sia, alle aspettative esasperate da 17 anni di inefficienza e di inutili tentativi.

g. Il Parlamento e la Commissione Stragi (Presidente il Senatore Libero Gualtieri).

Il Parlamento si è occupato ben poco del caso e solo tramite interrogazioni. Ha di fatto delegato alla C.S. di svolgere una indagine conoscitiva sul caso. L'indagine è divenuta invece, come abbiamo visto, una questione politica ed è stata condotta nella accettazione dell'ipotesi "missile", erroneamente considerata acquisita, comportante conseguentemente la

colpevolezza dell'Aeronautica.

In altre parole la C.S., con facoltà inquirente, ha trattato Ustica come se fosse una questione politica fra un partito ed un altro, non preoccupandosi affatto della verità e disponendo già di un "colpevole" ingenuamente pronto a farsi interrogare come testimone su argomenti non facilmente richiamabili alla memoria a meno di non poter disporre dei documenti dell'epoca che erano stati preventivamente acquisiti e mantenuti in possesso della medesima e dell'A.G., non venendo mai fatti visionare ai convocati, per essere interrogati, se non dopo averli tratti in facile contraddizione di memoria. Così l'interesse del partito del missile, cui partecipa palesemente o inconsciamente una parte politica, viene salvaguardato.

Di rilievo è la figura del Sen. Libero Gualtieri, Presidente della Commissione, che:

- si scagliò, subito dopo l'incidente, quale semplice membro del Senato, contro l'ITAVIA, contribuendo alla revoca della concessione alla suddetta Società aerea, che conseguentemente fallì (pur risultando tuttora ancora costituita e probabilmente in attesa di risarcimento);

- effettuò numerosi interventi in Parlamento, sostenendo la inefficienza della Società, la sua precaria situazione finanziaria e la pessima manutenzione dei suoi velivoli.

Divenuto, poi, Presidente della Commissione Stragi cambiò invece idea, addossando ogni colpa all'A.M. e completando la sua azione accusatoria con una Relazione criticabilissima, firmata da un quorum minimo di soli 14 membri su 41. Ciò nonostante, a Camere già sciolte, la trasmise formalmente al Parlamento della XI^a Legislatura (cfr. Allegato 17).

Lo stesso ha quindi continuato nel suo atteggiamento anche a mandato scaduto, partecipando ad interviste e trasmissioni, in cui ha affermato cose volutamente distorte e false (esempio: l'A.M. ha nascosto i nastri. Cfr. *infra*, p. 98).

Inoltre ha dichiarato in pubblico che la sostituzione del Magistrato inquirente Bucarelli con il Giudice Priore era stata opera Sua e di altri non meglio identificati.

Ma, nonostante tutto, continua tuttora a far parte della Commissione Stragi.

h. L'Aeronautica Militare.

Non ha avuto, né ha, alcun interesse nel caso se non quello di evitare di venire incolpata di cose inesistenti. E' certa che nessun velivolo proprio o alleato sia coinvolto nell'incidente e che nessun radar abbia mai visto al tempo e nello spazio aereo del disastro, aerei nelle vicinanze del DC-9.

Non ha avuto, né ha, interesse a nascondere nulla, perché se fosse stato fatto un errore, esso sarebbe stato subito dichiarato dai responsabili, come sempre avvenuto nel mondo occidentale. Non nasconde alcuna negligenza od errori dovuti a scarsa professionalità - inevitabili peraltro in qualsiasi Istituzione statale e non - ma che sono sicuramente stati

ininfluenti, in qualsiasi misura, nel prodursi della tragedia.

Non ha interferito, né interferisce e non potrebbe, del resto, interferire con le indagini in quanto non sono di Sua competenza. Ha risposto e tuttora risponde, sempre, alle richieste delle Autorità e degli inquirenti. Qualcuno ha detto che l'A.M. ha sbagliato a non intervenire, a tacere, a non fare proprie indagini.

Ma l'Aeronautica non lo aveva mai prima fatto in casi di incidenti aerei occorsi a velivoli civili(???). Nel caso di Ustica in particolare, l'A.M non ha mai espresso pareri o sostenuto ipotesi e ciò nel rispetto dell'operato e delle competenze delle Autorità inquirenti. Definì ed inviò le due famose lettere a fine dicembre 1980 solo per riferire all'Ente superiore ed al Magistrato inquirente (Santacroce) la situazione che Le risultava, in base alle informazioni ricevute dai comandi dipendenti, esortando peraltro ad attendere i risultati delle inchieste. Fece ciò solo perché soggetta a campagna di stampa diffamatoria. Ciò nonostante è stata accusata di voler depistare le indagini quando invece è stata comunque sempre obbligata a tacere su precisa disposizione del Ministro della Difesa e si è trovata ancor più imbavagliata dalla costituzione in parte civile del Suo Ministro *pro tempore*, Salvo Andò, voluta sì dallo stesso, ma ripetutamente invocata dalle parti civili e da una certa stampa. L'A.M. ha subito un grave e forse irreversibile condizionamento d'immagine di fronte alla pubblica opinione ed a politici poco attenti, tanto da averne pesanti riflessi sul morale del personale che, ciò nonostante, ha continuato a svolgere con coscienza tutti i compiti di Istituto. Essa non è stata difesa nemmeno dai propri ministri, anche quando le menzogne erano palesi ed anche quando veniva dimostrato il Suo non coinvolgimento. Vuole ora che, in ogni caso, sulla verità si faccia luce, se non altro per essere ricollocata nella posizione che le è propria nella Storia del Paese.

CAPITOLO VIII

CONCLUSIONI

Tempo, interessi e negligenze hanno fatto diventare Ustica un mistero. Era ed è un caso difficile, ma non misterioso. Bastava recuperare il relitto, tenere in vita la Commissione Tecnica Ministeriale, aggiornandola con periti *super partes* e la verità sarebbe presto emersa.

Ciò non fu fatto da Governi e Ministri del tempo, responsabili per legge. Quando nel 1987 il Governo decise tardivamente il recupero del relitto, non ricostituì la Commissione ministeriale, atto dovuto per legge, e si affidò completamente alla Magistratura anche per l'inchiesta tecnica.

Il Parlamento, spinto dall'opinione pubblica, intervenne poi, nel 1989, affidando l'incarico alla C.S. presieduta dall'On Gualtieri. La C.S. trattò il caso riflettendo in esso le tormentate divisioni politiche di quegli anni e trovando una falsa adesione nella "scoperta" di alcuni capri espiatori. Ciò permise al Presidente della C.S. di concludere con una Relazione fonte di ulteriori gravi confusioni negli indirizzi dell'attività giudiziaria, come aveva previsto e temeva l'allora Presidente della Repubblica.

I pubblici accusati, personale dell'AM. , chiedono Giustizia. Gli accusatori richiedono la verità del missile, comunque impossibile da ottenere perché non se ne è mai trovata traccia. Nessuno vuole la verità esplosione interna che è comunque, finora, l'unica verità dimostrata.

Allo scopo quindi di focalizzare gli elementi essenziali che consentono di sostenere tale verità, si suggerisce di estrarre dal testo la semplice chiave di lettura dei seguenti quattro punti:

1°, l'evento dirompente è stato pressoché istantaneo (non intervento dei piloti ed interruzione istantanea di tutti i circuiti degli impianti di bordo del DC-9);

2°, la mappa dei ritrovamenti in mare prova la disintegrazione in volo iniziata subito; le parti del velivolo sono risultate proiettate in due direzioni fondamentali, Nord-Sud ed Ovest-Est, in relazione alla loro massa, al loro comportamento aerodinamico, nonché alle velocità del velivolo e del vento in quota;

3°, sul relitto non è presente alcuna traccia di missile, come constatato da tutte le perizie eseguite, anche se tuttavia sono risultate presenti tracce di esplosivo constatate anche da chi esclude l'evento esplosivo interno; la parte posteriore della fusoliera non è stata ancora recuperata, in quanto sbriciolata dall'esplosione interna (essa potrebbe essere comunque recuperabile tramite dragaggio in zona conosciuta);

4°, sui nastri radar - militari e civili - non esiste alcuna traccia coerente di velivoli presenti intorno al DC-9, nel punto e nell'istante dell'incidente , mentre esiste coerenza delle tracce con le desecretazioni NATO.

Questi quattro punti, nella stessa sequenza sopra delineata, erano già stati segnalati

dall'A.M., per quanto attiene , in particolare , all'assenza di velivoli e alla presenza di tracce d'esplosivo, dalla Commissione Tecnica Luzzatti, per quanto concerne l'istantaneità dell'evento, dal Collegio Peritale Misiti, per quanto riguarda la mappa dei ritrovamenti in mare e la inesistenza di tracce di missile, ed infine da tutte le perizie radar che non hanno trovato tracce coerenti di velivoli che possano avere lanciato missili contro il DC-9.

Se non ci fosse stata una sistematica ed interessata azione di disinformazione, sarebbe stato in effetti facile concludere che la causa dell'incidente era stata, con forte probabilità, una esplosione interna.

Tuttavia questa soluzione del caso Ustica sembra proprio non piacere.

Ciò è testimoniato dal fatto che per diciassette anni si è voluto indagare sempre e solo in un'unica direzione: quella che vedeva il coinvolgimento dell'Aeronautica Militare.

Tuttavia i più recenti elementi acquisiti , configurati dalle ultime perizie e controperizie radaristiche, potrebbero influire in modo determinante sugli esiti finali della istruttoria terminata lo scorso 31 DIC 1997.

Ciò induce ad una ulteriore riflessione su tali perizie, riflessione che conclude anche questo libro bianco.

Le perizie radaristiche finora esaminate sono caratterizzate da due diverse filosofie di ricerca e sperimentazione.

La prima , adottata in genere da cattedratici teorici , procede , per condurre analisi e verificare ipotesi , elaborando essenzialmente simulazioni tramite calcolatore, cui vengono forniti dati tecnici progettuali o presunte caratteristiche di prestazione dei radar, spesso imprecise o essenzialmente teoriche anche per la mancanza (nel 1980) dei diagrammi di prestazione operativa di irradiazione e ricezione delle antenne dei vecchi sistemi (esistenti, comunque , solo per i radar più moderni) ; i periti sono pervenuti così a risultati ben lontani dalle certezze che solo la effettiva e pratica conoscenza dei radar esaminati può dare.

La seconda, adottata dai controperiti teorico-pratici procede sia acquisendo , dalle registrazioni , gli elementi reali , sia considerando anche le anomalie presenti nelle prestazioni di certi radar, in particolare di quelli tecnologicamente sorpassati già all'epoca del disastro.

E' questo , in particolare , il caso degli echi maggiormente discussi che furono registrati solo dal radar Marconi, il più vecchio, l'unico che registra "echi" che gli altri tre radar - più moderni ed efficienti - non "vedono".

La comprensione dei procedimenti suddetti - conseguenza diretta della filosofia adottata è quindi fondamentale per escludere alla fonte equivoci e false - od interessate - interpretazioni che potrebbero riflettersi in frettolose conclusioni dell'istruttoria giudiziaria.

A tale proposito, si ritiene opportuno ribadire che le controperizie radar "Giubbolini" - adottanti il metodo tecnico-pratico - in relazione a quanto affermato dai periti Dalle Mese, Tiberio e Donali - che hanno adottato invece il solo metodo teorico - individuano , senza ombra di dubbio, diversi punti errati della Perizia Dalle Mese e delle risposte ai successivi quesiti posti da G.I..

Di essi , in particolare , per le ragioni tecniche specificate per ciascuno , si citano , in quanto da ritenersi fondamentali , i seguenti :

- i "caccia fantasma", individuati nell'area di Roma e più a sud, non sono altro che false immagini di echi di aerei di linea, visti attraverso l'antenna del radar Marconi, funzionante in modo anomalo; quindi essi sono solo immagini virtuali di innocui aerei che , come se fossero riflessi da una serie di specchi , si moltiplicano. Tale fenomeno distribuito nello spazio e nel tempo, presenta echi a gruppi di due o tre, che compaiono e scompaiono contemporaneamente, anche accanto ad altri aerei di linea , mentre si mantengono alla stessa distanza dal radar che li rileva e conservano le stesse differenze angolari da tali aerei ; accettare per dimostrato quanto affermato dai periti equivarrebbe ad immaginare che detti echi corrisponderebbero ad aerei, citati come reali, i quali apparirebbero e scomparirebbero, nello stesso luogo, ogni volta che un aereo transita nella stessa zona del DC-9;

- il velivolo ipotizzato come possibile aereo che si immette nella scia del DC-9, allo scopo di ottenere il mascheramento radar, arriva al punto di incontro con molto anticipo, ovvero quando il DC-9 si trova almeno 9 miglia (17 km) dietro il suddetto punto e di conseguenza l'inserimento non sembra dinamicamente e e praticamente possibile;

- il velivolo mascherato vicino al DC-9 , nell'area al traverso di Roma, in quanto i punti nei quali i periti di ufficio lo vedono altro non sono che ulteriori manifestazioni di mal funzionamento del solito radar, che sono presenti in particolare nell'identico punto anche in concomitanza con un altro aereo 47 ' dopo il passaggio del DC-9. Se così non fosse vorrebbe dire che, proprio nello stesso posto, ma un ora dopo, sotto un altro velivolo di linea si sarebbe nascosto un altro aereo;

- la traccia individuata come elicottero che si perderebbe al centro del Tirreno facendo supporre la presenza di una ipotetica portaerei, in quanto occorre sottolineare invece che tale traccia scompare esattamente sulla verticale della posizione geografica dell'aeroporto di Bastia, in Corsica .

E' opportuno ripetere, ancora una volta, che tutti i fenomeni "sospetti" riscontrati dalla perizia d'ufficio, risultano unicamente dalle registrazioni del solo radar Marconi, ma non dagli altri radar che "videro" solamente il DC-9.

La Perizia radaristica d'ufficio, cui si è dato eccessivo credito a differenza di altre perizie d'ufficio - in particolare la Misiti ed anche la Blasi 2 - non indica pertanto in realtà certezze, ma spesso presume ed ipotizza. Inoltre detta Perizia è affetta da tanti macroscopici errori di interpretazione , provati dall'analisi comparata di tutti gli echi e delle loro reciproche posizioni, tale, questa sì, da risultare per una buona parte inutilizzabile ai fini giudiziari ; tuttavia la medesima è stata da certuni preferita alla perizia del relitto , che è invece oggettiva , lampante ed inequivocabile . E' per contro evidente come nessuno invece citi o tenga conto del fatto che nella stessa perizia si afferma , con certezza , che i nastri radar di Marsala non sono stati manipolati e che in un raggio di circa 100 km dal luogo dell'incidente

non risultano tracce significative di aerei, oltre al DC-9.

Non vi è stata quindi nessuna battaglia aerea che , ammessa come ipotesi , si sarebbe svolta peraltro a centinaia di chilometri dal luogo del disastro del DC-9, anche se non viene detto da parte di chi sia stata condotta , con quali aerei e senza disporre della necessaria guida radar di terra, cosa indispensabile quantomeno fino alla fase di avvicinamento ed in un'area affollata di traffico aereo generale , come quella attorno alla zona di Roma.

Le reali evidenze per individuare la causa del disastro risultano invece , in modo certo e chiaro , dall'unico elemento obiettivo del caso: il relitto dell'I.TIGI , che è il solo ed attendibile " testimone " della propria fine !

Questo è l'unico fatto su cui ci si può basare . Esso ci dice che non fu un missile a colpirlo, e ciò è affermato , almeno in due distinte perizie , anche dal Prof. Casarosa, al quale qualcuno vuole attribuire la responsabilità di una pretesa - ma inesistente - spaccatura in seno al Collegio Misiti.

Altri tipi di esami o risultanze, nonché testimonianze ed interpretazioni , potrebbero invece avere validità soltanto se si accordassero o comunque non confliggevano con quanto prova "il testimone".

Come aveva detto un dei più qualificati periti del Giudice, bisognava non preoccuparsi troppo se una persona , vittima di un delitto , avesse o meno il raffreddore, se era stata chiaramente uccisa con una bomba.

Questa la conclusione del Libro Bianco, con il quale il Comitato, consapevole dei suoi limiti di competenza ed esperienza, spera di aver chiarito fatti ed aspetti fondamentali della tragedia di Ustica , allo scopo di contribuire alla definizione oggettiva della verità.

Glossario

C.S.: Commissione Stragi

A.G.: Autorità Giudiziaria

R.A.I.: Registro Aeronautico Italiano (Ministero dei Trasporti-Aviazione Civile)

I.C.A.O.: International Civil Aviation Organization/Organizzazione Internazionale
Aviazione Civile

A.M.: Aeronautica Militare

SMA: Stato Maggiore Aeronautica

C.O.P.: Centro Operativo Pace (A.M.)

D.A.: Difesa Aerea (compito d'Istituto dell'A.M.)

R.O.C.: Centro Operativo di Regione (a cura dell'A.M.)

S.O.C.: Centro Operativo di Settore

SINADEX: Sintetic Air Defence Exercise (Esercitazione Sintetico/Simulata Difesa Aerea)

NATO: North Atlantic Treaty Organization (Trattato Organizzazione Nord Atlantica-
Alleanza Atlantica)

SIOS: Servizio Informazioni Operative Sicurezza

S.A.R.: Search and Rescue/Ricerca e Soccorso

I.F.F.: Identification Friend or Foe/Identificazione Amico o Nemico

S.I.F.: Selective Identification Features/Codice Selettivo di Identificazione

S.S.R.: Secondary Surveillance Radar/Radar Secondario Individuazione

R.I.V.: Regione Informazioni Volo (A.M.)

A.T.C.C: Air Traffic Control Center/Centro Controllo Traffico Aereo (A.M.)

R.C.C.: Regional Control Center/Centro Controllo Regionale (A.M.)

SMD: Stato Maggiore Difesa

SISMI: Servizio Informazioni Sicurezza Militare

RARDE/UK: Royal Armament Research and Development Establishment/United Kingdom
(Istituto Reale Armamenti Ricerca e Sviluppo/Regno Unito)

A.I.B./UK: Accident Investigation Board/United Kingdom (Ufficio Investigativo
Aeronautico/Regno Unito)

F.A.A. (USA): Federal Aviation Administration (Agenzia Federale Aviazione Civile)

N.T.S.B. (USA): National Transportation Safety Board (Ufficio Nazionale Sicurezza Trasporti)

UFO: Unknown Flying Object (Oggetto Volante Non Identificato)

F.D.R.: Flight Data Recorder (Registratore dati di volo)

C.V.R.: Cockpit Voice Recorder (Registratore comunicazioni di cabina)

I visitatori del sito hanno la possibilita' di ottenere in visione o in copia gli allegati non pubblicati con il *Libro Bianco* che fossero di proprio specifico interesse, inoltrando la richiesta via email a posta@bietti.it a fronte di un versamento, per il solo rimborso delle spese, sul C/C postale del Comitato di Studi per Ustica **N.ro 98728009 intestato a Catullo Nardi** con causale "Pro Comitato Studi Ustica".
Il costo unitario della pagina e' di L.100, la spedizione di L.7000.

ELENCO ALLEGATI

ALLEGATO 1	Sciopero CGIL-ITAVIA 13 GIU 1980
ALLEGATO 2	Filosofia radar e della Difesa Aerea
ALLEGATO 3	Dichiarazione G.I. Priore a <i>Radio Anch'io</i> 19 DIC 1996
ALLEGATO 4	Lettera aperta della Signora D. Bonfietti al Sindaco di Todi
ALLEGATO 5	Prima lettera aperta del Gen. C. Nardi alla Signora D. Bonfietti
ALLEGATO 6	Seconda lettera del Gen. C. Nardi alla Signora D. Bonfietti
ALLEGATO 7	Relazione del Gen. E. Pinto, osservatore del Comitato, al Public Hearing N.T.S.B. del 08/12 Dic 1997
ALLEGATO 8	Mappa copertura radar spazio aereo di Ustica
ALLEGATO 9	Mappa ritrovamenti parti relitto DC9 I-TIGI
ALLEGATO 10	Messaggio CINCUSNAVEUR London per conoscenza allo SMA
ALLEGATO 11	Relazione/Replica al Parlamento del Ministro Difesa Lagorio 10 LUG 1980 (143^ seduta, pag. 9)
ALLEGATO 12	pp.30 Senato Resoconto Stenografico 148^ Seduta 3 LUG 1980 (Gualtieri) Senato Resoconto Sommario 149^ Seduta 8 LUG 1980 (Formica)

ALLEGATO 13		Senato Resoconto Stenografico 149^ Seduta 8 LUG 1980 (Corallo, Gualtieri, Pozzo, Formica)
ALLEGATO 14	pp.16	Lettera Presidente Repubblica Francesco Cossiga ai Presidenti di Senato e Camera
ALLEGATO 15	pp.12	Osservazioni sulla Relazione della Commissione d'Inchiesta Tecnico Formale Luzzatti
ALLEGATO 16		Rapporto Accident Investigation Board e sua traduzione integrale
ALLEGATO 17	pp.25	Commissione Stragi X Legislatura Relazione Gualtieri
ALLEGATO 18	pp.14	Osservazioni sulla Relazione del Collegio Peritale Blasi (Relazioni Blasi 1 e Blasi 2)
ALLEGATO 19	pp.4	Osservazioni sulle risultanze della Commissione Pratis
ALLEGATO 20	pp.8	Osservazioni alla Relazione della Commissione Pisano
ALLEGATO 21	pp.39	Osservazioni alla Relazione Peritale Principale Misiti
ALLEGATO 22	pp.10	Relazione Tecnica Ing. Protheroe (Collegio Peritale Misiti) 12 GEN 1992
ALLEGATO 23	pp.28	Incidente del DC-9 ITAVIA Ustica 27 GIU 1980: analisi ed informazioni sui danneggiamenti e sul relitto
ALLEGATO 24	pp.44	Documentazione ed osservazioni alla Perizia Misiti - Sue presunte contraddizioni con le Perizie Collaterali e pretesa frattura del Collegio Principale
ALLEGATO 25	pp.71	Osservazioni alla Relazione Peritale Radar Dalle Mese- Donali-Tiberio
ALLEGATO 26		Mappa plotting tracce radar Roma-Ponza
ALLEGATO 27		Situazione generale plotting

ALLEGATO 28	pp.17	Osservazioni/Commenti alla Relazione di Parte Civile Di Stefano-Cinti
ALLEGATO 29	pp.21	Sintesi Perizia di Parte Inquisita Ing. Bazzocchi
ALLEGATO 30	pp.15	Osservazioni sulla Relazione C.S. Gualtieri- X Legislatura
ALLEGATO 31	pp.5	"Speciale Ustica" GR 1 18 GEN 1992
ALLEGATO 32		Lettera Sotto Capo SMA 20 DIC 1980 allo SMD
ALLEGATO 33		Sentenze Tribunale Crotone contro A. Zurlo ed E. Rondanelli
ALLEGATO 34	pp.3	Lettera Capo 2° Reparto SIOS A.M. al Giudice Santacroce
ALLEGATO 35	pp.9	Posizione Signora Calderone a bordo del DC-9 / Testimonianze
ALLEGATO 36	pp.6	Perizia medica Prof. Giusti (Collegio Peritale Misiti) sulla salma della Signora Calderone
ALLEGATO 37		Dichiarazioni personale ITAVIA addetto all'assistenza tecnica dello scalo di Bologna
ALLEGATO 38	pp.3	Scambio lettere fra il direttore di <i>Volaree</i> la responsabile dell'Accident Investigastion Board svedese