

## **MOTIVAZIONE**

**PARTE 1<sup>a</sup>**  
**Motivazione in fatto**

**LIBRO 1°**  
**I fatti in genere**

**CAPO 1°**  
**La caduta del DC9 Itavia.**

## **TITOLO 1**

### **Le attività istruttorie fino al luglio 90**

#### **Premessa**

La particolarità di questo procedimento, dovuta alla complessità dell'evento e delle vicende conseguenti, e alla mole e durata delle

investigazioni, impone connotazioni particolari alla redazione del provvedimento definitivo della fase dell'istruzione.

In primo luogo si prescinde deliberatamente dalla tradizionale ripartizione della parte motiva in svolgimento del processo e motivazione in senso stretto, giacchè la durata dell'istruzione è stata tale che la specificazione dell'attività d'inchiesta e delle sue fasi comporterebbe o elencazione estesissima o estrema sintesi di irrilevante utilità. Le attività delle Procure di Palermo, di Bologna e di Roma, come quelle di questo Ufficio d'Istruzione, risulteranno comunque in più capitoli dedicati a specifiche aree di investigazione, come nelle note relative a ciascuna risultanza. Qui è sufficiente dire che in immediata conseguenza dell'evento si procedette nel luogo di partenza dell'aeromobile – il primo atto della Procura di Bologna è del mattino seguente il disastro – e in quello ove sarebbe dovuto atterrare – il primo atto della Procura di Palermo è della notte stessa. Entrambi questi Uffici rimettevano per competenza i propri atti a Roma, rispettivamente Bologna il 2 luglio e Palermo il 10 successivo. Il procedimento fu istruito con il rito sommario sino al 31 dicembre 83, giorno in cui il PM richiese l'istruzione formale. Questo GI ha proseguito secondo tale rito, ritenendo la sua giurisdizione e competenza così come confermato dalla Corte di Cassazione - ma sulla questione oltre, nella parte della motivazione in diritto – e sino al 31 dicembre 97, termine ultimo secondo le leggi di proroga del codice di procedura penale del 30 per i delitti di strage.

Quanto al contenuto, dapprima si determinerà l'evento nei suoi elementi essenziali, descritti sulla base di tutte le prove raccolte. Quindi le attività di conseguenza poste in essere dalle singole articolazioni dell'Aeronautica Militare, e di altre armi, come di amministrazioni civili, nazionali e di altri Paesi, e di singole persone. Si tenterà in tal modo di delineare il quadro delle condotte conseguenti all'evento, non solo nell'immediatezza e nei tempi immediatamente successivi, ma anche nel prosieguo degli anni sino al tempo attuale.

Saranno poi descritti i reperti di cui l'inchiesta dispone, in particolare il relitto dell'aeromobile e i dati radar, e la congerie delle perizie ordinate a far tempo dalla sommaria istruzione di Palermo sino a quelle conclusesi a ridosso quasi della chiusura della formale. Si tenterà di dar ordine al susseguirsi degli incarichi, alle disparate conclusioni e a quelle contrastanti e si motiverà, quanto più specificatamente possibile, sulle decisioni che si prenderanno nei conflitti, che non poche volte si sono determinati.

Saranno infine tratte le conclusioni, evidenziando le collaborazioni, ma più gli ostacoli che sono stati ripetutamente frapposti, e sovente anche intenzionalmente, al cammino dell'inchiesta; le deviazioni che si sono poste

in essere per impedire che si imboccasse la strada giusta; i mancati ausili – questi quasi sempre dolosi – nelle conoscenze tecniche di cui necessitava l'inquirente, per sceverare il vero dal falso.

Di tali fatti si darà infine la definizione giuridica con la conseguente decisione sulle singole posizioni processuali di imputati e indiziati.

\* \* \* \* \*

## **Capitolo I**

### **L'evento e le prime indagini**

#### **1. La caduta del velivolo.**

Il 27 giugno 80 l'aeromobile DC9 della Società Itavia con matricola I-Tigi, identificato con nominativo radio IH870, giunto a Bologna da Palermo alle ore 17.04 GMT, decollò nuovamente per il capoluogo siciliano alle successive 18.08 – tempo del meridiano di Greenwich, riportato nel testo anche con la sigla Z o Zulu. All'epoca essendo in vigore in Italia l'ora legale, tra l'ora Z e quella locale vi erano due ore di differenza. Comunque gli orari riportati senza specificazione devono sempre intendersi GMT –, con circa due ore di ritardo sull'orario previsto, cioè le 16.15.



Dopo i primi minuti di volo, ad ore 18 21'00" si collegò via radio, sulla frequenza 124.2MHZ, con Roma radar, da cui ricevette la richiesta di inserire il codice 1136 sul transponder e l'autorizzazione a procedere per Palermo via Bolsena-Puma-Latina-Ponza-A 13.

Il volo si svolse regolarmente, sempre in contatto con l'ente di controllo del traffico aereo, autorizzato a quote diverse sino al livello di crociera FL290, ovvero 29.000 piedi pari a m.8840, raggiunto ad ore 18.31'56". Tale livello di volo fu mantenuto sino ad ore 18.46'31", orario al quale il pilota lasciò FL290 in discesa per il livello 250 dietro sua specifica richiesta e regolare autorizzazione sull'appropriata frequenza di settore radio 127.35MHZ.

Ad ore 18.50'45" il pilota comunicò di essere prossimo al livello FL250.

Ad ore 18.56'00" riferì al controllore radar di essere sulla posizione Ambra 13 Alpha e questi lo informò che l'aeromobile era leggermente spostato – di quattro miglia – sulla destra della posizione riportata, autorizzando il collegamento sulla frequenza 128.8MHZ di Roma Controllo, giacchè il servizio di Roma Radar terminava in quella posizione geografica. Il controllore in servizio su detta frequenza autorizzò il volo IH870 a collegarsi con Raisi VOR, specificando che nessun ritardo era previsto per l'avvicinamento.

Ad ore 18.58 riferiva – è l'ultima delle comunicazioni da bordo – alla torre di Palermo, che comunica le condizioni del vento, la pista, il Cavok e la temperatura.

Ad ore 18.59'45", secondo le registrazioni di Roma Ciampino, l'ultimo segnale secondario del transponder, corrispondente alle coordinate 39°43'Nord e 12°55'Est, mentre l'aeromobile era livellato a quota FL250 e stabilizzato sulla rotta assegnata.

Ad ore 19 04'28" il controllore in servizio a Palermo chiamò il volo IH870 autorizzando la discesa a FL110. Non avendo avuto risposta detto controllore ripeté più volte le sue chiamate e richiese anche ad altri aerei in volo di chiamare l'I-Tigi, senza però ricevere alcuna risposta.

Ad ore 19.06'00" iniziarono le azioni per la ricerca e soccorso di aeromobili. L'aeromobile – si accertò nell'ambito di breve tempo – era precipitato in mare in un punto dell'aerovia Ambra 13, dopo il punto Alpha, tra l'isola di Ponza e quella di Ustica. Nel disastro non vi furono superstiti (v. relazione Luzzatti, perizia Blasi).

Erano a bordo dell'aereo quattro membri dell'equipaggio e settantasette passeggeri. L'equipaggio era composto da Domenico Gatti, còrso, di anni 44, 1° comandante; Enzo Fontana, romano, di anni 32, 2°

pilota; Paolo Morici, romano, di anni 39, assistente di volo responsabile di 2<sup>a</sup>; Rosa De Dominicis, romana, di anni 21, assistente di volo allieva. I passeggeri erano:

Andres Luigi, da Pordenone, di anni 33;  
Baiamonte Francesco, da Palermo, di anni 55;  
Benedetti Cinzia, da Treviso, di anni 25;  
Bonati Paolo, da Pavia, di anni 16;  
Bonfietti Alberto, da Mantova, di anni 37;  
Bosco Alberto, da Valderice (TP), di anni 41;  
Calderone Maria Vincenza, da Marineo (PA), di anni 58;  
Cammarata Giuseppe, da S. Cataldo (CL), di anni 19;  
Campanini Arnaldo, da Milano, di anni 45;  
Casdia Antonio, da Palermo, di anni 32;  
Cappellini Maria Antonietta, da Rovigo, di anni 57;  
Cerami Giovanni, da Palermo, di anni 34;  
Croce Maria Grazia, da Venezia, di anni 7;  
D'Alfonso Salvatore, da Gela (CL), di anni 39;  
D'Alfonso Sebastiano, da Venezia, di anni 4;  
Davì Michele, da Palermo, di anni 45;  
De Cicco Calogero, da Ribera (AG), di anni 28;  
De Lisi Elvira, da Napoli, di anni 37;  
Di Natale Francesco, da Dolo (VE), di anni 2;  
Diodato Antonella, da Mazara del Vallo (TP), di anni 7;  
Diodato Giuseppe, da Mazara del Vallo (TP), di anni 1;  
Diodato Vincenzo, da Mazara del Vallo (TP), di anni 10;  
Filippi Giacomo, da Forlimpopoli (FO), di anni 47;  
Fullone Carmela, da Palermo, di anni 17;  
Fullone Rosario, da Collesano (PA), di anni 49;  
Gallo Vito, da Mazara del Vallo (TP), di anni 25;  
Greco Antonino, da Palermo, di anni 23;  
Gruber Marta, da Vilandro (BZ), di anni 55;  
Guarano Andrea, da Val d'Erice (TP), di anni 38;  
Guardì Vincenzo, da Palermo, di anni 26;  
Gherardi Guelfo, da Bologna, di anni 59;  
Guerino Giacomo, da Palermo, di anni 19;  
Guerra Graziella, da Blufi (PA), di anni 27;  
Guzzo Rita, da Marsala (TP), di anni 30;  
La China Giuseppe, da Caltanissetta, di anni 58;  
La Rocca Gaetano, da Palermo, di anni 39;  
Licata Paolo, da Palermo, di anni 71;

Liotta Maria Rosa, da Palermo, di anni 24;  
Lupo Francesca, da Castelvetro (TP), di anni 17;  
Lupo Giovanna, da Mazara del Vallo (TP), di anni 32;  
Manitta Giuseppe, da Palermo, di anni 54;  
Marchese Claudio, da Termini Imerese (PA), di anni 23;  
Marfisi Daniela, da Mantova, di anni 10;  
Marfisi Tiziana, da Mantova, di anni 5;  
Mazzel Rita Giovanna, da Campitello di Fassa (TN), di anni 37;  
Mazzel Erta Dora Erica, da Bressanone (BZ), di anni 48;  
Mignani Maria Assunta, da Bologna, di anni 30;  
Molteni Annino, da Bergamo, di anni 59;  
Norrito Guglielmo, da Campobello di Mazara (TP), di anni 37;  
Ongari Lorenzo, da Curtatone (MN), di anni 23;  
Papi Paola, da Verona, di anni 39;  
Parisi Alessandra, da Palermo, di anni 5;  
Parrinello Carlo, da Marsala (TP), di anni 43;  
Parrinello Francesca, da Marsala (TP), di anni 49;  
Pelliccioni Anna Paola (Sonia), da Bologna, di anni 44;  
Pinocchio Antonella, da Palermo, di anni 23;  
Pinocchio Giovanni, da Palermo, di anni 13;  
Prestileo Gaetano, da Palermo, di anni 36;  
Reina Andrea, da Partinico (PA), di anni 34  
Reina Giulia, da Rieti (CL), di anni 51;  
Ronchini Costanzo, da S. Costanzo (PS), di anni 34;  
Siracusa Marianna, da Ribera (AG), di anni 61;  
Speciale Maria Elena, da Partinico (PA), di anni 55;  
Superchi Giuliana, da Palermo, di anni 11;  
Torres Pierantonio, da Pordenone, di anni 33;  
Tripiciano Giulia Maria Concetta, da Palermo, di anni 45;  
Ugolini Pier Paolo, da Montescudo (FO), di anni 33;  
Valentini Daniela, da Dolo (VE), di anni 29;  
Valenza Giuseppe, da Palermo, di anni 33;  
Venturi Massimo, da Bologna, di anni 31;  
Volanti Marco, da Rimini, di anni 36;  
Volpe Maria, da Collesano (PA), di anni 48;  
Zanetti Alessandro, da Camposampiero (PD), di anni 8;  
Zanetti Emanuele, da Venezia, di anni 31;  
Zanetti Nicola, da Camposampiero (PD), di anni 6.

La macchina era un DC9, serie 10, modello 15, costruito dalla McDonnell Douglas di Long Beach (California) nell'anno 66, con numero di costruzione 45724. Il suo proprietario era la Società per Azioni Itavia di Catanzaro. Aveva il certificato di immatricolazione RAI n.6034 del 03.09.72, e di navigabilità RAI n.8697/a con scadenza 05.10.80. Montava due motori Pratt-Whitney JT8D-7A (v. relazione Luzzatti e perizia Blasi).

## **2. Le operazioni di Search and Rescue.**

Sin dai giorni immediatamente successivi al disastro l'AG procedente si preoccupò di acquisire la situazione dei recuperi dei relitti e quella delle condizioni del mare. In tal senso la richiesta della Procura di Palermo all'Aeronautica - RCC di Martina Franca e alla Marina-Maridipart di Napoli, per la “mappa indicante la localizzazione geografica del ritrovamento dei singoli relitti e reperti”, nonché “l'area dei ritrovamenti”, e per la descrizione della “situazione delle correnti marine dall'ora del disastro all'ora dei ritrovamenti” (fonogramma da Procura a Questura di Palermo, 08.07.80).

L'Aeronautica rispose trasmettendo la carta della zona relativa all'incidente, completa di tutti i dati emersi nel corso delle ricerche, nonché l'elenco dei bollettini meteorologici di tutta l'area interessata (nota 3° ROC-RCC, 17.07.80).

Nella carta – esemplare della Carta Nautica d'Italia, OACI, f.6 Napoli – redatta dal colonnello Guglielmo Lippolis sono riportate al punto 1 l'ultima battuta radar della Difesa Aerea, velocità e livello approssimativo di volo; dal punto 2 al punto al 21 i ritrovamenti di seguito elencati con relative date ed orari:

2. 28.06.80 - elicottero ISSGL rinviene macchia scura oleosa in posizione 39.49N-21.55E at ore 07.12B;
3. 28.06.80 ore 11.00 - posizione 39.40N-12.05E nave Doria rinviene consistente gruppo cadaveri;
4. 28.06.80 da ore 19.30 at ore 21.30 in posizione 39.36N-13.03E rinvenuto gruppo salme;
5. 28.06.80 ore 09.15 in posizione 39.31N-13.03E (errore  $\pm$  2 miglia) pezzo di struttura a nido d'ape (alettone o ala) rinvenuto da nave Alpino;
6. 28.06.80 ore 09.10 - in posizione 39.31N-13.15E nave Carducci rinviene cono di coda DC9;

7. 28.06.80 ore 13.48 - in posizione 39.04N-13.10E nave Carducci avvista relitto semi sommerso longilineo lungo circa m.6 di forma allungata di colore bianco con estremità triangolare rossa - relitto;  
2° giorno 28 ore 10,00, stessa posizione punto 2- rimorchiatore Vivara rinviene totale n.7 salme - relitti vari ed effetti personali;
8. 28.06.80 ore 19.00 - posizione 39.11N-12.57E - mv De Turris recupera resti relitto;
9. 28.06.80 ore 10.00 - at 13.48 - posizione 39.33N- 13.01E nave Alpino recupera n.7 salme ed effetti vari;
10. 28.06.80 - posizione 39.36N-13.00E nave Alpino rinviene tronco umano at ore 20.43 - stessa nave durante arco diurno ha rinvenuto oggetti arredamento interno aereo a circa 1 miglio predetta posizione trova altri effetti;
11. 28.06.80 posizione 39.47N-12.52E nave Orsa recupera alle ore 11.00 n.2 salme;
12. 28.06.80 - ore 16.15 - nave Doria rinviene in posizione 39.43N-13.07E n.1 salma;
13. stessa posizione circa del nr.11 nave Orsa rinviene at ore 19.30 un giubbotto appartenente at Bosco Alberto;
14. 29.06.80 - ore 12.45 - rinvenuto pezzo flap dx da nave Doria in posizione 39.55N-13.05E;
15. 30.06.80 - ore 10.40 in posizione 39.40N-13.30E nave Rizzo recupera pezzi sedili;
16. 30.06.80 - ore 12.30 posizione 39.36N-13.20E - nave Rizzo rinviene bracciolo rosso sedile;
17. 30.06.80 - ore 19.30 stessa nave in posizione 39.34N- 13.25E rinviene groviglio strisce materiale plastico;
18. 01.07.80 - nave Rizzo at ore 14.29 in posizione 39.32N-13.25E - rinviene n.2 sedili rossi;
19. stessa nave at ore 16.20 in posizione 39.37N-13.20E rinviene un sedile verde;
20. 29.06.80 da ore 10.00 at 17.30 in posizione 39.28N-13.13E nave Doria rinviene numerosi cuscini;
21. 30.06.80 da ore 09.00-10.00 in posizione 39.41N-13.14E - nave Doria rinviene parti corpi umani - 2 valigie - seggiolino con brandelli carne umana - tutto in fascia di 4000 yarde pa 250°/70°; in zona non meglio identificata rimorchiatore Prometeo habet rinvenuto il giorno 28.06.80 dalle ore 08.35 alle ore 18.40: n.5 cuscini - 1 cavo rosso - 1 bidone rosso - 1 valigia scura - una salma.

Il giorno 29.06.80 dalle ore 00.15 alle 18.30: 1 borsa da viaggio - 1 borsa da donna - 2 seggiolini rossi - 1 borsellino da donna con effetti personali - 2 valigie vuote - 1 guanto rosso - pezzi vari di sedili e n.2 cuscini - 1 pezzo metallico (alluminio); il giorno 30.06.80 n.2 cuscini et 1 valigia vuota.

Questa situazione complessiva è stata sicuramente compilata sulla base dei rapporti delle unità navali ed aeree operanti per il soccorso e il recupero. Tali rapporti furono richiesti in esibizione da questo Giudice al Comando Rescue Coordination Center (RCC) di Martina Franca e al comando del Dipartimento Marittimo del Basso Tirreno (Maridipart) di Napoli (v. richieste GI 06.12.86 e 07.02.87).

L'RCC inviò le relazioni e i messaggi seguenti:

-	relazione capo equipaggio elicottero HH3F	cap. Innocenzi	27.06.80
-	“ “ “ “ “	ten. col.Sandulli	28.06.80
-	“ “ “ “ “	cap.Innocenzi	28.06.80
-	“ “ “ “ “	cap. Generosi	28.06.80
-	“ “ “ “ “	m/1 Campi	29.06.80
-	“ “ “ “ “	m/1 Campi	29.06.80
-	“ “ “ “ “	cap.Innocenzi	29.06.80
-	“ “ “ “ “	cap. RodaCavagna	29.06.80
-	“ “ “ “ “	cap. Fischione	30.06.80
-	“ “ “ “ “	cap. Fischione	30.06.80.
Msg	281035 giu 80 di Maridipart Napoli	relativo a nave Carducci	
“	281214 “ “ “ “	relativo a nave Bannock	
“	281400 “ 30° Stormo Elmas	rapporto velivolo Atlantic	
“	282019 “ 41° Stormo Sigonella	“ “	
“	292050 “ 30° Stormo Elmas	“ “	
“	301804 “ 41° Stormo Sigonella	“ “	
“	041330 lug 80 Compamare Palermo	relativo a nave Carducci	
“	071326 “ “ Maridipart Napoli	relativo a 3° Grupelicot	
“	081400 “ “ “ “	relazione finale ricerche in mare	
“	141121 “ “ “ “	relativo a nave Buccaneer	
“	170830 “ “ “ “	relaz. finale mezzi nav., G.di F.	

(v. nota RCC - Martina Franca 19.12.86)

Maridipart inviò i seguenti documenti:

- foglio n.402 del 3.07.80 di nave Prometeo corredato dall'estratto del Brogliaccio di Navigazione;
- rapporto di operazione n.001/80 protocollo n.01/7054 del 5.07.80 di nave Doria corredato da: n.3 carte tavolo tattico; cronologia degli avvenimenti;

- foglio nr.9071 del 7.07.80 di Compamare Gaeta corredato da:
- ordine di operazione n.124/80 della motovedetta CP 307;
- rapporto di missione n.65/80; della motovedetta CP 307;
- foglio n.8957 del 3.07.80 della suddetta Compamare;
- foglio n.2191 del 7.07.80 di nave Orsa corredato dalla relazione cronologica degli avvenimenti;
- foglio n.04290 dell'8.07.80 di nave Alpino corredato dalla cronologia degli avvenimenti;
- foglio n.0634 del 21.07.80 di nave Rizzo corredato dalla cronologia degli avvenimenti.

(v. nota Maridipart, 14.03.87)

Sulla base di questi documenti si son potute ricostruire con precisione e in dettaglio tutte le operazioni di avvistamento e recupero, di ogni gruppo o singola salma o parti di corpo e di ogni relitto, con orario e posizione da parte di ciascuna unità, navali, della Marina Militare, della Guardia di Finanza, delle Capitanerie di Porto e mercantili, ed aeree, Atlantic dell'AM ed elicotteri AM e MM.

Sulla base di questi documenti con ogni probabilità e delle registrazioni tra siti AM così la relazione della Commissione Pratis (v. infra) ricostruiva la cronologia degli eventi successivi alla mancata risposta del DC9 e delle operazioni sia aeree che navali di soccorso e recupero:

- 19.11Z = Roma Controllo chiede a Palermo avvicinamento se ha sotto controllo il DC9;
- 19.11Z = Roma Controllo chiede a CRAM Marsala se ha sotto controllo il volo IH870 - risposta negativa;
- 19.18Z = Palermo avvicinamento formula a CRAM Marsala uguale richiesta - risposta negativa;
- 19.20Z = Roma Controllo comunica a CRAM Marsala i dati di volo del DC9 Itavia e la posizione del suo ultimo contatto radio; alle 18.57Z su Ambra 13 a 115 miglia da Palermo, livello di volo 250 - CRAM Marsala e Palermo avvicinamento chiamano ripetutamente l'IH870 senza avere risposta;
- 19.21Z = Marsala avverte il SOC di Martina Franca del mancato arrivo del DC9 Itavia a Palermo entro l'orario previsto (19.13Z), chiedendo di avvertire il soccorso aereo;
- 19.22Z = Il capo controllore del SOC informa l'RCC (Soccorso Aereo) di Martina Franca;
- 19.25Z = RCC di Martina Franca inizia le procedure di soccorso allertando il 15° Stormo a Ciampino (il 15° Stormo è il Reparto che

amministra e opera sugli HH3F del Soccorso Aereo); da questo momento l'RCC di Martina Franca assume la direzione delle operazioni di ricerca e soccorso;

- 19.28Z = RCC Martina Franca allerta Marisicilia chiedendo di preparare un SH3D con dispositivi per ricerca notturna;
- 19.49Z = Viene allertato l'84° centro SAR;
- 20.20Z = RCC Martina Franca comunica a Maridipart Napoli la probabile caduta del DC9 e chiede il concorso di mezzi navali per le ricerche.

Mezzi aerei impiegati:

- 19.55Z = decolla da Ciampino il primo HH3F - alle 21.15Z è sull'area dell'incidente ed inizia le ricerche; riatterra alle ore 01.55Z del 28/6 - Esito negativo;
- 20.00Z= decolla da Ciampino il secondo elicottero HH3F. Alle 21.20 è sull'area dell'incidente ed inizia le ricerche; riatterra alle 01.20Z del 28/6 - esito negativo. Si accerterà in seguito che tale velivolo non esiste;
- 20.25Z= su ordine di Marisicilia decolla da Catania un elicottero SH3D della Marina Militare. Alle 21.59 è sull'area dell'incidente ed inizia le ricerche. Alle 01.00Z atterra a Palermo Punta Raisi - Esito negativo;
- 20.31Z = decolla un Atlantic del 41° Stormo (Sigonella) per effettuare una missione addestrativa ad Est della Sicilia. Alle 21.45 viene dirottato sulla zona dell'incidente - lascia la zona alle 01.45 del 28/6 ed atterra a Sigonella alle 02.35Z;
- 22.28Z = decolla da Catania un secondo elicottero SH3D della Marina Militare (00.28L del 28/6);
- 23.00Z = decolla da Ciampino la prima missione HH3F del 28/6 per le ricerche (01.00L del 28/6);
- 01.00Z = decolla da Elmas un Atlantic del 30° Stormo per la zona delle ricerche;
- 01.27Z = decolla da Catania un elicottero SH3D per la zona delle ricerche;
- 05.05Z = l'elicottero SH3D partito da Catania individua una macchia oleosa e detriti in affioramento, ritenuti appartenenti al DC9, in posizione 39°49'N-12°55'E. Deve rientrare per termine autonomia e chiama sul posto l'Atlantic in zona per le ricerche;
- 05.28Z = l'Atlantic giunge sul posto e conferma la presenza della macchia oleosa e detriti in affioramento. Le ricerche ed i recuperi sono proseguiti nei giorni 28, 29 e 30 con l'intervento anche dei mezzi navali della Marina Militare.

Complessivamente sono stati impiegati oltre 31 aerei, elicotteri e velivoli, così distribuiti:



giugno:	27	28	29	30	totale
elicotteri:	3	12	7	4	26
Atlantic:	1	2	1	1	5
totale:	4	14	8	5	31

Le unità navali impiegate sono state:

Ordine	approntamento-porto	uscita dal porto	arrivo in zona
Prometeo	20.25Z Napoli	21.25Z del 27/6	06.35Z del 28.6
Doria	20.45Z Cagliari	23.30Z del 27/6	08.00Z “ “
Alpino	20.40Z Napoli	23.30Z del 27/6	03.40Z “ “
Orsa	21.30Z Napoli	02.30Z del 28/6	06.30Z “ “

Inoltre fra le 22.40 e le 23.59 sono state inviate le seguenti unità:

Motovedetta CP 307 Fiorillo	- da Napoli
“ CP 2065	- da Ustica
“ G.di F.	- da Ustica

Nei giorni successivi (28, 29 e 30 giugno) sono state impiegate in zona ricerche altre quattro motovedette della Guardia di Finanza. Alle ore 20.40Z Compamare Napoli trasmette via radio l'“avviso di disastro”, destinato a tutte le navi mercantili in prossimità della zona dell'incidente.

A seguito dell'avviso affluiscono in zona: M/N Carducci; M/N Freccia Rossa; M/N Nomentana; M/N Bannock; M/N Clodia; M/N Sub Sea Buccaneer; rimorchiatore Vivara; M/N Jolly Nero.

Come la Pratis, la relazione della Commissione Pisano (v. infra) ha ricostruito la cronologia degli eventi, delle missioni di soccorso, degli interventi con mezzi aerei e delle operazioni in zona:

- 21.04 il controllore del settore Sud dell'ACC di Roma chiama senza ottenere risposta il volo IH870 con l'intenzione di disporre l'inizio della discesa verso Palermo; vengono contattati, parimenti senza esito, il servizio di controllo dell'aeroporto di Punta Raisi ed un velivolo (KM 153) dell'Air Malta che sta seguendo la stessa rotta a livello di volo 370;
- 21.11 l'ACC di Roma, avendo perso la traccia radar del volo IH870, contatta il Centro radar (CRAM) di Marsala, il quale riferisce di non rilevare la traccia dell'IH870; tale informazione viene riconfermata a più riprese tra le 21.11 e le 21.36; analoghe richieste di notizie, parimenti senza esito, sono rivolte al CRAM di Siracusa tra le 21.27 e le 21.42;
- 21.21 il CRAM di Marsala, d'accordo con l'ACC di Roma informa il capo controllore del 3° SOC della situazione, chiedendogli di allertare il RCC di Martina Franca;

- 21.22 il capo controllore del 3° SOC informa della situazione in atto l'ufficiale di servizio presso il RCC di Martina Franca;
- 21.35 l'ACC di Roma allerta il RSC di Ciampino.

L'allertamento degli Enti interessati alla effettuazione delle missioni di soccorso così si svolse:

- 21.25 il RCC di Martina Franca comunica lo stato di preallarme per l'elicottero d'allarme del 15° Stormo; contemporaneamente il 15° Stormo è in attesa dell'ordine di decollo per un velivolo precipitato presso l'isola d'Elba con quattro persone a bordo;
- 21.28 il RCC di Martina Franca allerta Marisicilia (ACP della Marina Militare), chiedendo l'intervento di un elicottero SH3D per la ricerca notturna;
- 21.35 perviene l'ordine di decollo al 15° Stormo per la ricerca del DC9, annullando la richiesta precedente per il velivolo precipitato all'Elba;
- 21.49 viene allertato il 3° Distaccamento SAR di Brindisi che non dispone al momento di elicotteri HH3F; l'unico utilizzabile si trova rischierato a Ciampino da dove verrà comunque impiegato;
- 22.20 viene allertato Maridipart Napoli (ACP della Marina Militare) che assume il controllo operativo dei mezzi navali per disposizione dello SMM;
- 22.20 viene chiesta a Marisicilia la disponibilità di altri SH3D. Al riguardo è assicurato l'approntamento di altri 2 elicotteri;
- 22.30 il RSC di Ciampino dà l'ordine di decollo per l'elicottero di 2° allarme del 15° Stormo;
- 22.34 Marisicilia comunica la disponibilità di un velivolo BR-1150 Atlantic decollato da Catania per una missione addestrativa.

I reparti interessati in ordine cronologico sono stati:

- 15° Stormo, con elicotteri HH3F;
- Maristaeli Catania (Reparto di volo della MM), con elicotteri SH3D;
- 41° Stormo Catania, con velivoli Breguet Atlantic;
- 30° Stormo Elmas, con velivoli Breguet Atlantic.

In sintesi l'attività effettuata è la seguente:

- giorno 27.06, 3 missioni con esito negativo;
- giorno 28.06, 14 missioni; la missione ISSGL (elicottero SH3D di Catania) localizza alle ore 07.12 le prime tracce dell'incidente in posizione 39°49' Nord-12°55' Est;
- giorno 29.06, 8 missioni;
- giorno 30.06, 5 missioni.

Per quanto riguardava la situazione meteorologica: alle ore 18.00Z Ponza dava: vento da 300° 23 nodi - raffiche 47 nodi - Cavok = mare forza 5 da NW= visibilità verso il mare 14km; Grazzanise: vento da 270° 20 nodi = visibilità 8km=3/8 cumuli 2000 piedi = foschia; Ustica: vento da 330° 30 nodi raffiche 48 nodi Cavok = mare forza 5 da NW = visibilità verso il mare 14km. Alle 19.00Z Ponza dava: vento da 300° 30 nodi raffiche 48 nodi Cavok = mare forza 5 da NW = visibilità verso il mare 14km; Grazzanise: vento da 270° 18 nodi = visibilità 8km = 3/7 cumuli 2000 piedi = foschia. Non venivano riferiti rilevamenti di Ustica. Tutti gli altri dati saranno utilizzati dai periti per ricostruire gli spostamenti dei relitti e dei corpi in aria e nell'acqua (v. tabella "situazione meteorologica ecc. ..." allegata alla nota soprascriptificata).

La Marina rispose trasmettendo la mappa indicante la posizione dei ritrovamenti dei singoli relitti riferita ai giorni 28-29-30 giugno e 1° luglio 80 e le condizioni meteo-oceanografiche nell'area dell'incidente (v. nota Maridipart Napoli, 18.07.80)

Quanto alle considerazioni meteo-oceanografiche, premesso che nell'area in questione non erano state mai fatte misure sperimentali delle correnti marine nè in superficie nè in profondità, si riferiva che le uniche conoscenze, a grandi linee, per il mese di giugno derivavano dall'impiego del metodo dinamico in oceanografia, che consente, da dati di temperatura e di salinità, il tracciamento di determinate linee di correnti.

Sulla base di questo metodo si affermava che nell'area un flusso d'acqua si dirige per 125°, fino a lambire le coste settentrionali della Sicilia, per poi risalire verso NNW, parallelamente alle coste calabre, venendo così a descrivere un movimento ciclonico, interessante tutta la parte inferiore, compresa l'isola di Ustica, dell'area in questione. La parte superiore di quell'area è interessata invece da un leggero flusso che segue parallelamente l'andamento di cui sopra; cioè tende inizialmente verso SSE per poi portarsi nuovamente verso le coste della penisola italiana che successivamente costeggia dirigendosi verso N.

Dai dati meteo-marittimi forniti dalle unità navali impegnate nei soccorsi e nelle ricerche era stato possibile ricavare informazioni sugli spostamenti delle masse d'acqua del moto ondoso. Essi indicavano una corrente con intensità media di circa 17cm/sec e direzione verso i quadranti 1° e 2°. Tale corrente si componeva vettorialmente con quella che normalmente si manifesta nell'area. Per cui poteva – così concludeva il documento – ragionevolmente supporre che la corrente totale raggiungesse un'intensità di 0.5÷0.8 nodi.

## 2.1. Il recupero e l'identificazione delle salme.

In esito alle operazioni di ricerca furono rinvenute e recuperate trentanove salme e vari resti umani. S'è sostenuto da più parti, specie sulla stampa – che in un caso ha sostenuto che i corpi ripescati fossero quarantadue – che il numero delle salme fosse superiore. In vero, in questi conteggi si è incorso in diversi equivoci. Ma un esame della documentazione specifica e cioè dei rapporti provenienti dalle unità militari, già esposta, del fascicolo fotografico della Polizia Scientifica di Palermo e delle relazioni peritali del personale medico-legale dell'università della stessa città, non consente alcun errore.

L'errore iniziale, quello sulla cui base può essersi originata la notizia di cui sopra, si rinviene nel rapporto di operazioni della nave Doria, ove espressamente si parla di totale di quarantadue salme recuperate e accentrate su quella nave. In vero questo errore può essere stato determinato dal fatto che su quella unità venivano registrati i ritrovamenti di tutte le altre navi militari o mercantili, che a volte trasferivano salme su motobarche della Doria, onde poteva aversi un doppio conteggio, o dal fatto che frammenti di salme – come tronconi o visceri o capelli o brandelli attaccati a parti dell'aereo – venissero considerati salme.

Sta di fatto che a terra vengono trasferite a mezzo elicotteri trentotto salme più tre resti umani indicati da Polizia Scientifica con le lettere A, B e C, e precisamente A resto umano non identificabile, B cuoio capelluto, C resto riconosciuto in Reina Giulia C, come si vede nei rilievi fotografici, è il troncone, riconosciuto nella predetta persona dal teste Di Natale, da particolari descritti in verbale di riconoscimento e in esame testimoniale.(v. verbale descrizione e identificazione cadavere e verbale di Di Natale Maurizio in data 2 luglio 80). In conclusione 38 salme intere, più 1 frammento di salma riconosciuto, oltre a resti assolutamente non identificabili. Le salme erano appartenute in vita alle persone seguenti:

1. Baiamonte      Francescopaolo
2. Calderone      Maria Vincenza
3. Cammarata     Giuseppe
4. Campanini     Arnaldo
5. Cappellini     Antonella
6. Croce          Maria Grazia
7. D'Alfonso     Sebastiana

8. D'Alfonso	Francesca
9. De Dominicis	Rosa
10. De Lisi	Elvira
11. Di Natale	Francesco
12. Diodato	Giuseppe
13. Fullone	Carmela
14. Greco	Antonino
15. Gruber	Martha
16. Guarano	Andrea
17. Guerino	Giacomo
18. Guzzo	Rita
19. La China	Giuseppe
20. La Rocca	Gaetano
21. Licata	Marianna
22. Liotta	Maria Rosaria
23. Lupo	Giovanna
24. Marchese	Claudio
25. Molteni	Annino
26. Marfisi	Tiziana
27. Parisi	Alessandra
28. Pelliccioni	Anna
29. Pinocchio	Antonella
30. Pinocchio	Giovanni
31. Reina	Giulia (parte cadavere indicato con C)
32. Speciale	Maria
33. Tripiciano	Giulia
34. Valentini	Daniela
35. Valenza	Giuseppe
36. Volpe	Maria
37. Zanetti	Alessandro
38. Zanetti	Emanuele
39. Zanetti	Nicola

Non v'era alcuna possibilità di perdersi salme nei trasbordi dalle motobarche alle navi, e dalle navi agli elicotteri come durante i voli di questi mezzi, nè v'era alcun interesse a sottrarne.

Queste trentanove salme raccolte presso l'Istituto di Medicina Legale vengono affidate al collegio peritale nominato dalla Procura di Palermo, che pone il quesito di accertare, sulla scorta di quanto emerso dagli esami delle stesse salme, nonchè dei risultati di accertamenti otoscopici, radiografici, tossicologici, quali fossero stati i meccanismi che avevano prodotto le

lesioni riscontrate sui cadaveri, quali fossero stati gli accadimenti che avevano prodotto i detti meccanismi, quali fossero state le cause dei tali accadimenti.

Quel collegio sottopose tutti i cadaveri (ed ovviamente anche il troncone) ad ispezione esterna. Procedette ad autopsia invece su soltanto sette; per cinque la scelta fu motivata, si segue sempre la lettura della perizia, dalla necessità di acquisire elementi di identificazione al tempo non ancora acquisiti; il sesto cadavere fu scelto in quanto di un membro dell'equipaggio e cioè della hostess; il settimo perchè bambino, sì da accertare eventuali differenze delle lesioni interne, rispetto ai cadaveri degli adulti.

Le autopsie furono integrate dagli esami istologici. Su tutti i cadaveri sottoposti ad autopsia si procedette altresì a prelevamento di sangue e di parti polmonari per accertare eventuali presenze di gas tossici. Su parte dei cadaveri - sia sottoposti che non sottoposti ad autopsia - si procedette ad otoscopie, per l'esattezza nove, e ad indagini radiologiche, dodici.

Il collegio in esito ritenne che “le sette persone sottoposte ad autopsia erano soggiaciute ad un identico meccanismo lesivo iniziale che aveva provocato la espansione enfisematosa acuta dei polmoni. Queste alterazioni dovevano stimarsi compatibili con l'ipotesi di una decompressione brusca nell'ambiente pressurizzato del velivolo in volo ad alta quota e forte velocità.

Era teoricamente possibile - continuava il collegio - che l'enfisema polmonare realizzatosi a seguito dello squarcio a grande altezza di un aeromobile in velocità dipendesse inizialmente dalla decompressione, con espansione dell'aria delle cavità alveolari, ma altresì, in rapida successione, del “colpo d'ariete” prodotto dalla penetrazione violenta dell'aria esterna rarefatta nelle vie aeree e nei polmoni dei soggetti che per inerzia conservano la velocità iniziale dell'aereo. Sulla base pura e semplice delle alterazioni polmonari constatate non era possibile quantificare in termini di secondi o frazioni di secondo in quanto tempo fosse avvenuta la decompressione, che però ad avviso del collegio era stata molto rapida.

La perfetta corrispondenza delle alterazioni polmonari sui sette cadaveri, scelti casualmente, autorizzava a ritenere che anche gli altri soggetti fossero soggiaciuti a un identico meccanismo lesivo con analoghe lesioni polmonari.

La decompressione brusca dell'ambiente pressurizzato era idonea a provocare – con le lesioni polmonari – quanto meno un grave obnubilamento del sensorio, se non addirittura la perdita di coscienza dei passeggeri.

Tutti i cadaveri presentavano lesioni intravitali, che dovevano considerarsi prodotte dopo l'instaurazione dell'enfisema acuto da

decompressione; anche le contusioni polmonari constatate nei cadaveri sottoposti ad autopsia erano state successive al momento di produzione dell'enfisema acuto.

Subito dopo la brusca decompressione verificatasi a grande altezza, una parte dei passeggeri potrebbe essere stata risucchiata fuori dall'aereo, precipitando nel vuoto sino all'impatto sulla superficie del mare.

Altra parte dei passeggeri può essere stata sbattuta più volte contro le pareti dell'aereo in precipitazione sino all'arresto sulla superficie del mare; altri ancora potrebbero essere finiti sott'acqua per risalire successivamente in superficie con l'aria venuta fuori dalla carlinga dell'aereo inabissato.

In conclusione, dopo le lesioni polmonari iniziali, da decompressione brusca verificatasi a grande altezza, i passeggeri del DC9 soggiacquero a gravi e molteplici lesioni contusive da precipitazione da grande altezza (“grandi traumatismi contusivi”), dirette responsabili del decesso; di alquanti soggetti sono stati rinvenuti pochi resti martoriati. E' possibile che singole lesioni discontinuative siano state prodotte da lamiere dell'aereo. Stante la precipitazione da grande altezza, non si sa quale valore attribuire ai reperti di lacerazione delle membrane timpaniche e di emotimpano; se si sia trattato cioè di lesioni iniziali da decompressione oppure da successive gravi contusioni della testa con lesioni cranio-facciali.

All'impatto contro la superficie del mare, nessun passeggero dell'aereo sopravvisse, come si evince dall'assenza di segni di annegamento in tutti i cadaveri...”.

“Nei cadaveri o frammenti di salme ripescate non si constatano tracce di bruciature nè di deposizione superficiale di piccoli frammenti metallici, ascrivibili a mobilizzazione – a seguito di esplosione – di piccole parti di strutture metalliche.

Il grosso frammento metallico rinvenuto su un cadavere rivelò la sua provenienza da strutture dell'aereo; così come dall'aereo non potevano che provenire le due viti ed il dado rinvenuti in un altro cadavere.

Stante la modestia del reperto, non si ritiene che i corpi estranei di densità metallica e di limitate dimensioni rinvenuti su cinque cadaveri, siano residui di un ordigno esplosivo o di strutture metalliche mobilizzate da esplosione di un ordigno, appunto per il loro scarsissimo numero e loro limitate dimensioni...”.

“L'assenza di ossido di carbonio e di acido cianidrico nel sangue, nei polmoni dei cadaveri fa escludere che nell'abitacolo dell'aereo si sia sviluppato un incendio con produzione di gas tossici.” (relazione riassuntiva sugli esami praticati sulle salme dei passeggeri del DC9 Itavia - Albano-Stassi, 30.12.80).

Il trasferimento delle salme dalle aree di recupero sulla terraferma dette luogo a diverse questioni. In un primo tempo s'era infatti deciso di concentrare a Napoli tutti i cadaveri, certamente perchè da quel porto erano partite le unità navali che avevano operato le ricerche. In tal senso s'era tenuta una riunione nella Prefettura del capoluogo campano il 28, riunione alla quale avevano partecipato, oltre il Prefetto, il Questore, il Procuratore capo, il Comandante dei Carabinieri, il Direttore marittimo, rappresentanze della Marina Militare, dei Vigili del Fuoco, della Croce Rossa e del Comune.

In esito a tale riunione s'era stabilito che le salme sarebbero state composte in un salone della stazione marittima; quindi quelle identificate sottoposte ad autopsia, e quelle non identificate trasferite nelle celle frigorifere del primo Policlinico, del secondo e del Cardarelli. I parenti delle vittime sarebbero stati ospitati in alberghi della città nei pressi della stazione marittima, e il loro soggiorno sarebbe stato curato dai funzionari dell'Itavia.

I familiari instarono, invece, perchè quei corpi venissero portati a Palermo, ove in vita risiedeva la maggior parte delle vittime. Aderendo a tale richiesta nel corso della stessa giornata la decisione fu modificata e fu prescelto il capoluogo siciliano per la concentrazione dei cadaveri (notiziari ANSA 28.06.80).

In effetti le salme cominciarono ad affluire all'Istituto di Medicina Legale dell'università nel primo pomeriggio intorno alle 17.00 di quello stesso 28. Prima che fossero trasferite in tale Istituto, esse furono sottoposte a visita preliminare da parte del dr. Verde e dal dr. Albano, di medicina legale (v. verbali di descrizione e identificazione di cadavere vol. VI-fasc.1).

L'ingresso delle salme nell'Istituto non fu registrato a causa della gran confusione che sin dal primo pomeriggio s'era venuta a creare. Come personale amministrativo v'era al tempo una sola segretaria, che peraltro sembra fosse in ferie. Manca perciò un qualsiasi elenco e conteggio delle salme raccolte (v. esame Albano Nunzia Anna Maria, GI 03.09.90)

Le visite esterne furono effettuate da quattro medici legali, cioè dai professori Maggiordomo, Caruso, Albano e dal dr. Verde, tutti deceduti al 90, eccetto la donna. Gli esami tossicologici furono compiuti dal prof. Procaccianti. Gli esami otoscopici furono compiuti dai professori Maggiordomo, Speciale ed Albano (v. esame Albano, citato).

A detta di quest'ultima, e le sue dichiarazioni appaiono pienamente credibili, il lavoro dei medici legali fu effettuato "in condizioni veramente disastrose", sia perchè nei locali delle sale autoptiche erano in corso dei lavori di ristrutturazione, sia perchè l'istituto disponeva di solo quattro celle frigorifere e la maggior parte dei cadaveri si sarebbe putrefatta, sia



principalmente perchè vi erano centinaia di parenti che premevano per la restituzione delle salme, parenti che nella maggior parte si opponeva al compimento delle autopsie (v. esame Albano, citato).

Dichiarazioni in parte confermate anche da altri testi, secondo cui, a detta del direttore dell'Istituto professor Stassi, non si era riusciti a compiere tutte le autopsie necessarie a causa delle pressanti richieste dei parenti delle vittime, le cui salme erano state depositate nella maggior parte nei corridoi a causa di lavori in corso (v. esame De Luca Pietro e Fucci Piero, GI 05.07.91).

Il direttore dell'Istituto, previa autorizzazione – di certo orale, nde – del magistrato inquirente decise perciò di procedere a campione sulla base di questi criteri: la necessità di identificazione di quei cadaveri che non erano attribuibili con certezza ai nominativi dell'elenco passeggeri, scelta di salme che presentavano scarse lesioni esterne, scelta di un bambino, perchè alcuni bambini erano quasi integri; scelta della hostess quale unica componente dell'equipaggio, perchè secondo la prassi seguita da quell'Istituto nelle precedenti sciagure avvenute su aerei che stavano per raggiungere Palermo – quella in oggetto era la terza in un brevissimo periodo di tempo, nde – si era proceduto ad autopsia solo sui membri dell'equipaggio e non sui passeggeri (v. esame Albano, citato).

Tutti gli indumenti e gli oggetti che furono rinvenuti dagli operatori nel corso delle autopsie o delle visite esterne vennero descritti nei relativi processi verbali. Il teste non ricorda se i cadaveri furono registrati almeno in uscita (v. esame Albano, citato).

Da questa serie di circostanze negative, riflessi negativi sulla completezza e la precisione delle indagini autoptiche, incompletezze che hanno consentito a loro volta una serie di ricostruzioni di fantasia, che hanno costretto ad indagini, riesumazioni e lungaggini.

Oltre le storie sul numero dei cadaveri, che appariranno anche in dichiarazioni testimoniali, la stampa ha menzionato vicende di cadaveri con lacci emostatici, di cadaveri aggrovigliati, di sopravvissuti per ore dopo l'impatto dell'aeromobile sulla superficie del mare; ma su questa materia infra.

A partire dal gennaio del 92 sono stati svolti accertamenti nei confronti dei deceduti nel disastro aviatorio in ordine, in particolare, ai precedenti penali, all'attività lavorativa svolta ed ai motivi del viaggio.

1) Andres Luigi - medico dentista, in viaggio per partecipare al matrimonio della sorella di un amico;

- 2) Benedetti Cinzia (in Andres) -laureanda in lingue presso l'università di Padova - in viaggio con il proprio coniuge;
- 3) Baiamonte Francesco - commerciante di carni - in viaggio per motivi di lavoro connessi alla propria attività;
- 4) Bonati Paola - socio amministratore della Soc. Emir - in viaggio per raggiungere il padre, direttore di una clinica medica, impegnato in un congresso a Palermo;
- 5) Bonfietti Alberto - insegnante di scuola media - in viaggio per festeggiare il compleanno della figlia Silvia in vacanza in Sicilia insieme con la madre;
- 6) Bosco Alberto - si occupava di macchinari per l'estrazione del marmo - rientrava in famiglia dopo un viaggio di lavoro;
- 7) Calderone Maria Vincenza - casalinga - in viaggio dopo essersi sottoposta a visita medica di controllo presso l'ospedale di Bologna, conseguentemente ad un intervento chirurgico subito all'arto inferiore destro, presso lo stesso ospedale;
- 8) Cammarata Giuseppe - carabiniere in permesso - in viaggio per assistere ad un matrimonio;
- 9) Campanini Arnaldo - operaio presso la ditta FMC di Parma costruttrice di macchinari per l'industria alimentare - diretto a Palermo per manutenzione di macchinari presso la ditta Coalma di Palermo;
- 10) Cappellini Antonella - avvocato presso il foro di Bologna - diretta a Palermo, in compagnia di Guelfo Gherardi a cui era legata sentimentalmente, per partecipare ad una riunione del comitato ristretto degli agenti di cambio, programmata per il 28 giugno 80 presso quella villa Igea;
- 11) Casdia Antonio - impiegato presso il Ministero delle Finanze - rientrava in famiglia per un periodo di ferie;
- 12) Cerami Giovanni - ingegnere presso lo stabilimento petrolchimico ANIC di Gela;
- 13) Croce Maria Grazia coniugata con D'Alfonso Salvatore - casalinga - in viaggio con la famiglia;
- 14) D'Alfonso Francesca - minore - figlia di D'Alfonso Salvatore e Croce Maria Grazia;
- 15) D'Alfonso Salvatore - magistrato presso la Pretura di Venezia - in viaggio per ferie;
- 16) D'Alfonso Sebastiano - minore - figlio di D'Alfonso Salvatore e Croce Maria Grazia;
- 17) Davì Michele - rappresentante di diverse ditte dolciarie e fitofarmaci - rientrava a Palermo dopo una riunione di lavoro organizzata dalla ditta Baslini operante a Bologna nel settore dei fitofarmaci;

- 18) De Cicco Giuseppe Calogero - macellaio - in viaggio per motivi di lavoro;
- 19) De Dominicis Rosa - hostess e componente dell'equipaggio del DC9;
- 20) De Lisi Elvira - laureata in ingegneria nucleare, non espletava la libera professione - rientrava da Urbino ove aveva assistito alla laurea del proprio fratello;
- 21) Di Natale Francesco - minore - figlio di Valentini Daniela - in viaggio con la propria madre;
- 22) Diodato Antonella - minore - figlia di Lupo Francesca - in viaggio per visita a parenti;
- 23) Diodato Giuseppe - minore - figlio di Lupo Francesca - in viaggio per visita a parenti;
- 24) Diodato Vincenzo - minore - figlio di Lupo Francesca - in viaggio per visita a parenti;
- 25) Filippi Giacomo - titolare responsabile legale della ditta Filippi e Leonelli, nonché gestore del laboratorio di produzione surgelati Nevada - in viaggio per motivi di lavoro;
- 26) Fontana Enzo – 1° ufficiale, componente l'equipaggio del DC9;
- 27) Fontana Vito - commerciante - insieme con i propri congiunti Parrinello Francesca e Parrinello Carlo, rientrava da Padova, ove si era sottoposto a controlli sanitari specialistici;
- 28) Fullone Carmela - minore - figlia di Fullone Rosario e Volpe Maria;
- 29) Fullone Rosario - impiegato presso l'ufficio amministrativo dell'ospedale militare di Palermo - rientrava a Palermo dopo aver accompagnato la consorte sottoposta a visita di controllo che effettuava periodicamente presso il Centro specializzato degli "Ospedali riuniti di Pisa" in quanto affetta da malattie renali;
- 30) Gallo Vito - macellaio - rientrava dopo un viaggio per motivi di lavoro;
- 31) Gatti Domenico - Comandante del DC9 Itavia;
- 32) Gherardi Guelfo - agente di cambio - viaggiava in compagnia della Cappellini Antonietta;
- 33) Greco Antonino - agente di Pubblica Sicurezza, diretto a Palermo presso i propri familiari, in congedo straordinario ottenuto a seguito di una contusione tibio-tarsica destra;
- 34) Gruber Martha - impiegata presso l'Hotel delle Palme di Palermo - rientrava da Bologna dopo aver fatto visita ai figli, entrambi colà residenti;
- 35) Guarano Andrea - si occupava di macchinari per l'estrazione del marmo - rientrava dopo un viaggio di lavoro;
- 36) Guardì Vincenzo - piastrellista - in viaggio per visita a parenti;
- 37) Guerino Giacomo - carabiniere in permesso;

- 38) Guerra Grazia - bracciante agricola e baby-sitter della famiglia De Lisi;
- 39) Guzzo Rita - dipendente del Ministero delle Finanze in servizio presso gli uffici delle II.DD di Suzzara (MN) - rientrava in famiglia per un periodo di ferie;
- 40) La China Giuseppe - fotografo ambulante - in viaggio per visita a parenti;
- 41) La Rocca Gaetano - assicuratore presso la compagnia assicuratrice Universo - rientrava da Bologna ove si era recato per lavoro;
- 42) Licata Paolo - maresciallo in pensione della Guardia di Finanza - si era recato a Mantova per prelevare le nipoti Marfisi Daniela e Marfisi Tiziana;
- 43) Liotta Maria Rosaria - impiegata come borsista presso l'università di Palermo, facoltà di matematica - rientrava a Palermo dopo essere stata a Padova per motivi di lavoro;
- 44) Lupo Francesca - minore - in viaggio per visita a parenti;
- 45) Lupo Giovanna - casalinga - in viaggio per visita a parenti;
- 46) Manitta Giuseppe - imprenditore edile - rientrava a Palermo dopo essersi recato a Padova per definire la pratica della vendita di due immobili ereditati dalla moglie;
- 47) Marchese Claudio - studente universitario - rientrava a Palermo dopo una vacanza a Bologna;
- 48) Marfisi Daniela - minore - nipote dei coniugi Licata;
- 49) Marfisi Tiziana - minore - nipote dei coniugi Licata;
- 50) Mazzel Enrta Dora Erica - albergatrice - in viaggio per motivi turistici;
- 51) Mazzel Rita - casalinga - in viaggio per motivi turistici;
- 52) Mignani Maria Assunta - commessa presso una farmacia - diretta ad Ustica per motivi turistici;
- 53) Molteni Annino - ragioniere, direttore amministrativo della Società Italkali produttrice di sali minerali - in viaggio per motivi di lavoro;
- 54) Morici Paolo - assistente di volo - equipaggio DC9;
- 55) Norrito Guglielmo - impiegato - rientrava dopo aver fatto visita al fratello ricoverato in ospedale;
- 56) Ongari Lorenzo - geometra presso l'azienda metalmeccanica Belleli di Mantova - in viaggio per lavoro;
- 57) Papi Paola - impiegata presso la ditta dolciaria Bauli di Verona - in viaggio per visitare la figlia;
- 58) Parisi Alessandra - minore, figlia di De Lisi Elvira;
- 59) Parrinello Carlo - bracciante agricolo - rientrava da Padova ove si era sottoposto a controlli sanitari specialistici;
- 60) Parrinello Francesca - casalinga - rientrava da Padova ove si era sottoposta a visita medica;

- 61) Pelliccioni Anna Paola - casalinga - in viaggio per visita ad amici;
- 62) Pinocchio Antonella - studentessa universitaria - rientrava a Palermo dopo aver visitato a Bologna la propria madre ricoverata in un ospedale di quella città;
- 63) Pinocchio Giovanni - studente - rientrava a Palermo dopo aver visitato a Bologna la propria madre ricoverata in un ospedale di quella città;
- 64) Prestileo Gaetano - ingegnere presso la Italkali di Palermo - rientrava da Mantova dove si era recato per motivi di lavoro;
- 65) Reina Giulia coniugata con La China Giuseppe - pensionata - in viaggio per visita a parenti;
- 66) Riina Andrea - manovale edile - in viaggio per visita a parenti;
- 67) Ronchini Costanzo - perito metalmeccanico della Snam progetti di Fano (PS) - diretto a Gela per motivi di lavoro;
- 68) Siracusa Marianna - pensionata, coniugata con Licata Paolo - si era recata a Mantova per prelevare le nipoti;
- 69) Speciale Maria Elena - casalinga - rientrava a Palermo da Parma dove si era recata per una visita medica oculistica;
- 70) Superchi Giuliana - minore non accompagnata;
- 71) Torres Pierantonio - commerciante di tessuti e abbigliamento - viaggiava insieme ai coniugi Andres;
- 72) Tripiciano Giulia Maria Concetta - assistente ordinario di analisi matematica, nonché incaricato di matematiche complementari presso l'università di Modena - rientrava a Palermo da Modena dove si era recata per definire delle pratiche burocratiche;
- 73) Ugolini Pier Paolo - tecnico presso la società Snamprogetti - in viaggio per motivi di lavoro;
- 74) Valentini Daniela - diretta a Palermo per far visita al proprio coniuge;
- 75) Valenza Giuseppe - agente di commercio presso la ditta Marzotto - rientrava a Palermo dopo essere stato a Vicenza per motivi di lavoro;
- 76) Venturi Massimo - impiegato presso il Credito Romagnolo - in viaggio diretto ad Ustica per motivi turistici;
- 77) Volanti Marco - tecnico della Snamprogetti di Pesaro - in viaggio per motivi di lavoro;
- 78) Volpe Maria - pensionata - rientrava a Palermo dopo essersi sottoposta a visita medica specialistica a Bologna;
- 79) Zanetti Alessandro - minore, figlio di Zanetti Emanuele;
- 80) Zanetti Emanuele - capo ufficio estero presso la sede centrale di Padova della Banca Cattolica del Veneto - in viaggio per Palermo per visita parenti;
- 81) Zanetti Nicola - minore, figlio di Zanetti Emanuele.

Si compivano anche ricerche al fine di accertare se alcuno dei passeggeri avesse avuto precedenti o pendenze penali.

Si appurava così che Alberto Bonfietti, segretario provinciale e regionale dell'organizzazione extraparlamentare "Lotta Continua", era stato denunciato per aver promosso manifestazioni sediziose e senza preavviso, per occupazione della facoltà di sociologia dell'università di Trento nonché per violenza a pubblico ufficiale; Giuseppe De Cicco era stato denunciato per macellazione e trasporto clandestino di carni e violazione di domicilio; Giacomo Filippi lo era stato per trasporto di partita per uso zootecnico sprovvista del prescritto certificato sanitario; Vito Fontana per lesioni personali colpose; Andrea Guarano per incendio doloso e per prelievo irregolare di energia elettrica; Giuseppe Manitta aveva precedenti per furto aggravato, commercio di stupefacenti, esercizio abusivo di commercio e emissione di assegni a vuoto; Carlo Parrinello era stato denunciato per violazione di legge sulla caccia; Anna Paola Pelliccioni era stata denunciata per omessa custodia di animali. Si appurava altresì che il coniuge di De Lisi Elvira, Parisi Roberto, imprenditore edile, consigliere delegato del gruppo ICEM (Costruzioni Elettriche Meccaniche), sarà ucciso dalla mafia a Palermo nel 1985.

In effetti nessuno dei passeggeri aveva precedenti tali da motivare azioni di vendetta o di minaccia. Si tratta di denunce e condanne, ad eccezione del Manitta, per reati minimi. Anche i precedenti del Manitta però sono di criminalità comune. Nessuna delle persone appare collegata ad organizzazioni mafiose – ma su tale questione più specificatamente oltre. Ed anche il fatto che vedrà, a distanza di cinque anni, il marito della De Lisi, vittima di un agguato mafioso non appare assolutamente collegato con il disastro. Secondo alcuni pentiti, come si dirà nel relativo capitolo, l'evento potrebbe avere avuto una matrice mafiosa, ma le dichiarazioni di costoro non hanno sortito alcun effetto, giacché è emerso che si riferivano palesemente a precedente incidente aereo, accaduto anch'esso a danni di un velivolo civile diretto a Palermo, ove erano in effetti imbarcati personaggi in odor di mafia.

Sono stati altresì disposti accertamenti al fine di individuare nell'evento azioni di criminalità su coloro che, pur avendo prenotato il volo IH870 del 27.06.80, non si erano più imbarcate e cioè Castiglioni, Coffarel o Coffare, Coletti Nicola, Failla Mario, Faletti, Guerra, Messana D'Angelo Enrico, Monti Giuseppe, Nanni Teo, Santillo, Santillo Giacomo, Sciacca Salvatore, Sola Carmelo, Todaro, Tricomi Vincenzo.

Di costoro sono stati identificati ed escussi in relazione al mancato viaggio:

- Coletti Nicola, professore universitario, che ha dichiarato di non aver fruito del volo IH870 del 27 giugno 80, avendo anticipato il rientro a Palermo il 26 giugno 80;
- Failla Mario, impiegato presso l'Associazione Regionale dei Consorzi Provinciali Allevatori della Sicilia, che ha riferito di essere partito il 28 giugno 80 in treno dalla stazione di Milano, avendo perso il volo del 27 giugno 80 a causa del ritardo accumulato dal treno che aveva preso per recarsi a Bologna da Rimini;
- Messina D'Angelo Enrico, impiegato presso l'Associazione Regionale dei Consorzi Provinciali Allevatori della Sicilia, che ha dichiarato di non essere partito in quanto per motivi di ritardo perse il volo prenotato sull'IH870. Era partito il giorno 28 giugno 80 con altro volo della compagnia Itavia Bologna/Palermo;
- Santillo Giacomo, impiegato presso una concessionaria di pubblicità, che ha confermato di aver rinunciato al volo, perché due ore prima che partisse il volo da Bologna per Palermo, la ditta per cui lavorava gli aveva comunicato che era riuscita a trovargli posto sul volo Milano/Palermo;
- Tricomi Vincenzo, magistrato presso il Tribunale di Firenze, sulla cui vicenda, più complessa, si tratterà più ampiamente in apposito capitolo.

Sono state infine svolte indagini finalizzate all'identificazione dei passeggeri del volo immediatamente precedente sia per i motivi di cui sopra sia per individuare un eventuale gesto criminale di un passeggero durante il volo o all'atto di abbandonare l'aeromobile. Tali indagini sono però risultate infruttuose, poiché all'epoca dei fatti l'Itavia, non disponendo di un proprio sistema informatico, si avvaleva della banca dati della British Airways, i cui dati venivano tenuti nel computer per ventiquattro ore e poi trasferiti su microfiches e conservati soltanto per un anno prima di essere distrutti definitivamente.

## **2.2. Il recupero dei relitti del DC9 nell'immediatezza.**

Per quanto concerne il recupero dei relitti del velivolo e degli altri oggetti rinvenuti nell'area di caduta i dati più precisi, ed anche cronologicamente ordinati, sono quelli che si ricavano dal brogliaccio

dell'incrociatore MM Andrea Doria, che, come s'è detto, aveva assunto le funzioni di direzione e coordinamento delle operazioni in mare.

Questa l'elencazione:

- 1) 28.06.80 ore 11.24, il Bannock recupera relitto; presumibilmente parte di coda del velivolo;
- 2) 28.06.80 ore 11.27, la motovedetta G.F. Coppola recupera un pezzo presumibilmente la copertura di un motore;
- 3) 28.06.80 ore 17.36, il Buccaneer recupera un pezzo di fiancata di circa 2m. per 1,5m.;
- 4) 28.06.80 ore 17.59, imbarcati da motobarca dell'Andrea Doria tre valigie e pezzi di aereo recuperati dalla nave Orsa;
- 5) 28.06.80 ore 18.12, dal Buccaneer pezzo che appare: lato fusoliera 270cm per 170cm terminamento con portellino 22 per 16 di accesso dall'esterno alla base della pompa a mano;
- 6) 28.06.80 ore 18.45, la motovedetta G.F. De Turris recupera i battellini dal Waller più alcuni sedili;
- 7) 28.06.80 ore 20.00, il Buccaneer recupera una parte dell'aereo;
- 8) 29.06.80 ore 06.41, motobarca dell'Andrea Doria ha recuperato il salvagente in posizione 3913-1309 - si tratta di salvagente USA con denti di cane;
- 9) 29.06.80 ore 07.02, il Buccaneer recupera una cassetta "Booster Explosive"; (v. messaggio del 14.07.80 del Maridipart Napoli secondo cui le cassette recuperate sono tre e vengono consegnate alla Capitaneria di Porto di Gaeta, in quanto ritenute non pertinenti.)
- 10) 29.06.80 ore 09.04, l'Alpino comunica di aver recuperato un seggiolino;
- 11) 29.06.80 ore 09.20, recuperata dal Prometeo una borsa da viaggio;
- 12) 29.06.80 ore 09.45, la motovedetta Stefanini ha recuperato il pezzo a nord di Ustica;
- 13) 29.06.80 ore 10.41, il Buccaneer recupera una borsa;
- 14) 29.06.80 ore 12.45, motolancia dell'Andrea Doria recupera una parte dell'aereo (un flap destro);
- 15) 29.06.80 ore 13.53, recuperato seggiolino;
- 16) 29.06.80 ore 14.07, la nave Alpino recupera una borsa da viaggio senza documenti ma con capi di vestiario;
- 17) 29.06.80 ore 15.00, il Prometeo recupera un borsellino contenente effetti personali senza documenti;
- 18) 29.06.80 ore 18.29, recuperati altri cuscini;
- 19) 30.06.80 ore 07.40, recuperati oggetti vari seggiolini;
- 20) 30.06.80 ore 08.13, recuperati piccoli frammenti;
- 21) 30.06.80 ore 09.45, recuperata borsa gialla (vuota);



- 22) 30.06.80 ore 11.19, recuperati seggiolini;
- 23) 30.06.80 ore 11.38, recuperata una giacchetta;
- 24) 30.06.80 ore 11.42, recuperato un porta documenti;
- 25) 30.06.80 ore 13.39, Prometeo recupera borsa vuota;
- 26) 30.06.80 ore 14.34, recuperata una valigia dalla motobarca dell'Andrea Doria;

Dal f.n.8957 della Capitaneria di Porto di Gaeta datato 03.07.80 indirizzato alla Procura della Repubblica di Palermo, risulta che la motovedetta C.P. 307 "Michele Fiorillo" ha rinvenuto in posizione lat.39°e 12'N-long.12° e 40'Est, alle ore 17.50 del 28.06.80 una bambola di ridotte dimensioni, che si presume sia appartenuta ad una delle vittime dell'incidente.

Dal f.n.3468 all.n.3 datato 02.07.80 della Guardia di Finanza Comando II Gruppo Palermo, il Guardacoste "G.55 Stefanini" in data 29 giugno 80 a miglia 12 da Ustica, ha recuperato un'ala di coda dell'aereo che è stato consegnato al comandante dell'incrociatore "A.Doria".

Secondo il verbale della XX Legione della Guardia di Finanza Comando Guardia Costa G-38 "De Turrus Vibo M." sul rinvenimento di materiale nel corso di operazioni di soccorso e ricerca dell'aereo, si rileva che verso le ore 19.00 del 28 a circa a 60NM a Nord dell'isola di Ustica è stato recuperato il seguente materiale:

- nr.1 canotto pneumatico autogonfiabile completo di bomboletta di gas;
- nr.5 cuscini di spugna in parte ricoperti di tela lacerata;
- nr.2 spezzoni sedili;
- nr.1 borsa da viaggio contenente indumenti femminili di colore rosso;
- nr.1 borsetta di vilpelle color nero appartenente a tale Valentini Daniela, contenente i seguenti oggetti: nr.8 anelli-bracciali in argento 800; nr.5 anelli-bracciali in oro rosso con medaglione recante l'immagine di Giorgio V (sterline oro);
- nr.1 catenina in oro rosso recante l'immagine della Dea Bendata; nr.1 spillo in oro; nr.1 portafotografie in oro; nr.1 biglietto da lire 50.000 serie YA532339A;
- nr.4 biglietti da lire 500 cadauno; nr.1 patente di guida nr.265937 rilasciata dalla Prefettura di Padova e intestata a Valentini Daniela; nr.1 carta di credito nr.47283-00; nr.1 certificato di codice fiscale intestato a Valentini Daniela, nata a Dolo (VE) il 05.12.51; nr.1 fotografia della Valentini insieme con un giovane; nr.1 portapatente in pelle; nr.3 gettoni telefonici; nr.5 monete da lire 50 e 5 da lire 10; un paio di occhiali da sole Ray-Ban; un

portafoglio di pelle; nr.1 bolletta di custodia pellicce intestata a tale Di Natale; un'agenda; un biglietto aereo intestato a Di Natale Daniela;  
nr.1 borsetta di cuoio marrone appartenente a tale Calderone Maria Vincenza;  
nr.1 certificato di Cassa Mutua per gli artigiani;  
nr.1 carta di imbarco per la Società Aerea Itavia;  
nr.1 busta intestata Istituti Ortopedici Rizzoli di Bologna;  
nr.1 chiavino.

Tutto il materiale sopra elencato veniva concentrato presso il Comando Legione della Guardia di Finanza di Palermo.

Da processo verbale della Guardia di Finanza Squadriglia Navale di Trapani Comando G.12 Di Bartolo, risultava che in data 29.06.80, durante un servizio di ricognizione era stata recuperata parte di un sedile presumibilmente appartenente al DC9. Il reperto era stato consegnato al Comando Stazione Navale G di F di Palermo.

Da processo verbale della 13° Legione della Guardia di Finanza Comando G.55 Stefanini, risultava che in data 29.06.80 durante le operazioni di ricerca e recupero del DC9 era stata recuperata una parte del timone di coda, che era stata poi consegnata all'incrociatore Andrea Doria.

Da messaggio di Maridipart Napoli del 12.07.80 risultava che la nave tedesca Helen Waller il giorno 28.06.80 aveva consegnato ad una motovedetta della Guardia di Finanza due battellini appartenenti al DC9.

Da messaggio di Maridipart Napoli del 14.07.80, risultava che la nave Buccaneer aveva recuperato il 28.06.80 un seggiolino con targhetta; uno spezzone di velivolo delle dimensioni di m.2 per m.1; altro spezzone di velivolo delle dimensioni di m.0.70 per m.0.35. Sempre nello stesso messaggio risultava che la nave G.32 Coppola, aveva recuperato relitto di parte aereo, bombola ossigeno, borsa da viaggio. La motonave G.58 Atzei, aveva invece recuperato portellone del velivolo e nr.2 poltroncine.

Da messaggio sempre di Maridipart di Napoli del 14.07.80, risultava che nave Buccaneer aveva recuperato nr.3 cassette in legno con la scritta "Booster Explosive" in posizione 39 25N e 13 10E nel raggio di un miglio. Le stesse non erano state inviate a Palermo in quanto non ritenute pertinenti al disastro; erano comunque disponibili presso la Capitaneria di porto di Gaeta.

Non è stato mai redatto un elenco dei pezzi recuperati e custoditi presso l'aeroporto di PA-Boccadifalco. Il perito prof. Giulio Cantoro effettuò le foto di tutti i reperti custoditi a Boccadifalco, senza però redigerne elenco. Il 26.11.80 la Procura di Palermo autorizzava

espressamente detto perito Cantoro alla cura del trasferimento dei relitti da Palermo a Boccadifalco a Roma Ciampino.

Il 23.12.80 in occasione di questo trasferimento alle ore 17.00 il Comandante del Distaccamento Aeroportuale di Boccadifalco, tenente colonnello Rocco Furci, redigeva un verbale di consegna dei relitti – in cui non si menziona, nè appare la sottoscrizione della persona cui si consegna –, in esecuzione del detto provvedimento della Procura di Palermo, da cui risultava il seguente materiale:

- nr.1 troncone di coda;
- nr.5 tronconi di fusoliera;
- nr.1 troncone di alettone;
- nr.1 troncone timone di coda;
- nr.3 pannelli in alluminio;
- nr. imprecisato di rottami di fusoliera di piccole dimensioni;
- nr.1 bombola di ossigeno;
- nr.54 cuscini per sedili;
- nr.29 spalliere di sedili;
- nr. imprecisato di rottami di sedili;
- nr.2 battelli di salvataggio;
- nr.1 contenitore cilindrico in plastica trasparente;
- nr.2 contenitori cilindrici in plastica dura;
- nr.9 valigie contenente effetti personali;
- nr.6 borse da viaggio contenente effetti personali;
- nr.2 salvagenti;
- nr.1 coppia di ruote in gomma.

Il perito, prof. Giulio Cantoro, incaricato di curare il trasferimento, non venne avvisato (v. esame Cantoro Giulio, GI 20.01.97).

Per i relitti inizia una serie di vicende che avrà effetti negativi durante tutta l'inchiesta. In primo luogo nonostante l'accentramento deciso, alcuni reperti, pure rinvenuti nell'area del disastro, vengono sottratti, non si sa per determinazione di chi, alla destinazione sull'Andrea Doria ed indirizzati altrove. In secondo luogo nonostante la decisione di dare ordine alla raccolta di quanto veniva recuperato, nessuno si premura di redigere un elenco e una sommaria descrizione dei reperti, sino a dicembre 80 all'atto del trasferimento da Boccadifalco a Roma, allorchè ad iniziativa del Comandante del distaccamento aeroportuale viene redatto una sorta di verbale con relativo elenco, in cui peraltro appaiono oggetti di cui prima non s'era mai fatta menzione. In terzo luogo le peregrinazioni; questi relitti passeranno dall'Andrea Doria a Boccadifalco; da qui a Ciampino; da Ciampino in parte ai laboratori AM di via Tuscolana; da Roma a Napoli

all'hangar di Capodichino a seguito della nomina del collegio Blasi; da qui a Pratica di Mare in previsione dei lavori del collegio Misiti e della raccolta delle nuove campagne di ricerca in mare. Da ultimo, si deve rammentare, come più avanti si vedrà, essi saranno "visitati" e catalogati addirittura il 4 luglio 80 da ufficiali dello SMA, che non dettero di tale operazione alcun avviso all'AG precedente.

### **2.3. Il recupero di oggetti non appartenenti al DC9.**

Gli oggetti recuperati nelle operazioni di Search and Rescue – iniziate come s'è detto, intorno alle ultime ore del 27 ad opera degli elicotteri del soccorso e intorno alle prime ore del 28 ad opera delle unità navali, e terminata alle 20.39 del 2 successivo, come risulta dal rapporto di operazioni del Doria – sono dettagliatamente descritte, anche se non sempre con precisione, oltre che dal predetto rapporto del Doria, dalle cronologie degli avvenimenti dalle unità della Marina Militare, dai verbali di recupero delle unità della Guardia di Finanza, dai giornali nautici delle unità mercantili.

In primo luogo le parti dell'aereo o comunque gli oggetti trasportati dall'aereo; oltre i cuscini e gli schienali dei sedili, le valigie, gli effetti personali, i salvagenti passeggeri, gli scivoli d'emergenza, furono recuperati diverse parti strutturali del DC9, anche di rilievo, come tre rottami di raccordi dei vani carrello, l'alula del flap destro, un rottame del Jamb Installation Door MLG, rottami della carenatura posteriore di entrambe le ali, un rottame del cono di coda, un rottame della parte superiore terminale dell'ala sinistra, un rottame di copertura motore, un rottame della rotaia guida poltrone. Su tutti questi pezzi si soffermerà l'attenzione dei vari collegi peritali che si sono succeduti nel corso dell'istruzione. In esito alla descrizione dei risultati delle perizie, si trarranno conclusioni.

In questa sede meritano maggiore attenzione quegli oggetti recuperati nell'immediatezza e nell'area del disastro non appartenenti al DC9. In primo luogo due salvagenti, un rottame rettangolare rosso, un rottame triangolare dello stesso colore, un rottame arancione con impennaggio e due contenitori di plastica cilindrici alti un metro. Quindi due ruotini con pneumatico (diametro circa 35cm) collegati tra loro da un'asse metallico, una sonda meteorologica con antenna ad ombrello, contenuta in imballaggio di polistirolo, un contenitore in materiale plastico.

La Procura di Palermo – lo si ripete e specifica – aveva in effetti disposto il secondo giorno dopo il disastro con fonogramma diretto ai

Ministeri della Difesa, della Marina Mercantile e dei Trasporti, alle Questure e alle Capitanerie di porto di Napoli e di Palermo, alle Direzioni degli aeroporti di Punta Raisi e di Boccadifalco, alla Procura di Napoli e all'RCC di Martina Franca, la concentrazione di tutti i "relitti et reperti" relativi al disastro presso l'aeroporto di Boccadifalco. (v. fonogramma Questura di Palermo, 01.07.80).

I reperti furono sì concentrati presso detto aeroporto, ma non fu redatto alcun elenco del materiale in ingresso, cosicchè non è stato mai possibile ricostruire con esattezza quanti e quali fossero. Una parziale ricostruzione la si è potuta compiere sulla base delle fotografie dell'interno dell'hangar, riprese nei giorni immediatamente successivi al disastro e allegate alla relazione tecnica dei periti La Franca e Magazzù, e sulla base di quelle allegate ad appunto del SIOS per il S.I.S.MI e per il Gabinetto del Ministero della Difesa, in cui si riferisce che il 4 luglio successivo al disastro – lo si è già accennato – esperti aeronautici, ovviamente del SIOS, e dell'Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto, avevano visionato in forma riservata, e senza dare alcun avviso all'AG procedente, presso l'aeroporto di Boccadifalco gli oggetti e rottami accantonativi allo scopo di accertare se essi fossero tutti del velivolo precipitato (v. relazione tecnica La Franca-Magazzù 04.09.87 e appunto SIOS 223/11778/IV/80, 09.08.80).

Nella prima serie di fotografie appaiono con chiarezza – oltre ad altri oggetti di non facile riconoscimento che sono riprodotti accatastati – il frammento del cono di coda, contenitori cilindrici, due ruote collegate ad un asse metallico, bagagli, sedili, schienali, una radiosonda, parti di flap. Nella seconda serie appaiono con altrettanta se non maggiore chiarezza cuscini, sedili, valigie, borse, rottami metallici e di materiale fibroso, le due ruote collegate già dette, due salvagenti, un gommone, la sonda e i contenitori cilindrici già detti.

Di rilievo il contenuto dell'appunto in questione che dà una descrizione specifica di tutti gli oggetti fotografati, precisando peraltro che nell'hangar era stato raccolto anche altro materiale, che però non era stato possibile visionare in quanto già chiuso in grandi scatole sigillate.

A giudizio degli esperti in quel materiale vi erano: a. oggetti certamente del velivolo precipitato; b. presumibilmente presenti a bordo del velivolo; c. non facenti parte sicuramente del velivolo.

Nella prima categoria vi erano: 1. rottami metallici e di materiale fibroso (cono posteriore, rivestimento esterno con pompa idraulica collegata, pompa idraulica separata dello stesso tipo; bombola di ossigeno; ecc.), 2. imbottiture di sedili con spezzoni dell'intelaiatura metallica, e di cuscini; 3.

la parte superiore di un seggiolino della cabina di pilotaggio con cinghie e dispositivi di retrazione (a molla).

Nella seconda: 1. una rete in fibra plastica, verosimilmente usata per fissare carichi di stiva; 2. gommone giallo pluriposto (4-6 posti); 3. due ruotini con pneumatico (del diametro di circa 35cm) collegati tra di loro da un asse metallico, al centro del quale era saldato uno spezzone di tubo per probabile innesto di una barra di traino (carrello per gommone? si chiedono gli estensori); 4. oggetti personali come valigie, borse ed altro.

Nella terza: 1. un salvagente di colore rosso sbiadito di tipo marino con imbottitura galleggiante che portava stampato sul tessuto le sigle “NSA OMB” e sulla targhetta bianca in tela nella parte interna del giubbotto “Fibrus Glass Life Preserver Manufactured at the savegard corp. 1975-DSA-700-75-C-5924 in accordance sec 2 - Charter 33 - Buships Manual”; 2. altro salvagente di caratteristiche identiche al primo con le sigle “CV60 UB4 DECU” e sulla targhetta i numeri d'identificazione del materiale “DSA 700-74-C-6476”; 3. una sonda meteorologica con antenna ad ombrello, contenuta in imballaggio di polistirolo, con le parti in alluminio ed i componenti interni visibilmente intaccati dalla salsedine; 4. due contenitori tubolari in materiale fibroso (di circa 80x75cm) per boe sonore; un contenitore in materiale plastico, di dimensioni leggermente superiori ai due precedenti.

Concludevano gli esperti riferendo di poter escludere che i materiali elencati nella terza categoria costituissero parte integrante dell'equipaggiamento o carico di bordo. Era “presumibile che essi provenissero da natanti in transito, ad eccezione della sonda meteorologica, caduta in mare in data imprecisabile” (v. appunto SIOS, 04.07.80).

#### **2.4. Il rinvenimento di altri relitti nei mesi successivi.**

Il 6.07.80 nel canale di Ischia veniva rinvenuto da tal Cappuccio Gennaro un relitto così descritto: rottame rivestito in alluminio lungo circa metri uno, largo centimetri cinque, di colore rosso.

Altro reperto veniva rinvenuto il 16 luglio 80, dall'equipaggio della barca “Abissi”, a 30/40 miglia da Punta Imperatore, su rotta 220°. Il relitto viene così descritto: involucro metallico cilindrico di circa metri uno, di colore bianco e arancione alla parte superiore, con piccola antenna sul terminale.

In data 23 luglio 80, il relitto unitamente a quello rinvenuto dal Cappuccio, risulta consegnato con lettera n.4217, da Circomare Ischia a Compamare Napoli, presumendo una sua connessione con l'incidente del 27.06.80.

In data 05.09.80 il SIOS/M con foglio n.406393, comunicava a Maridipart Napoli che il materiale non presentava interesse per la Marina Militare, invitando pertanto a voler provvedere alla sua distruzione. Il reperto veniva individuato in una boa acustica in dotazione ai reparti aeromobili A/S. Questo Ufficio in data 05.11.88 richiedeva alla PG l'acquisizione di tutta la documentazione ed il sequestro del relitto. La PG in data 09.11.88, con rapporto n.558/3, riferiva che il reperto era, presumibilmente, andato distrutto sulla base della disposizione del SIOS/M del 5.09.80 e trasmetteva n.5 fotografie riproducenti la boa di cui sopra. Non può non rilevarsi come, nonostante la connessione con l'incidente al DC9 Itavia, supposta dall'ente di Ischia, di entrambi i reperti si sia persa ogni traccia.

Il 31.07.80 veniva ripescato al largo di Stromboli un relitto che, ad un primo sommario esame si ritenne potesse appartenere all'ala di un velivolo. Il relitto venne ritirato il 12.08.80 dal tenente colonnello Luigi Borzoghi del 41° Stormo di Catania presso Circomare di Lipari e conservato presso il citato Comando AM. L'esame del reperto, effettuato da ufficiali tecnici del 41° Stormo, in data 29.09.80 escluse che potesse appartenere ad un'ala di velivolo. Dagli stessi fu ipotizzato tuttavia che quel pannello potesse far parte di paratia o strutture interne non resistenti di velivoli o di imbarcazioni.

Poiché anche di questo rinvenimento nessuna notizia era mai giunta all'AG, questo Ufficio richiedeva il 9.02.87 allo SMA la documentazione originale, anche fotografica, relativa al ritrovamento avvenuto in mare tra Messina e Lipari intorno all'agosto 80, di un aereo bersaglio che era stato consegnato al 41° Aerostormo di Catania. Di certo confondendo questo episodio con quello di Stromboli.

Il 3° Reparto dello SMA, in risposta trasmetteva la documentazione (una relazione e quattro fotografie) relativa al ritrovamento avvenuto il giorno 31.07.80 al largo dell'isola di Stromboli – mostrando così di aver compreso, nonostante l'imprecisione della richiesta – di un pannello di relitto che si riteneva potesse appartenere ad un'ala di velivolo e che veniva poi consegnato al 41° Stormo (v. foglio n.SMA-343/3223/G53-1/4, 30.03.87).

Da ulteriori accertamenti veniva appurato che il reperto in disamina era rimasto depositato per diversi anni presso il Comando del 41° Stormo e successivamente, non essendo stato sottoposto ad alcun vincolo di

conservazione, era stato alienato. Allo scopo di accertare le modalità attraverso le quali era avvenuta l'alienazione del relitto, venivano escussi dalla PG i responsabili della custodia del reperto. Ma nè dalle dichiarazioni rese nè dalle indagini esperite è stato possibile far luce sulla vicenda. (v. rapp. CC. n.160376/4-30, 14.04.89).

Altro relitto veniva rinvenuto in data 2 agosto 80, sulla spiaggia antistante il campeggio internazionale di Baia Domitia, dai CC. del luogo; relitto in cui si notava la numerazione 1088-1000/0-19KU 239 e consegnato il 15 agosto successivo, al direttore dell'Aeroporto di Napoli Capodichino, Carignano Giovanni. Questi, con missiva del 26.08.80, scriveva al presidente della Commissione Ministeriale, dott. Luzzatti, riferendogli che il relitto avrebbe potuto essere un bersaglio ed era stato esaminato dall'ing. Tango del RAI di Napoli, da tecnici dell'ATI e da certo sig. Casolino Giovanni del servizio CTR della società Itavia. Quest'ultimo aveva redatto dettagliata relazione sulle caratteristiche del relitto. L'Ufficio tecnico dell'ATI escludeva che si fosse potuto trattare di relitto del DC9.

Il 16.09.80 Luzzatti chiedeva che fossero effettuate analisi sul reperto presso i laboratori AM. Gli esami riguardarono soltanto la composizione delle vernici e non la natura del reperto e se ne concluse, in data 30.07.81 che la composizione della vernice apposta sul reperto era diversa da quella riscontrata su alcuni reperti sicuramente appartenenti al DC9.

Questo Ufficio in data 09.02.87 richiedeva allo Stato Maggiore dell'AM, 1) l'originale della documentazione relativa alla fornitura dell'Aeronautica dell'aereo bersaglio col numero di identificazione 1088 (fornitore, data di acquisto, ecc.); 2) l'originale della documentazione relativa alla utilizzazione di detto bersaglio (data di impiego, manovre in cui era stato utilizzato, indicazione del mezzo usato per il lancio, nazionalità dello stesso ecc.); 3) documentazione originale relativa all'impiego del missile destinato a colpire detto bersaglio (tipo del missile usato, fornitore del missile, deposito munizioni ove esso era custodito) ovvero l'Arma cui il missile apparteneva; 4) documentazione originale del ritrovamento di altro aereo bersaglio presso Licola (Baia Domitia) avvenuto il 02.08.80.

Il 19.02.87 il relitto veniva mostrato al prof. Cantoro presso l'aeroporto di Napoli Capodichino al fine di verificare se si trattasse o meno dello stesso relitto da lui individuato a Boccadifalco. Il perito rispondeva che l'oggetto esibitogli non corrispondeva al reperto da lui analizzato nell'80.

Il 3° Reparto dello SMA, riferiva, in merito alle predette richieste:  
a) che presso la Direzione Generale delle Costruzioni e delle Armi e degli Armamenti Aeronautici e Spaziali non risultava alcun acquisto di aeromobile teleguidato con numero di identificazione o matricola militare 1088;



b) che a titolo di collaborazione si comunicava che, ponendo attenzione alle possibili ipotesi di significato del numero 1088, esso poteva corrispondere ad uno dei modelli del radiobersaglio del tipo AQM 37/A. In relazione a tale ipotesi si rappresentava: “L'AM dispone di due AQM 37/A (residui dal programma di sviluppo F104/S svolto negli USA negli anni sessanta), che, tuttavia, non sono stati mai impiegati in Italia dalla Forza Armata; sul Poligono di Salto di Quirra negli anni settanta sono stati lanciati dei radiobersagli del tipo in argomento nel quadro delle prove relative al programma di qualificazione del missile Hawk migliorato, condotte a cura della NPLO (NATO Production and Logistic Organization); l'ultimo lancio di AQM 37/A sul predetto Poligono è stato effettuato nel gennaio 80 a conclusione del citato programma di qualificazione.” (v. nota n.SMA-343/3223/G53-1/4, 30.03.87)

In data 30 aprile 87, veniva nuovamente interpellato da questo Ufficio il Cantoro ed in quella occasione il perito consegnava le foto del reperto da lui visionato a Boccadifalco nel 1980, che non corrispondeva assolutamente al relitto preso in esame a Napoli il 19.02.87. Le foto consegnate da Cantoro infatti riproducevano il relitto rinvenuto ad Acquedolci, di cui infra. Cantoro non poteva riconoscere il relitto di Baia Domitia, in quanto rinvenuto in epoca in cui l'istruttoria era già stata trasferita alla competenza della Procura romana e pertanto il relitto non era mai potuto passare per a Boccadifalco.

Il 12 agosto 80 a seguito di una segnalazione della 3<sup>a</sup> Regione Aerea e su disposizione del Sottocapo generale Ferri, il colonnello Sidoti del 3<sup>o</sup> Reparto e il colonnello Bomprezzi del 2<sup>o</sup> Reparto, avevano compiuto un sopralluogo presso l'aeroporto di Palermo Boccadifalco per esaminare un presunto casco di volo rinvenuto in prossimità dell'Isola delle Femmine. L'accertamento aveva come esito l'identificazione nell'oggetto di un casco protettivo ed antirumore, di produzione americana, in dotazione al personale USA. Tale oggetto era stato riconsegnato alla Capitaneria di Porto di Palermo. Così come si evince da un appunto diretto al Sottocapo generale Ferri, redatto dal colonnello Bomprezzi il 19.08.80 e siglato anche dal colonnello Sidoti.

In data 18 settembre 80 nella zona di mare antistante la località “Torre del Lauro”, sita nell'agro di Acquedolci (ME) veniva rinvenuto relitto di aereo di colore arancione con distintivo tricolore di nazionalità italiana con scritta in ambo i lati “bulloni attacco ala coppia di serraggio max 1,7kgm”. Il 20 immediatamente successivo la Procura della Repubblica di Palermo trasmetteva al Comando Stazione CC di Acquedolci e al Comando Compagnia CC. di Mistretta il seguente messaggio: “Procedo indagini peritali relative disastro aereo 27.06.80. Indispensabile pertanto acquisizione

reperito rinvenuto prossimità torrente Furiano et consegnativi. Prego rimettere, massima urgenza predetto reperito at Direzione Militare Aeroporto Boccadifalco Palermo. Dare assicurazione”.

Il 22 settembre successivo, il Comando Stazione CC. Acquedolci comunicava al sostituto di quella Procura l'avvenuto versamento del relitto alla Direzione Militare Aeroporto di Boccadifalco.

Si deve però rilevare che il reperito ancor prima di giungere nella disponibilità dell'AG di Palermo, veniva esaminato e fotografato, il 20 settembre dal maresciallo Lollino Salvatore, in forza al SIOS del 31° Sottonucleo AM di Catania ed dal tenente colonnello AM Vignola Domenico, del 41° Stormo di Catania. L'ufficiale AM dopo aver descritto il relitto riteneva di poter escludere che lo stesso fosse stato in mare per molto tempo, perché non presentava tracce di corrosione o di flora marina.

Lo stesso 22 settembre, la Procura di Palermo delegava i periti Cantoro, Pellerito, Magazzù e La Franca a prendere visione del relitto pervenuto a Boccadifalco. Il prof. Cantoro effettuava le foto del rottame (n.5 foto), identificandolo come reperito n.1.

In data 26 settembre, il capo del 3° Ufficio del 2° Reparto SMA, colonnello Edoardo Borzacchini, in un appunto trasmesso alla visione del Sottocapo di SM generale Ferri, che ne prendeva visione il 1° ottobre successivo, dopo essere stato vistato e siglato anche dal capo del 2° Reparto generale Tascio, riferiva in relazione al ritrovamento “1. in data 20.09.80 si è avuta notizia del ritrovamento di un rottame di probabile mezzo aereo nelle acque antistanti la spiaggia di Acquedolci. 2. La stampa ha immediatamente ripreso il fatto avanzando l'ipotesi che il relitto potesse avere connessioni con il DC9 Itavia. 3. Personale del Sottonucleo SIOS di Catania ed un T.C. del 41° Stormo hanno visionato il rottame, prima del suo sequestro da parte della Magistratura, senza poterne però determinare l'origine e scattare le foto. 4. Attualmente sono in atto ricerche presso il 3° e 4° Reparto, il SIOS/M ed il S.I.S.MI, intese ad identificare la provenienza del rottame.” (v. acquisizione presso SIOS/A, 08.10.91).

In data 27.09.80, il 2° Reparto SIOS/A chiedeva ai paritetici dell'Esercito e della Marina, notizie sul relitto. Entrambi gli enti in data 17.11.80 risposero di non avere informazioni sul relitto.

Sempre in data 27.09, detto SIOS, interessava sia il 3° che il 4° Reparto SMA al fine di conoscere se fosse possibile una provenienza AM del relitto.

In data 6 ottobre, il 4° Reparto comunicava che dall'esame della documentazione riteneva di poter escludere che il rottame appartenesse alla categoria di vettori, ivi inclusi i radiobersagli, in dotazione all'AM;

osservava altresì che per una precisa e definitiva identificazione dell'oggetto, si rendeva indispensabile una visita tecnica da parte di esperti di FF.AA.. In calce alla missiva si poteva rilevare un'annotazione manoscritta del generale Tascio: “2° Ufficio. Bisognerebbe identificare quanto abbiamo. Vediamo se con l'aiuto dei CC. si riesce a guardarlo nuovamente insieme ad un Ufficiale del 4° Reparto. Tascio 9/10”

In data 28.10.80 il SIOS produceva un appunto alla visione sia del Sottocapo di SM, generale Ferri, che del Capo di SM generale Bartolucci, nel quale si leggeva che attraverso le fotografie del relitto si era ritenuto che si trattasse di una parte d'impennaggio di radiobersaglio, normalmente in uso presso il poligono di Perdasdefogu per l'esercitazione al tiro contraereo; si precisava inoltre che dall'esame del materiale pubblicitario presso Costarmaereo emergeva la possibilità che il relitto fosse la parte dell'impennaggio di coda del bersaglio supersonico per missili superficie-aria “Beechcraft AQM-37A”, provato nel suddetto Poligono nel corso del programma “Helip-Oplo” relativo alle prove di tiro in Europa del missile s/a “Improved-Hawk”. Nello stesso appunto veniva dato atto che il dr.Castelli della ditta Meteor, interessata al programma di cui sopra, aveva confermato: “che il relitto è sicuramente parte dell'impennaggio di coda del bersaglio supersonico AQM-37A; che la ditta Meteor nel corso del programma “Helip-Oplo”, ha effettuato, mediante velivolo Camberra, nr.10 lanci tra il 7.06.78 e il 22.01.80 e di cui i primi due bersagli erano sicuramente coccardati e non erano dotati di apparato per autodistruzione, mentre i rimanenti 8, tutti dotati di apparato di autodistruzione, potrebbero essere stati coccardati allo stesso modo; che tutti i bersagli lanciati erano verniciati di colore arancione e tale colorazione è notevolmente resistente agli agenti atmosferici ed al salmastro.”

L'appunto concludeva affermando che il relitto non poteva – a motivo soprattutto delle date di lancio, notevolmente anteriori al giugno 80 – essere messo in relazione all'incidente del DC9 Itavia. All'appunto veniva allegata anche una nota consegnata dal dr. Castelli il 22.10.80 concernente l'elencazione dei lanci supersonici tipo AQM-37A lanciati dal 7.06.78 al 22.1.80. Accanto ai lanci effettuati il 7 e 8 giugno 78 risulta apposta la seguente annotazione manoscritta: “Sicuramente coccardati x test volo.”; mentre in calce si può leggere la ulteriore annotazione “(KH3, KH1) – 2 coccardati non erano dotati di autodistruzione – gli altri 8 erano originali USA senza coccarda italiana – colorazione arancione”.

Non può non rilevarsi subito la contraddizione tra quanto si era affermato nella prima nota, quella del 20 settembre, in cui si escludeva che il relitto potesse essere stato in mare per diverse settimane, non presentando

tracce di corrosione, e quanto scritto nel secondo, quello del 28 ottobre, ove si affermava invece di poter escludere che il relitto potesse essere messo in relazione con l'incidente al velivolo Itavia, giacchè i lanci risultavano effettuati in date notevolmente anteriori al giugno 80. Da ciò si può ben intuire che la preoccupazione principale dello SMA – come si vedrà ampiamente e in dettaglio infra – è stata e sarà nel tempo quella di evitare qualsiasi connessione tra i relitti e l'incidente al velivolo Itavia, anche se, come s'è visto, con argomentazioni contraddittorie.

In data 20 e 23 dicembre 80 lo SMA, nelle missive inviate allo Stato Maggiore Difesa ed al PM di Roma – sulle quali si ritornerà ampiamente più oltre – si riferisce del bersaglio AQM-37A: “e in merito poi al relitto trovato in data 20 settembre u.s. nelle acque di Messina, è confermato che si tratta di parte dell'impennaggio di coda di un bersaglio superficie-aria del tipo Beechcraft AQM-37A. Tale tipo di bersaglio è stato utilizzato dalla Meteor sul Poligono di Salto di Quirra nel corso del programma Helip-Oplo relativo alle prove di tiro in Europa del missile S/A “Improved Hawk”. In quell'occasione furono lanciati 10 bersagli nel periodo 07.06.79-22.01.80. Tutti i bersagli erano di colore arancione e due di essi sicuramente “cocardati” (come il relitto). Va inoltre segnalato che la vernice usata è resistente agli agenti atmosferici ed alla salsedine. Pertanto il relitto in argomento, presumibilmente trascinato in zona di Messina dalle correnti marine non può essere messo in relazione con l'incidente del DC9 dell'Itavia.”

Deve, sin da questa sede, esser rilevato che nell'appunto le date di inizio dei lanci risultano indicate nel 7.06.79 e non 7.06.78 così come riportato nell'appunto del 28.10.80.

In data 23 dicembre 80 il PM dispose il trasporto dei rottami del DC9 custoditi all'aeroporto di Boccadifalco presso i laboratori AM di Roma. Il trasporto avvenne a mezzo di velivolo G222 di Pisa ed al momento del prelevamento a Boccadifalco non era presente alcuno dei periti nominati dall'AG, dei quali invece il Magistrato aveva disposto la presenza. Costoro non furono nemmeno avvisati. Nell'occasione, è bene subito rilevare che il reperto rinvenuto ad Acquedolci non venne, inspiegabilmente, trasferito presso i laboratori AM.

In data 26.02.82, il prof.Cantoro riferisce nel corso di una riunione peritale alla presenza del PM, che il reperto contrassegnato con il nr.1, cioè il relitto di Acquedolci, è certamente caduto in mare diversi giorni dopo il disastro.

Il mancato trasferimento del reperto di cui sopra ai laboratori AM nell'80, determinerà nel collegio Blasi l'errore di considerare il reperto

descritto dal prof. Cantoro come quello rinvenuto a Baia Domitia, ma su ciò si rimanda alla parte dedicata alla perizia del collegio Blasi. A margine va detto che soltanto nel 1988 a seguito di richiesta di questo Ufficio la PG recuperava il reperto rinvenuto ad Acquedolci, che era ancora custodito presso l'aeroporto di Boccadifalco. Nonostante che a seguito di una prima ricerca il Comandante dell'Aeroporto di Boccadifalco avesse dato risposta negativa. (v. rapporto CC. n.1083/21-1-1980, 29.11.88).

Va anche rilevato che di altri due relitti, nonostante testimonianze che ne hanno riferito l'esistenza, si sono perse le tracce. Il primo rinvenuto dal signor Picciolini Luciano in data 24.09.80, che, a seguito degli articoli apparsi sui quotidiani "Il Tempo" e "La Repubblica" sul rinvenimento del relitto di Acquedolci, denunciava al Comando Stazione Carabinieri di Ostia Lido, che il 7 luglio 80 precedente, mentre navigava nel tratto di mare tra Ventotene e Ponza, aveva ripescato un relitto di circa un metro quadrato avente le caratteristiche di un'ala o dell'alettone di coda di un piccolo aereo da turismo oppure di un bersaglio aero-trainato. L'oggetto presentava tracce ben visibili di fori di entrata e di uscita di proiettili di piccolo calibro e veniva consegnato alla Capitaneria di Porto di Ponza. Il Picciolini descriveva analiticamente l'oggetto in una lettera inviata ai citati quotidiani. In data 1° ottobre 94 la Capitaneria di Porto di Ponza, a richiesta di questo Ufficio, ha dichiarato di non aver rinvenuto alcuna documentazione né il reperto denunciato dal Picciolini.

Altra notizia del rinvenimento di un relitto giungeva anni più tardi dal professore universitario Gianfranco Missiroli. Questi escusso dal PM di Bologna, dichiarava che nel mese di agosto 80, mentre era in vacanza sull'isola di Ustica, in una spiaggia poco frequentata, nei pressi dei faraglioni, aveva rinvenuto, un razzo della lunghezza di circa 50cm e dal diametro di circa 10-15cm. Ricordava di aver constatato che sul razzo vi era una fascetta, con parole in lingua inglese dal seguente significato: "Contiene fosforo, chiunque rinvenga questo ordigno, ne dia immediata comunicazione all'Autorità di polizia locale" "U.S. Air Navy". Di tale rinvenimento aveva dato immediatamente comunicazione ai Carabinieri della locale stazione, che giunti sul posto provvidero a rimuovere l'ordigno e a metterlo a disposizione della Capitaneria di Porto di Palermo. Il Missiroli non ricordava di aver reso dichiarazioni scritte. (v. esame Missiroli Gianfranco, PM Bologna 17.09.86).

Richiesti accertamenti al Comando dell'Arma CC. di Ustica non è risultato alcun atto relativo a quanto dichiarato dal Missiroli. (v. rapp. CC. Ustica, 26.11.93).

## **2.5. Campagne di recupero del relitto.**

La necessità di recuperare il relitto del DC9 emerse sin dalle prime fasi dell'istruttoria. Il 9 luglio 80 l'inquirente di Palermo chiedeva al Ministro della Marina la disponibilità di mezzi idonei a localizzare la presenza di masse metalliche in profondità. Lo Stato Maggiore della Marina rispose negativamente con missiva del 12 luglio 80. A novembre del 1981 la Commissione Luzzatti contattava alcune società per l'elaborazione di uno studio di fattibilità per il recupero del relitto. Lo stesso mese la Procura di Roma segnalava al Ministro dei Trasporti, Balsamo, “che ai fini di giustizia penale, il recupero dei relitti poteva rivelarsi determinante per l'accertamento delle cause del disastro essendo i reperti recuperati in superficie insufficienti a dare una risposta appagante alla risoluzione di una vicenda che, per le sue proporzioni e per le illazioni che sono state diffuse, esige che non venga tralasciata alcuna via utile alla scoperta della verità”. Veniva sollecitata, all'uopo, ogni opportuna iniziativa presso le competenti autorità di Governo sì da rendere fattibile il compimento delle operazioni di ricerca, localizzazione e recupero del relitto.

Dopo un anno circa il Ministro dei Trasporti trasmetteva alla Presidenza del Consiglio ed al Ministro del Tesoro uno schema di disegno di legge per la ricerca ed il recupero del relitto che prevedeva una proposta di stanziamento di 10 miliardi. A distanza di più di un anno il Ministro del Tesoro Goria esprimeva, sullo schema di disegno di legge, parere contrario all'ulteriore corso del provvedimento, mancando la richiesta della relativa copertura finanziaria.

Al recupero del relitto si giungerà soltanto all'aprile del 1987 con una convenzione di appalto con la società francese Ifremer. Un ulteriore recupero verrà effettuato nel '91 con la società britannica Wimpol. Su entrambe le campagne si riferirà in dettaglio più innanzi.

Deve però esser subito rilevato che timori di prendere decisioni e cavilli procedurali – che avrebbero potuto essere risolti in breve tempo dalle autorità politiche e giudiziarie del tempo – hanno ritardato di diversi anni il recupero del relitto. Se ciò, invece, fosse avvenuto tempestivamente, se il relitto fosse stato cioè recuperato a breve distanza di tempo dall'evento, probabilmente, oltre ad impedire effetti di danno sui reperti non si sarebbero verificati quei fatti che hanno determinato sui fondali esplorati per il recupero “strane” tracce di trascinamento e vuoti in corrispondenza di crateri come da oggetti pesanti parzialmente insabbiati, che compaiono nei filmati della società Wimpol. Ma su queste vicende infra.

### **3. Le prime indagini.**

#### **3.1. I provvedimenti della Procura di Palermo.**

A poco più di due ore dal fatto, precisamente alle 23.15, la Procura della Repubblica di Palermo, nella persona del sostituto Guarino, veniva informata da tal Greco, addetto al traffico presso l'aeroporto di Palermo Punta Raisi, che il DC9 Itavia del volo IH870, decollato da Bologna, che sarebbe dovuto arrivare a Palermo alle 21.13, manteneva il silenzio radio sin dalle ore 20.55. Tale notizia veniva confermata all'Ufficio della Procura subito dopo per via telefonica dal colonnello Subranni Comandante della Legione CC. di Palermo.

Per effetto di questa informazione la Procura dava disposizioni perchè mezzi navali compissero ricerche lungo la rotta tra Ustica e Ponza (v. promemoria Guarino 27.06.80).

Tra il 28 giugno e il giorno in cui si spogliò degli atti, la stessa Procura pose in essere molteplici attività, delle quali qui di seguito le principali. Quel 28 giugno fu ordinato il sequestro delle registrazioni delle comunicazioni terra-bordo-terra di Roma-Ciampino e Palermo Punta Raisi con il DC9 (v. decreto Procura Palermo 28.06.80 per le prime registrazioni, e promemoria stessa Procura, pari data, per le seconde). Lo stesso 28 giugno il sequestro di Punta Raisi veniva eseguito dal Commissariato PS presso lo scalo marittimo ed aereo di Palermo e così si acquisiva una bobina con registrazione del traffico aereo del 27.06.80 (v. sequestro Commissariato sopra specificato, 28.06.80). L'altro sequestro fu eseguito invece il 30 successivo dall'Ufficio di PS di frontiera aerea nell'aeroporto internazionale di Roma-Ciampino, nell'Ufficio RIV di tale aeroporto alla presenza del tenente colonnello Guido Guidi e del tenente colonnello Bernardino Paolucci. Qui furono individuati tre nastri magnetici racchiusi in contenitori metallici a forma circolare, contraddistinti dai numeri 1, 6, e 7, contenenti le registrazioni radiotelefoniche di tutte le frequenze del Centro di Controllo del Traffico Aereo di Roma e delle comunicazioni telefoniche di tutti gli enti interessati, avvenute quel 27 giugno 80 nei seguenti orari: bobina nr.1 dalle ore 07.00GMT alle ore 20.55GMT del 27.06.80; bobina nr.6 dalle ore 07.00GMT alle ore 21.00GMT dello stesso 27.06.80; bobina nr.7 dalle ore 07.00GMT alle ore 20.55GMT sempre del 27.06.80.

Le bobine, regolarmente sigillate, non furono però acquisite agli atti, bensì affidate ai predetti ufficiali e concentrate nella cassaforte della Sezione

Inchieste dell'Ufficio Operazioni della RIV, a disposizione della Procura di Palermo (v. verbale dell'Ufficio di PS predetto, 30.06.80). Questi nastri di registrazione sono quelli che aveva interrotto Massari, come indicato nella parte relativa a Ciampino, e conservati nella cassaforte del suo Ufficio. Al relativo capitolo si rinvia per i dettagli di quelle operazioni. Le ragioni per cui tali bobine non furono prelevate emergono da una nota del sostituto Guarino, in cui leggesi che l'apparecchiatura relativa ad esse è ingombrante e che a Palermo non ci sono tecnici in grado di leggere quelle registrazioni. Di conseguenza quella Procura disponeva che le cose sequestrate restassero a Roma, anche in considerazione degli sviluppi del problema della competenza territoriale (v. promemoria Guarino 02.07.80).

Il 29 giugno la Procura dispose, come s'ha modo di vedere nel capitolo dedicato ai recuperi, la concentrazione di tutti i relitti e reperti relativi al disastro, presso l'aeroporto di Palermo Boccadifalco (v. fono da Procura a Questura di Palermo 29.06.80).

Il 2 luglio la Procura emise decreto di sequestro di tutta la documentazione concernente l'acquisto dalla società costruttrice e i successivi passaggi di proprietà del velivolo precipitato, le attività di esercizio, le manutenzioni e i periodici controlli della stessa macchina. L'esecuzione fu delegata alla Guardia di Finanza, le cui articolazioni provvidero presso gli aeroporti di Bologna, Palermo e Catanzaro, presso la sede legale dell'Itavia a Lamezia e presso la direzione tecnica di questa compagnia a Ciampino (v. decreto di sequestro Procura di Palermo 02.07.80 e processi verbali di esecuzione del 3 e 4.07.80).

Il 5 luglio emissione di nuovo decreto di sequestro sempre da parte della Procura di Palermo, quello di maggior rilievo e la cui esecuzione troverà ostacoli e presenterà aspetti mai con precisione chiariti. E' il provvedimento che concerne "le registrazioni delle intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul Mar Tirreno nella notte tra venerdì 27 giugno e sabato 28 giugno 80, tra le ore 20.00 e le ore 23.15". L'esecuzione veniva delegata al comandante del Gruppo Carabinieri di Palermo con facoltà di subdelega (v. decreto di sequestro Procura di Palermo, 05.07.80). Come ben si nota, quell'AG vuole acquisire dati radar non solo al momento della caduta o ad un tempo di poco precedente l'evento, ma su tutto il volo – è ovvio che gli orari indicati nel provvedimento sono in ora locale – e ben oltre, per più di due ore oltre il disastro, nel chiaro intento di ricostruire le modalità del volo dal decollo all'evento di caduta, e anche quanto verificatosi nel cielo del Tirreno nei tempi successivi al disastro.

Due giorni dopo il comandante del Gruppo, tenente colonnello Francesco Valentini, inviava un messaggio in cifra al Comando della 3<sup>a</sup>



Regione Aerea a Bari, comunicando la delega ricevuta, ma aggiungendo all'oggetto del sequestro, lì ove si indicavano i radar militari comunque operanti sul mar Tirreno, una precisazione limitativa e cioè la frase "con particolare riferimento all'allineamento Latina-Ponza-Palermo". Richiedeva poi, il colonnello Valentini, l'accentramento del materiale presso il Comando della 3<sup>a</sup> Regione e di essere avvisato al momento della disponibilità di esso (v. messaggio da CC. Gruppo Palermo a Comando 3<sup>a</sup> Regione Aerea, 07.07.80). Con la limitazione sopra specificata venivano esclusi dal provvedimento tutti quei radar che comunque vedono sul Tirreno e comunque seguono il volo del DC9, e di cui nel prosieguo dell'istruttoria emergerà tutta l'importanza, ovvero Poggio Ballone, Potenza Picena, Poggio Renatico, Capo Mele, Siracusa.

Valentini non ricorda per quale ragione abbia apposto tale limitazione al contenuto del sequestro. Esclude di aver avuto rapporti con ufficiali dell'Aeronautica prima della compilazione del fonogramma. "Può darsi – asserisce – che la dizione mi sia stata suggerita da qualche mio collaboratore, che ha anche materialmente compilato il messaggio, o da altri collaboratori che assistevano il magistrato" (v. esame Valentini Francesco, GI 08.09.90). Tali dichiarazioni non sono assolutamente credibili sia perché collaboratori dell'ufficiale o del magistrato mai si sarebbero potuti permettere di apportare una modificazione così vistosa del provvedimento, sia perché tale devastante riduzione non può essere stata suggerita se non da addetti ai lavori, quali ufficiali dell'AM, che il Valentini ha con ogni probabilità contattato anche prima dell'esecuzione del decreto.

Il 12 successivo questo ufficiale comunicava alla Procura che il Comando della 3<sup>a</sup> Regione aveva disposto l'accentramento del materiale presso l'aeroporto di Trapani-Birgi, e non, come richiesto, presso la sede dello stesso Comando in Bari (v. nota Gruppo CC. di Palermo a Procura Palermo 12.07.80). Anche su questa circostanza Valentini ricorda poco. La decisione di accentrare il materiale a Trapani-Birgi, riferisce, gli fu comunicata con ogni probabilità dalla 3<sup>a</sup> Regione stessa. All'accentramento aveva provveduto la stessa Aeronautica nella parte militare di quell'aeroporto, all'epoca aperto anche al traffico civile (v. esame Valentini citato). Nel messaggio alla Procura Valentini riferiva anche che il Comando della 3<sup>a</sup> Regione aveva fatto presente che per consegnare il materiale di cui al provvedimento di sequestro era necessaria una comunicazione dell'AG al Gabinetto del Ministero della Difesa. Per questa ragione il Comando del Gruppo aveva trattenuto il provvedimento in attesa di notificarlo in sede di acquisizione al Comandante dell'aeroporto di Trapani-Birgi (v. nota Gruppo CC. di Palermo citata). Immediatamente si rilevano in questo

comportamento profili non ortodossi rispetto alla corretta esecuzione di un provvedimento di sequestro. Sul punto fu redatto nel 90 un articolato studio dalla Commissione Stragi che tuttora conserva il suo valore e merita di essere riportato nei passaggi principali.

Dopo aver definito la funzione e lo scopo del sequestro penale ed essersi soffermato sugli effetti della notificazione – da cui decorre il trasferimento autoritario del potere di disposizione sulle cose pertinenti al reato dal loro titolare agli organi giuridici – il documento prende in esame il provvedimento Guarino, rilevando che il magistrato aveva disposto che “le registrazioni fossero immediatamente consegnate, da chiunque le avesse detenute ed ovunque si fossero trovate, all’ufficiale di PG all’uopo incaricato”. Il colonnello Valentini nè acquisì, né notificò il provvedimento. Il decreto perciò non fu formalmente notificato ad alcun organo dell’Aeronautica Militare, anche se il Comando della 3<sup>a</sup> Regione Aerea ne era venuto a conoscenza. E non lo sarà più in seguito, anche perché nel frattempo l’inchiesta viene trasferita a Roma e il sostituto procuratore incaricato emette il 16 luglio successivo un autonomo, anche se analogo, provvedimento. Se ne può dedurre che, pur avendo avuto l’AM conoscenza del decreto, per essa non si verificarono gli effetti tipici che la norma penale fa discendere dalla rituale notificazione e cioè il vincolo di indisponibilità delle cose assoggettate a sequestro. L’estrazione di copie di quelle registrazioni, la formazione da esse di tabulati od altro non furono interdette e, se avvenute, non hanno integrato alcuna violazione.

Altra “stranezza” verificatasi nel corso di questa esecuzione è l’“invito” da parte dell’AM al magistrato di informare il Gabinetto del Ministero della Difesa. L’esercizio del potere di acquisizione del PM – si legge sempre nel documento della Commissione – non prevede l’assolvimento di formalità preventive di tal genere. Né quell’invito poteva stimarsi preordinato alla proposizione di eccezione di insequestrabilità, giacchè l’AM avrebbe potuto direttamente ed autonomamente sollevare la questione del segreto militare senza essere condizionata dalla comunicazione del magistrato al Gabinetto della Difesa (v. scheda Commissione Stragi sul sequestro dei nastri di registrazione del Centro Radar di Marsala, 02.04.90).

Comunque nel frattempo la concentrazione del materiale indicato nel decreto di sequestro, seppure, anzi nonostante la limitazione del colonnello Valentini, procedette e furono raccolte presso l’aeroporto di Trapani-Birgi le registrazioni di più Centri Radar. Infatti il 10 luglio il comandante della 3<sup>a</sup> Regione Aerea ordinava quell’accentramento, rivolgendosi alla 1<sup>a</sup> Regione Aerea di Milano, al 21° CRAM di Poggio Ballone – e questi due indirizzi

potrebbero dimostrare che si stava operando nonostante la limitazione Valentini, sia perché appariva necessario acquisire dati anche di altri siti, sia perché forse si stimava ancora pericoloso operare in maniera a dir poco così scorretta e sleale – al 22° CRAM di Licola e al 35° CRAM di Marsala, e disponendo che il 3° ROC di Martina Franca provvedesse a formare tre copie del materiale da destinare rispettivamente all'ITAV 2° Reparto, allo Stato Maggiore della 3<sup>a</sup> Regione e al Comando dell'aeroporto di Trapani-Birgi (v. telex Stato Maggiore 3<sup>a</sup> Regione Aerea, 10.07.80).

### **3.2. I provvedimenti della Procura di Bologna.**

L'indomani del disastro, il 28 giugno, la Procura della Repubblica di Bologna, nella persona del Procuratore Capo Sisti, a seguito della notizia diffusa dal giornale radio di quello stesso giorno alle 7.30, secondo cui l'Itavia non escludeva, tra le cause dell'incidente, l'ipotesi del sabotaggio, richiedeva alla Digos locale di acquisire a norma dell'art.342, c.p.p.'30, il piano di volo del DC9 e sue eventuali modifiche, la registrazione delle comunicazioni terra-aereo, il verbale di visita ispettivo-tecnica in Bologna; la lista dei passeggeri ed ogni altro documento concernente il carico. Richiedeva altresì l'assunzione a verbale del direttore dell'aeroporto e del controllore di volo in servizio al momento del decollo, e comunque di dare immediato corso alle prime indagini di Polizia Giudiziaria. Tutto, precisava, senza pregiudizio delle iniziative che avrebbe adottato l'AG competente, a seguito dell'accertamento del luogo del disastro e di conseguenza della competenza territoriale (v. nota della Procura della Repubblica di Bologna a Digos Bologna, 28.06.80).

Nei giorni immediatamente successivi al disastro procedono così sia l'AG di Palermo che quella di Bologna, con richieste di notizie, acquisizioni di documenti, sequestri ed esibizioni.

Il 2 luglio 80 la Digos di Bologna trasmetteva alla Procura della Repubblica l'esito delle indagini esperite, consistenti nell'acquisizione di: 1. piano di carico; 2. tagliandi di volo; 3. lettere di vettura; 4. lista dei passeggeri e merci; 5. lettere di trasporto e merci; 6. stralcio del Q.D.B. (quaderno di bordo, sul quale vengono annotate le eventuali avarie rilevate in sede di controllo tecnico), fotocopia del piano di volo, relativa al DC9 IH870, trattandosi di piani ampiamente predeterminati e a durata stagionale; 7. estrapolazione della registrazione riguardante l'aeromobile interessato, essendo questa inserita in una bobina relativa a tutto il traffico aereo.

Poichè nel corso dell'acquisizione era emerso che gli aeromobili appena fuori dalla competenza dell'aeroporto bolognese venivano presi in consegna dal centro controllo di "Milano 2" operante a Monte Venda Padova, la Digos di Bologna in data 30.06.80, con telegramma Cat.A.4.80/Gab., richiedeva alla Questura di Padova di assumere eventuali dati relativi all'incidente.

Venivano inoltre assunti a sommarie informazioni, sempre dalla Digos bolognese, in data 28.06.80 il direttore dell'aeroporto, dr. Costa Gaetano e il controllore di volo al momento del decollo Minuzzo Dante. Il primo riferiva che: "...il Comandante Palagi, ed il suo equipaggio, all'arrivo del volo 881 Palermo/Bologna, non aveva dichiarato nessuna anomalia. Il Comandante Gatti, ritenendo sufficiente il carburante per il volo Bologna/Palermo (un'ora e trenta di volo senza scalo intermedio), contro un'autonomia di tre ore di volo, non ordinava il rifornimento, accettava la regolarità del piano di carico e decollava alle 20.08". Il secondo: "...alle ore 17.46GMT equivalenti alle ore 19.46 iniziavano le comunicazioni tra l'aeromobile in questione e la torre di controllo nella persona dichiarante, per le normali procedure che precedono un volo. Infatti tutte le comunicazioni riguardanti la messa in moto, il rullaggio, l'autorizzazione ed il decollo avveniva come segue: tutto regolare come avviene nella routine quotidiana, e cioè nello standard più assoluto come avviene nelle comunicazioni terra-bordo-terra".

In relazione alle cause dei ritardi tecnici subiti, veniva trasmessa alla Procura bolognese la relazione del brigadiere di PS Migliano Eugenio, dalla quale si rilevava che elementi in ordine ai ritardi potevano essere acquisiti presso la sede centrale dell'Itavia sita a Ciampino. Questo sottufficiale redasse anche un elenco dei ritardi superiori a 30 minuti registrati dal DC9 I-Tigi nel mese di giugno (v. relazione brg. di PS Migliano Eugenio, 30.06.80).

In relazione all'acquisizione della documentazione riguardante la manutenzione del DC9, veniva interessato l'ufficio di PS presso Fiumicino con fonogramma del 28.06.80 della Procura della Repubblica di Bologna, trascritto dalla locale Questura, con il quale si richiedeva l'acquisizione dei "cartoni di manutenzione", in quanto tutte le riparazioni tecniche avvenivano presso l'aeroporto di Ciampino. (sequestro della Polizia di Frontiera di Ciampino, presso l'ufficio del Direttore Tecnico della Società Itavia, 28.06.80).

Questo stesso giorno la Digos di Bologna richiedeva con telegramma alla Questura di Roma, per effetto al provvedimento della Procura di Bologna, di acquisire presso la Direzione Generale dell'ITAV il piano di

volo del 27.06.80 tratta Bologna-Palermo ed eventuali verbali di visite ispettive tecniche, eseguite in Bologna ed altrove al velivolo in questione.

Nel trasmettere la documentazione di cui sopra alla Procura della Repubblica di Bologna, la Digos segnalava le seguenti circostanze: 1. il DC9 nell'effettuare lo scalo presso l'aeroporto "G.Marconi" – Bologna – non aveva effettuato rifornimento; 2. da un sommario esame del piano di carico, doveva escludersi un eccessivo carico rispetto a quello previsto; 3. durante i controlli di routine espletati dal personale della PS, non erano state rilevate differenze tra il numero dei passeggeri ed il bagaglio a mano nè altre anomalie. (v. relazione di servizio, dell'app. di PS Renzi Francesco e Guardia PS Picolli Massimo, in servizio presso il posto di Polizia dell'aeroporto di Bologna la sera della sciagura, datata 27.06.80); 4. in relazione alla notizia secondo cui a bordo del velivolo vi fosse il noto estremista di destra Marco Affatigato, veniva precisato che tale notizia era priva di fondamento in quanto quest'ultimo si trovava all'estero. (dalla nota della Questura di Lucca si desumeva che la madre dell'Affatigato, aveva riferito che il proprio figlio si era messo in contatto con lei per rassicurarla sul proprio stato di salute, smentendo così quelle notizie stampa che lo davano a bordo del DC9).

Sempre la Digos di Bologna il 5 luglio trasmetteva alla Procura della Repubblica di Roma lo stralcio delle comunicazioni TBT tra l'ATCC di Monte Venda (PD) ed il pilota; dette comunicazioni erano state consegnate dal 1° ROC - Comando Operativo in data 4 luglio 80 al dr. Bucciarelli della Questura di Padova in esecuzione al decreto emesso dalla Procura della Repubblica di Bologna in data 30.06.80.

### **3.3. Il passaggio della competenza alla Procura di Roma.**

Il 30 giugno la Procura di Palermo richiedeva a quella di Bologna, dopo averla informata che procedeva alle indagini preliminari e agli atti urgenti relativi al disastro, di trasmettere i registri di check-up già sequestrati dall'Ufficio di Bologna (v. fono Procura Palermo a Procura Bologna, 30.06.80). Quello stesso 30 sempre la Procura di Palermo richiedeva al Ministero dei Trasporti, al fine di determinare l'Autorità Giudiziaria competente sul fatto, quale fosse il luogo di iscrizione dell'aeromobile precipitato (v. telex Procura Palermo a Ministro dei Trasporti, 30.06.80). Nello stesso giorno la Direzione Generale dell'Aviazione Civile del detto Ministero comunicava che luogo di abituale ricovero dell'aeromobile in

questione, cioè dell'I-Tigi, ai fini di cui all'art.1240, 2°co., codice della navigazione, era l'aeroporto di Roma-Ciampino.

In un fonogramma senza data, ma che deve collocarsi tra il 30 giugno e il 1° luglio, successivo cioè alla risposta di Civilavia, la Procura di Palermo informava quella di Bologna che il fascicolo degli atti relativi alla sciagura sarebbe stato trasmesso per competenza alla Procura della Repubblica di Roma (v. fono senza data, affoliato a pag. 39, vol.I, fasc.1). A seguito di tale fonogramma il 2 luglio la Procura di Bologna trasmetteva i propri atti relativi, per competenza a quella di Roma (v. nota Procura di Bologna, 02.07.80). Il fascicolo di Bologna veniva assegnato il successivo 3 luglio al sostituto Santacroce.

Il 10 luglio la Procura di Palermo anch'essa trasmetteva, dopo aver compiuto gli atti urgenti, il proprio fascicolo di atti relativi al disastro “parendo ravvisabile nei fatti la competenza di codesta Procura, atteso che, ai sensi dell'art.1240, C.N., il luogo di abituale dimora dell'aeromobile coinvolto risulta essere l'aeroporto di Roma-Ciampino” (v. nota da Procura di Palermo a Procura di Roma, 10.07.80). Tale nota è diretta nominativamente al sostituto Santacroce e non impersonalmente alla Procura, giacchè quel sostituto era già stato delegato al procedimento.

La competenza si radica perciò presso l'AG romana sulla base del principio ex articolo citato, secondo cui la competenza appartiene al giudice del luogo ove ha sede la rimessa dell'aeromobile. Tale competenza non fu contestata sino al 4 aprile 92, allorché la difesa degli imputati Muti, Salmè, Ballini, Giordano, Russo, Muzzarelli, Coltelli e Piccioni, eccepì l'incompetenza territoriale di questo Giudice Istruttore in pro di quella del Tribunale di Trapani, dal quale sarebbero stati compiuti i primi atti del procedimento. Su tale eccezione questo GI deciderà il 23.04.92. In merito alla questione sulla competenza nel relativo capitolo.

### **3.4. I provvedimenti della Procura di Roma.**

Il 16 luglio la Procura di Roma, oramai titolare dell'inchiesta, emise nuovo decreto di sequestro delle registrazioni. Questo provvedimento specificamente concerneva: 1. le registrazioni su nastro magnetico dei tracciati del radar della difesa aero-territoriale operante nella zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo, “da ricercarsi presso l'ITAV-Traffic di Roma-Eur”; 2. le registrazioni su nastro magnetico dei tracciati radar “Marconi e Selenia” riguardanti il volo IH-870 Bologna-Palermo del 27.06.80, “da

ricercarsi come sopra”; 3. le registrazioni delle comunicazioni TBT inerenti al volo sopra detto, “da ricercarsi come sopra”; 4. la mappa dei ritrovamenti dei relitti e delle salme in mare, “da ricercarsi presso il Centro di Soccorso Aereo di Martina Franca e presso il Dipartimento Marittimo di Napoli”; 5. il frammento rinvenuto nei pressi dell’isola di Ponza e affidato in custodia alla Compagnia CC. di Latina. (v. decreto di sequestro PM, 16.07.80).

La formulazione di questo provvedimento induce immediatamente a due considerazioni. In primo luogo che il Magistrato dovette ricorrere ad informazioni provenienti principalmente dall’AM – in questo caso ribadite dal presidente della Commissione Ministeriale. Ma che sicuramente per la loro precisione tecnica, trovavano origine in ambienti AM, gli stessi che avevano ispirato la esecuzione del decreto palermitano – e fin qui nulla di male stante la veste di certo ufficiale di chi riferì queste informazioni. In secondo luogo che egli fissò, nella ricerca delle registrazioni radar della Difesa, un’area più che analoga a quella della limitazione Valentini e cioè “la zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo”. Un suggeritore, prescindendo ovviamente dalla correttezza dell’istruttore e tenendo presente lo stato della conoscenza di chiunque si fosse trovato in quella posizione, deve perciò esserci. E di certo non può essere quello che chiama in causa il colonnello Valentini, cioè un suo collaboratore o un collaboratore di Guarino. E’ comunque una entità che opera a Palermo e a Roma, una entità che conosce il valore di quella restrizione e sa quanto si perde per sempre non assicurando al sequestro giudiziario le registrazioni dei siti in automatizzato e i DA1 di quelli fonetico-manuali esclusi dalla limitazione Valentini e dall’analogo provvedimento di Roma. Valori di cui ci si renderà conto a distanza di anni, allorchè, senza alcun aiuto sostanziale da parte dei detentori delle cognizioni in materia di radar di Difesa Aerea, lo stato della conoscenza dell’Ufficio e dei suoi periti progredirà in termini non indifferenti, e tali in grado da stimare quei valori. Questa limitazione viene recepita – e questo dimostra che al tempo correva sulla bocca dei più – dal Presidente della Commissione Amministrativa, Luzzatti, che anche lui indica come zona d’interesse per le registrazioni radar quella compresa tra Latina-Ponza-Palermo.

Ma, al di là di queste considerazioni, deve anche rilevarsi che sin da questi primi passi della pluriennale inchiesta emergono profili di una occulta regia, che segue di continuo e con somma attenzione i movimenti degli inquirenti, e già li limita, li ostacola, e forse – occorrono altri elementi di fatto – li devia.

L’esecuzione fu delegata al Nucleo Centrale della Polizia Giudiziaria della Guardia di Finanza, con facoltà di subdelega. I reperti una volta

acquisiti, sarebbero stati affidati al presidente della Commissione di inchiesta tecnico-formale del Ministero dei Trasporti, dr. Carlo Luzzatti, “per le determinazioni di competenza con riferimento allo sviluppo e all’interpretazione delle registrazioni su nastro magnetico dei rilevamenti radar” (v. decreto di sequestro PM, 16.07.80).

Anche qui si nota per la prima volta – ma ci saranno conferme nel prosieguo – una situazione strana, determinata con ogni probabilità da errate o carenti comunicazioni tra le Procure. E cioè i reperti invece di essere destinati a quei collegi di periti che già esistono per effetto delle decretazioni di Palermo – v. capitolo dedicato alle perizie – sono indirizzati alla Commissione ministeriale. E tale destinazione purtroppo determinerà una serie di forti inconvenienti e incomprensioni, che si protrarranno per anni, di talchè i periti giudiziari non potranno prendere visione nè esaminare il materiale radaristico sino all’88.

Il 21 immediatamente successivo il decreto veniva notificato nelle mani del comandante del 2° Reparto dell’ITAV, il colonnello Fiorito De Falco, di cui molto dovrà dirsi infra nelle parti dedicate all’ITAV e alla sua posizione come indiziato. Costui nel verbale di notifica rendeva le seguenti dichiarazioni: “le registrazioni dei tracciati radar della Difesa Aerea operanti nella zona tra Latina-Ponza e Palermo (CRAM Licola e CRAM Palermo) sono state accentrate presso l’aeroporto di Palermo a seguito di accordi precedenti con l’AG di Palermo per facilitarne la messa a disposizione della predetta Procura, precedentemente incaricata del caso in esame. Le registrazioni magnetiche dei radar Selenia e Marconi sono ancora in possesso di questa RIV di Ciampino, ente presso il quale sono attestati i predetti radar. Le registrazioni magnetiche inerenti le comunicazioni TBT tra velivolo IH-870 e l’ente di controllo principale (Roma) sono parimenti giacenti presso la Direzione RIV di Ciampino, in quanto sottoposte a sequestro da parte della Magistratura di Palermo, precedentemente interessata alle indagini. Per quanto sopra disporrò immediatamente di far affluire presso l’ITAV-Traff. il materiale di cui sopra per la consegna alla Procura della Repubblica di Roma in ottemperanza a quanto disposto dalla stessa” (v. processo verbale di notifica, 21.07.80).

Il giorno seguente la consegna del seguente materiale: “- nr.1 nastro magnetico dei tracciati radar “Marconi e Selenia” riguardante il volo IH-870 Bologna-Palermo del 27.06.80, contrassegnato dal nr.A0041, corredato di “Listing Plots” e di “Planimetria” 1:1.000.000, contenente lo sviluppo grafico della traiettoria. - nr.3 bobine delle comunicazioni TBT e telefoniche inerenti il volo IH-870 Bologna-Palermo del 27.06.80 contrassegnate a cifre romane in I, VI e VII, relative a Roma controllo, mentre per quanto riguarda



le bobine delle comunicazioni TBT e telefoniche relative a Bologna TWR, sono già state messe a disposizione della AG di Bologna, e precisamente sono state consegnate al dr. Bucciarelli Luigi della Questura di Padova in data 04.07.80. - Stralcio delle registrazioni dei tracciati radar della Difesa Aerea territoriale di Licola e Marsala". A proposito di queste ultime registrazioni il detto colonnello specificava a verbale che il radar di Licola non aveva nastri di registrazioni in quanto basato su sistema fonetico-manuale. Le registrazioni su nastro relative al radar di Marsala erano invece inserite nell'elaboratore elettronico di tale radar e "disponibili per l'eventuale decodifica da parte della Commissione d'inchiesta, perché sulle stesse sono riportati dati di carattere classificato". (v. processo verbale di sequestro, 22.07.80).

Come si vede le registrazioni di Marsala non vengono sequestrate né si parla di quelle di Poggio Ballone pure accentrate a Trapani-Birgi come della documentazione richiesta alla 1<sup>a</sup> Regione e preparata per l'invio a Trapani da Monte Venda. Di queste ultime due documentazioni non si parlerà più sino a quando nel '92 si avrà conferma che quanto meno quella di Poggio Ballone fu trasferita da Grosseto a Birgi. Ma su questo punto più dettagliatamente, allorché si parlerà del sito di Poggio Ballone e delle vicende del materiale ad esso relativo. (v. esami Gon Alessandro e Maresio Luigi, GI 26.03.92).

Sull'argomento Fiorito De Falco sarebbe ritornato nell'ottobre successivo, scrivendo sulla propria agenda: "Parlato con Pacini (V.Com. 3° ROC 094-250 opp. 4195) e spiegato qtn (nota dell'estensore) CRAM Marsala - La pizza è disponibile, ecc. ecc. Suggerito di non intralciare ingresso Procuratore in installazione per sequestro pizza. Questi potrebbe ritenere che stiamo facendo ostruzionismo perché abbiamo qualcosa da nascondere - quando sappiamo bene che ciò non è vero. Del resto SMA è informato e 3<sup>a</sup> R.A. pure". Ancora: "- Sidoti: spiegato che quando, per ordine di Stataereo (colonnello Brindisi) ho consegnato il materiale richiesto a Magistratura, ho trovato una formula ambigua per dare tempo all'AM di pensarci su, con la quale facevo capire che la pizza del CRAM di Marsala non poteva essere tolta dall'elaboratore perché ne fa parte integrante. Ciò è vero nel senso che il soft Nadge è peculiare per il Nadge e non può essere girato su altro calcolatore che non sia quello Nadge. Suggerivo che il magistrato fosse "autorizzato" ad accedere al CRAM per l'eventuale trascrizione della pizza su moduli." (v. agenda Fiorito De Falco, 02.10.80).

Il 23 luglio la Guardia di Finanza riferiva sulla esecuzione del sequestro, specificando che i reperti sarebbero stati consegnati al presidente

della commissione tecnico-formale – cosa che avvenne il 24.07.80 –, e riservandosi sulla esecuzione presso il Soccorso Aereo di Martina Franca, il Dipartimento Marittimo di Napoli e la Compagnia CC. di Latina, ma nulla precisando sul da farsi rispetto ai reperti non acquisiti di Marsala (v. nota Nucleo Centrale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza, 23.07.80).

Le mappe di Napoli e di Martina Franca come il frammento di Ponza saranno acquisite tra il 2 e il 6 agosto, come risulta dalle relative relate della Guardia di Finanza. In effetti in data 2 agosto veniva acquisita – a seguito del decreto già notificato il 31 precedente – presso gli uffici del Comando in Capo del Dipartimento di Militare Marittimo Basso Tirreno, la seguente documentazione: - nr.4 mappe ritrovamento relative ai giorni 28-29-30 giugno e 1° luglio 80; - messaggi: -GDO 021315Z n.658/RCC di Aerosoccorso di Martina Franca; - GDO 081400B n.NA/01/14143 di Maridipart Napoli; -GDO 141121B n.NA/01/14271 di Maridipart Napoli; - GDO 180830B n.NA/01/14333 di Maridipart Napoli; - GDO 082130B n.C.A.T. A4/1980 GAB del Centro Ricerche Soccorso Martina Franca; - fotocopia della relazione sulle condizioni meteoceanografiche nell'area dell'incidente di volo DC9 del 27.06.80; - fotocopia del foglio nr.155971 del 18.07.80 di Maridipart Napoli (v. verbale sequestro 02.08.80). Il 6 agosto, il comandante del 3° ROC consegnava copia della mappa richiesta, specificando che l'originale era stato consegnato alla Procura della Repubblica di Palermo, nella persona del Sostituto Procuratore Guarino (v. verbale sequestro, 06.08.80).

Sull'attività della Guardia di Finanza presso Martina Franca s'è indagato a proposito dell'attivismo dei Servizi alla fine di quel mese di luglio 80. Al relativo capitolo si rinvia. Per quanto concerne le registrazioni dei radar militari – a questo punto già ridotte soltanto a quelle del CRAM di Marsala – la Procura di Roma verbalmente delega quella di Palermo a proseguire il rapporto con il Gabinetto della Difesa. Infatti il 4 agosto il sostituto Guarino invia una nota a detto Gabinetto, con la quale comunica di aver disposto con provvedimento del 5 luglio precedente la consegna delle “registrazioni delle intercettazioni dei radar militari”. Qui Guarino non richiama né l'allineamento Latina-Ponza-Palermo del colonnello Valentini, né la zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo del sostituto romano, ma genericamente sembra riferirsi a tutta la estensione del suo provvedimento. Non solo; non fa alcun riferimento alla relata con le dichiarazioni del colonnello Fiorito De Falco, che aveva ulteriormente ristretto l'oggetto del provvedimento, indicando solo Marsala come CRAM con registrazioni su nastro (v. nota Procura Palermo al Gabinetto del Ministero della Difesa, 04.08.80). Entrambe le Procure però sembra abbiano aderito alla prospettata

necessità di comunicazione del magistrato al Ministero della Difesa in ordine al sequestro di queste registrazioni.

A seguito di questa comunicazione il Ministero chiedeva parere allo Stato Maggiore dell'Aeronautica e all'Ufficio Legislativo sulla consegna di quel materiale alla magistratura (v. nota del Ministero della Difesa, 16.08.80).

Lo Stato Maggiore in risposta comunicava che quanto richiesto dalla Procura di Palermo era già stato reso disponibile alla Procura di Roma sin dal 22 luglio precedente; l'Ufficio legislativo che non v'erano motivi per non aderire alla richiesta della Procura di Palermo. In capoverso di questa risposta si precisava che "per le valutazioni di merito si ritiene opportuno rammentare che la legge 24 ottobre 77, n.801, ha apportato modifiche all'art.342 del Codice di Procedura Penale" (v. nota Stato Maggiore Aeronautica 26.08.80 e Ufficio Centrale per gli studi giuridici 27.08.80). Questa precisazione induce a ritenere che nell'ambito del Ministero della Difesa si fosse posta la questione della possibilità di esistenza di segreti militari su quei dati radar.

Tra il 28 agosto e la fine di settembre si svolse corrispondenza tra la Procura di Palermo e il Comando del Gruppo CC. di Palermo, tra questo Comando e l'ITAV, tra l'ITAV e il detto Comando, tra questo Comando e la Procura di Palermo, corrispondenza che così si può riassumere:

- quel 28 il sostituto procuratore di Palermo Guarino comunicò al Comando del Gruppo CC. di Palermo di aver informato il Ministero della Difesa del provvedimento di sequestro e ne sollecitò la pronta esecuzione (v. nota Procura di Palermo, 28.08.80).

- Il 6 settembre il Comando Carabinieri di Palermo chiese all'ITAV-Traffico presso quale ufficio potesse prelevare la documentazione sottoposta a sequestro dal dr.Guarino, avendo il comando dell'aeroporto Trapani-Birgi informato che essa era stata inviata all'ITAV (v. nota Comando CC. Palermo, 06.09.80).

- Il 9 successivo l'ITAV comunicò al Comando del Gruppo Carabinieri di Palermo che la documentazione inviata da Trapani-Birgi era stata consegnata il 22.7 alla Guardia di Finanza, in esecuzione al decreto di sequestro del dr.Santacroce (v. messaggio da ITAV-Traff Roma-EUR a CC. Gruppo Palermo, 09.09.80).

- Il 10 seguente il tenente colonnello Guglielmo D'Auria, del Comando del Gruppo CC. di Palermo, informò il dr.Guarino che l'ITAV aveva già comunicato che la documentazione radar richiesta, già inviata all'ITAV dal Comando dell'aeroporto militare di Trapani-Birgi, era stata consegnata il

22.07.80 tramite Guardia di Finanza al dr.Santacroce in esito al suo decreto emesso il 16.07.80 (v. nota da Gruppo CC. Palermo a Procura Palermo, 10.09.80).

Come ben si nota, tutta questa corrispondenza, eccettuata la prima richiesta della Procura di Palermo, si basa su un equivoco di fondo e cioè fa riferimento alla documentazione trasmessa da Birgi all'ITAV. Ma in questa documentazione mancavano quanto meno, come già s'è detto, i nastri di registrazione di Marsala; quelli "inseriti nell'elaboratore elettronico", per non parlare della documentazione di Poggio Ballone e di quella di Monte Venda. L'equivoco è determinato dalla limitazione effettuata dai CC. di Palermo della richiesta di quella Procura. E' aggravato dalla duplicazione della PG delegata all'esecuzione dalle due Procure. Non è impedito, né attenuato dall'intervento della Procura rimasta competente.

Solo ai primi di ottobre, e proprio per risolvere la questione, il sostituto della Procura di Roma decise di raggiungere la Sicilia e in tal senso comunicò alla Procura di Palermo, specificando che avrebbe raggiunto questa città sia per prender visione dei reperti custoditi presso l'aeroporto di Boccadifalco, che per visionare i nastri magnetici del radar di Marsala (v. nota Procura di Roma, 01.10.80).

Il successivo 3 il sostituto non visionò i nastri in questione, ma li prese in consegna, come risulta dal processo verbale di materiale classificato.

E' questo uno strano verbale. Non viene redatto dal magistrato procedente, bensì dall'organo dell'AM che detiene le cose che cadono sotto il sequestro. Questo organo è il comando del 35° CRAM, il cui titolare s'intesta e stila il processo verbale dando atto che compare dinanzi a sè l'inquirente, cioè l'Ufficio che ha emesso il provvedimento di sequestro.

Il luogo di esecuzione viene indicato nel Timpone – sede degli impianti radar – e non nello Stagnone, ove vengono consegnati i nastri – Stagnone che è la sede del settore amministrativo.

Il comparente dichiara di rivestire il grado (sic!) di sostituto procuratore; di essere incaricato dell'inchiesta sull'incidente di volo avvenuto il 27.06.80, di avere emesso in data 16.07.80 decreto di sequestro di qualsiasi materiale utile ai fini dell'inchiesta su tutto il territorio nazionale.

Sempre il comparente richiede la consegna di: 1. Computer tape n.99 NDC 5835-15-R59-7154 contenente la "Track History Data Recording dalle h.11.20Z del 27.06.80 alle h.19.00Z e dalle 19.25Z del 27.6.80 alle h.10.47Z del 28.6.80"; 2. Computer tape n.100 NDC 5835-15-R59-7254 contenente la "Track History Data Recording" dalle h.19.00Z del 27.6.80 alle 19.25Z del 27.6.80; 3. Nastro magnetico n.66 NDC-5835-059-5442

contenente le registrazioni delle comunicazioni TBT e punto-a-punto dalle h.06.25Z del 27.06.80 alle h.22.07Z del 28.06.80.

Il maggiore Montinaro Pasquale, tale era il nome del Comandante di quel CRAM, dopo aver chiesto istruzioni ai superiori ed aver ricevuto autorizzazione telefonica dal colonnello Sidoti dello SMA 3° Reparto – che avrà un ruolo di rilievo in numerose vicende e delle cui attività, che sempre esclude o non ricorda – si parlerà specificatamente nella parte dedicata al 3° Reparto e al suo Ufficio, la sicurezza al volo – “aderisce alla richiesta” e consegna il materiale, di cui il comparente rilascia ampia e liberatoria ricevuta.

Il verbalizzante, infine, “previene” il comparente comunicandogli che il materiale consegnato contiene notizie ed informazioni coperte da segreto militare. La trattazione, pertanto, di esso, il suo uso, la sua conservazione e il suo trasporto devono uniformarsi a quanto descritto dal R.D. 11 luglio 41 n.1161 – norme relative al segreto militare – e alla pubblicazione SMD 1/R – norme sulla tutela del segreto militare.

In conclusione dapprima cautele massime nei confronti del sostituto procuratore che diviene un comparente e deve dichiarare anche di avere emesso il decreto di sequestro; poi consegna di cose coperte da segreto militare, senza proposizione delle pur doverose eccezioni (v. processo verbale di consegna materiale classificato – Comando 35° CRAM di Marsala – 03.10.80).

Questo sistema di comparenti e comparizioni viene ripetuto l'indomani a Palermo. In questo caso il comparente è il sostituto di Palermo, il quale consegna al sostituto di Roma tutta la documentazione dal suo Ufficio sequestrata o comunque acquisita, a partire dall'inizio delle indagini, tra cui il nastro sequestrato presso la torre di controllo dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi, documentazione della società Itavia, mappe di ritrovamento dei relitti (v. verbale di sommarie informazioni Procura Roma, 04.10.80).

#### **4. Le prime ipotesi. La telefonata all'Ucigos del Direttore di Civilavia sulla possibilità di un'azione di sabotaggio.**

All'indomani del disastro il Direttore dell'Aviazione Civile del Ministero dei Trasporti prospettò telefonicamente all'Ucigos – cioè l'Ufficio Centrale dell'antiterrorismo del Ministro dell'Interno – la possibilità che l'incidente si fosse verificato a causa di un atto di sabotaggio. Lo stesso

giorno il Direttore dell'Ucigos informava, con formale missiva, la Digos di Bologna per le conseguenti indagini. (v. missiva Ucigos, 28.06.80)

Sempre il 28 giugno funzionario della Digos di Roma – su richiesta della Digos di Bologna – contattava un funzionario dell'Itavia al fine di conoscere se la notizia relativa all'ipotesi di un atto di sabotaggio diffusa nella mattinata alla radio fosse stata formulata ufficialmente dalla società. Quest'ultimo funzionario, nel respingere categoricamente tale congettura, dichiarava di non poter escludere che fosse stata avanzata, a livello di ipotesi, da qualche dipendente. Aggiungeva poi che i tecnici della compagnia, pur tra notevoli perplessità, apparivano orientati ad individuare la causa della sciagura in una improvvisa anomalia nei valori di pressurizzazione, o in una collisione. (v. appunto Vincenzo Parisi, 02.03.89 allegato alla cd. Commissione Pratis).

#### **4.1. L'ipotesi del suicidio del passeggero Zanetti.**

L'ipotesi dell'esplosione a bordo fu formulata a brevissima distanza di tempo dal fatto da tal De Regibus Alfio da Padova, amministratore delegato dell'impresa Industria Veneta Colbacchini. Costui aveva riferito a Torrani Paolo direttore marketing dell'Itavia che certo Zanetti Emanuele suo concittadino, funzionario della Banca Cattolica di Padova, imbarcato sul volo Bologna-Palermo di quel 27 giugno insieme ai due figli minori Alessandro e Nicola, si sarebbe suicidato. E ciò perchè gravemente ammalato a causa di una grave forma di cancro e perchè separatosi dalla moglie. A conferma aveva aggiunto che lo Zanetti non aveva motivi per recarsi a Palermo con i figli e che non aveva mai viaggiato prima in aereo. Avrebbe attuato il suo proposito portando con sè una carica di esplosivo non precisato. Il Torrani immediatamente riferì alla Procura della Repubblica queste dichiarazioni ricevute dal De Regibus (v. memoria di Torrani Paolo, 08.07.80).

Ulteriori elementi sulla vicenda furono riferiti da Grilli Giorgio, pilota dell'Itavia. Il male dello Zanetti non gli avrebbe concesso più di due o tre mesi di vita; sua moglie sarebbe stata donna di dubbia fedeltà e lo avrebbe abbandonato; egli aveva acquistato per sè e i figli biglietti di sola andata, senza prenotare il ritorno; i parenti da cui si sarebbe dovuto recare, oltre ad essere lontani parenti, non avrebbero avuto notizia del suo arrivo (v. dichiarazioni di Grilli Giorgio in data 15.07.80).

In effetti, le indagini di polizia accertarono che lo Zanetti era stato affetto da tumore maligno delle ghiandole o linfoma a partire da due anni prima del disastro ed era stato in cura ed aveva consultato più medici (v. rapporto Digos Padova, 17.07.80). Così come risultò dagli atti della procedura civile che nel febbraio di quello stesso anno Zanetti e il coniuge Monti Elisabetta si erano separati consensualmente (v. verbale udienza in data 13.02.80).

Il De Regibus confermò al PM le circostanze riferite al Torrani, aggiungendone anche altre sulla condotta della moglie dello Zanetti, sull'attaccamento di costui sia nei confronti della moglie che dei figli, su alcune circostanze relative al disastro. Così testualmente riferiva: "Con lo Zanetti, impiegato presso la Banca Cattolica di Padova, ufficio esteri, ho avuto solo rapporti di affari, cioè strettamente inerenti alla attività creditizia concernente la società di cui sono amministratore. Con lo Zanetti non ho mai avuto occasione di parlare della sua situazione personale e familiare. Ho sempre considerato lo Zanetti una persona intelligentissima, ma i miei rapporti con lui non sono mai andati al di là di una relazione di affari. Dopo il disastro aviatorio del 27 giugno sono venuto a conoscenza di alcune circostanze: 1) che lo Zanetti era affetto da un tumore al cervello e gli era stato prognosticato un periodo di non più di due mesi di vita; 2) che lo Zanetti era molto innamorato della moglie, ma questa lo aveva abbandonato; 3) che probabilmente la moglie aveva un altro uomo; 4) che lo Zanetti era attaccatissimo ai figli, specialmente dopo l'avvenuta separazione della moglie; 5) che i figli gli erano stati affidati per la prima volta dopo la separazione. Sono poi venuto a conoscenza di alcune circostanze relative al disastro aviatorio: 1) che le vittime del disastro presentavano il timpano dell'orecchio danneggiato; 2) che i posti a sedere sull'aeromobile erano dislocati 2 a sinistra e 3 a destra come di regola nei DC9; sicchè presumibilmente lo Zanetti ha occupato i posti di destra per stare vicino ai figli; 3) che lo Zanetti aveva fatto il solo biglietto di andata Bologna-Palermo e non quello di andata e ritorno; 4) che sul volto della hostess ritrovata sul mare di Ustica, a detta di chi l'ha visto, era dipinto il terrore" (v. esame De Regibus Alfio, PM 18.07.80).

Escusso il padre dello Zanetti, costui confermò che il figlio era stato affetto da un tumore alle ghiandole, ma aggiunse che negli ultimi tempi era migliorato molto, che anzi la clinica presso cui era stato ricoverato lo aveva dichiarato clinicamente guarito. Proprio a seguito di questo improvviso ed inaspettato miglioramento il figlio s'era attaccato alla vita, "quasi risorto". La moglie lo aveva sì lasciato per incompatibilità di carattere, ma i due erano addivenuti ad una separazione consensuale; uno dei parenti lo aveva

espressamente invitato a Cefalù con i figli; la moglie era a conoscenza del viaggio ed aveva preparato i bagagli dei bambini; era in effetti terrorizzato dei viaggi in aereo, al punto tale che non ne aveva mai compiuti in precedenza; non era assolutamente a conoscenza di esplosivi. Il figlio era laureato ed era, come detto, funzionario di banca (v. esame Zanetti Valentino, PM 18.07.80).

La moglie conferma che le condizioni di salute dello Zanetti già da prima della loro separazione erano nettamente migliorate; dichiara che egli, dopo che si erano lasciati, aveva intrapreso una relazione sentimentale con una ragazza del Lido di Venezia. Non si era meravigliata che avesse acquistato un biglietto di sola andata, sia perchè forse preoccupato di dover tenere i bambini, sia perché, essendo terrorizzato dal mezzo aereo, non aveva scartato l'idea di far ritorno a Padova con altro mezzo (v. esame Monti Elisabetta, PG 17.05.94).

Il medico curante da parte sua conferma che lo Zanetti, ricoverato in fase avanzata della malattia, sin dalla prime terapie aveva reagito positivamente. Dopo un breve periodo di ricovero in ospedale le terapie gli erano state somministrate ambulatoriamente. L'ultimo esame, ad un mese del disastro, effettuato con prelievo del midollo osseo, aveva verificato il miglioramento, giacchè clinicamente era in remissione di malattia. Anche psicologicamente era in ottime condizioni, "come può trovarsi una persona alla quale è stata diagnosticata una grave malattia, che dopo le opportune terapie può dirsi superata" (v. esame Fornasiero Adriano, PG 17.05.94).

Dichiarazioni analoghe quelle dell'assistente sanitaria che lo aveva seguito presso il reparto oncologico dell'ospedale di Padova (v. esame Pavan Emilia, PG 17.05.94).

Anche la parente siciliana presso la quale si sarebbe dovuto recare, conferma di essere stata lei ad invitare il cugino in Sicilia per le vacanze estive. Non ricordava la circostanza del solo biglietto di andata, ma conoscendo la sua paura di volare immaginava che non avesse accantonato l'idea di ritornare in treno. Dopo il superamento della malattia per la quale era stato dichiarato clinicamente guarito, si stava rimettendo in ottima forma sia fisica che psichica. Aveva anche ripreso il tennis e lo sci (v. esame Santomauro Antonino, PG 01.06.94).

Anche altro parente dà risposte simili. Lo Zanetti dopo il miglioramento si era fidanzato con una ragazza che avrebbe voluto sposare. Aveva superato lo stato di prostrazione cagionato dalla malattia e dalla separazione e stava ricercando un appartamento, ove trasferirsi con la sua fidanzata (v. esame di Rasia dal Polo Giuseppe, PG 17.05.94).



Questa ipotesi pertanto deve essere disattesa come aveva stimato anche, in una sua deposizione del 12.07.90, l'allora Capo della Polizia Vincenzo Parisi.

#### **4.2. L'anonimo al quotidiano "Lotta Continua".**

Il quotidiano "Lotta Continua" nell'edizione del 16 luglio 1980 pubblicava un articolo dal titolo "Uno scritto (anonimo) sull'ipotesi della collisione". L'anonimo – a seconda di quanto riportato dal giornale – era pervenuto per posta alla redazione del giornale.

L'ignoto estensore, dopo aver descritto la storia del volo, dall'imbarco dei passeggeri alle operazioni di decollo, riferisce in forma discorsiva i meccanismi di controllo del volo. In particolare l'anonimo scrive che "Quella sera una attenzione particolare c'era in tutti i CRC, perchè, giù, nel triangolo Napoli-Sardegna-Sicilia, era prevista una esercitazione combinata NATO e tutti i guida caccia erano stati allertati, perché può sempre succedere che un caccia perda la rotta e bisogna riportarlo a casa. Mentre il DC9 dell'Itavia sorvola Roma, la Sala Operativa di Licola è in fermento. In parallelo con il CRC di Marsala i guida caccia di Licola stanno seguendo le ultime fasi dell'esercitazione NATO gli F5 della marina americana si alternano nell'inseguire i nostri F104. Ora sono loro a fare la lepre, mentre i nostri li inseguono sul mare al largo di Ponza. Il guida caccia è bravo, con due sole correzioni di rotta porta l'inseguitore in vista della lepre "Contract" – "Indy" – "Fire", poi l'inseguitore si sgancia scivolando d'ala per invertire le parti e dare modo al guida caccia di "mischiare le carte" per il prossimo giro. Vince chi aggancia prima e con meno istruzioni il bersaglio; a 25.000 piedi si gioca così, sul filo del 1300 orari. Sono le 20.37 e l'ultima coppia di F104 è rientrata a Grazzanise. Ora tocca agli F5 rientrare. Gli americani ci masticano nel microfono che spesso il loro "Roger" è solo formale. La rotta è giusta, ma uno sta fuori di quota. In quel punto bisogna attraversare l'Ambra 13 e quello sta troppo in alto; il guida caccia lo chiama insistentemente anche perché ora lo ha perso sullo schermo e con la coda dell'occhio vede una traccia più grossa in rotta di collisione col caccia, ma è sul direzionale. Il guida caccia seguita a chiamare l'F5; il radar di quota non gli dice niente di buono, anche se il DC9 viaggia un po' più alto del caccia. Ma lui non ha sentito l'ultima conversazione del comandante del DC9 con Roma Controllo, lui è su un'altra frequenza che chiama il caccia e il caccia, magari, parla col controllo di Marsala su una frequenza ancora diversa. Sono

attimi, frazioni di secondo; e poi sullo schermo non c'è più la traccia del DC9, anche quella del caccia è sparita sullo schermo di Marsala.”

Il quotidiano riproponeva così l'ipotesi della collisione, già più volte era stata prospettata dai media ed era stata esclusa – scrive il giornale – dalle ipotesi di lavoro della sciagura così come era stata esclusa l'ipotesi dell'attentato.

L'anonimo, pubblicato su un quotidiano d'opinione che sicuramente per la sua connotazione politica, doveva essere di interesse sia per le forze di polizia che degli apparati di intelligence preposti alla sicurezza del paese, non risulta averne attirato l'attenzione.

Solo il bollettino dei piloti della CISL ritenne opportuno riproporlo ai suoi lettori in data 24 luglio 80. In esso dopo aver riportato lo scritto anonimo veniva considerata come ipotesi del disastro quella della collisione, sottolineando che “é prassi normale che qualsiasi potenza coinvolta in incidenti in zone internazionali o nazionali neghi la presenza di propri mezzi almeno fino alla evidente documentazione possibile”. Veniva altresì citata, come fatto poco chiaro, “la dichiarazione non sollecitata, non richiesta, in anticipo su qualsiasi ipotesi possibile, da parte delle autorità militari che non vi erano nella zona esercitazioni in corso.”

E' abbastanza chiaro che l'anonimo a “Lotta Continua” non può essere stato scritto che da un “addetto ai lavori”. Suggestiva la pista indicata, anche se le autorità sia politiche che militari hanno sempre negato lo svolgimento nella giornata del 27 giugno 80 di esercitazioni militari. Da notare che già a poche settimane dalla sciagura c'è chi si chiede per quale motivo le autorità militari avessero fatto presente d'iniziativa che in quella giornata del 27 giugno non vi erano state esercitazioni. Punto, questo, di non secondaria importanza nell'inchiesta e sul quale si ritornerà ampiamente più innanzi.

#### **4.3. Le dichiarazioni sulla presenza all'aeroporto di Bologna di un uomo claudicante.**

Sempre nell'ambito dell'ipotesi di un ordigno a bordo, era emersa all'inizio dell'inchiesta la vicenda del claudicante all'aeroporto di Bologna. Era stata narrata dal familiare di alcune vittime, Marfisi Enzo, che nel disastro aveva perso le due figlie e i suoceri. Costui dichiarò all'inquirente che il pomeriggio di quel 27 giugno mentre era in attesa del volo con quei suoi familiari all'interno dell'aeroporto, un uomo dall'apparente età di 30-40

anni, claudicante, si era avvicinato ai suoi suoceri, chiedendo loro la cortesia di portargli un pacchetto a Palermo ove avrebbero incontrato altra persona incaricata di ritirarlo. I suoi suoceri si erano rifiutati, consigliando però all'uomo di rivolgersi all'hostess. Questi invece si era rivolto ad altri passeggeri del velivolo in partenza, formulando a costoro con ogni probabilità la medesima richiesta. Non sapeva però il teste se alcuno avesse o meno accettato quel pacchetto. Aveva poi descritto questo oggetto: più che di un pacchetto si trattava di una sorta di busta di colore bianco, con ganci laterali di 30x20cm, circa dello spessore di non più di due centimetri. L'uomo, aveva aggiunto il teste, si mostrava particolarmente insistente. Al suocero che aveva rifiutato con decisione la busta, obiettando tra l'altro di ignorarne il contenuto, l'uomo aveva risposto che era pronto ad aprirla in sua presenza e mostrarglielo (v. esame Marfisi Enzo, PM 22.12.80).

Su questa ipotesi fu sentita anche la Direzione del S.I.S.DE, che riferì che essa non era stata mai presa in considerazione sia perchè l'aereo aveva un ritardo di circa due ore, sia perché, per le modalità di consegna della busta, appariva, poco verosimile (v. esame Malpica Riccardo, GI 28.06.90)

Invero tale ipotesi appare assolutamente inaccettabile. Sia perchè il claudicante, se in quella busta vi fosse stato realmente qualcosa di pericoloso, mai avrebbe accettato di mostrarne il contenuto a chi eventualmente gli avesse chiesto, prima di accettarla, di aprirla. Sia perchè non v'è prova che alcuno l'abbia presa in consegna. Sia perchè in una normale busta commerciale, anche se di spessore di quasi due centimetri, è impossibile nascondere un ordigno esplosivo. Sia perchè anche secondo quei periti che sostengono l'ipotesi dell'esplosione a bordo, questa si sarebbe verificata nel vano della toilette e non nella cabina passeggeri, ove eventualmente quella busta sarebbe rimasta.

## **5. Le rivendicazioni.**

### **5.1. La rivendicazione Affatigato.**

La prima rivendicazione giunge alla redazione romana del Corriere della Sera nel primo pomeriggio del giorno successivo alla sciagura. Lo sconosciuto interlocutore dettava alla centralinista un messaggio a nome dei NAR – cellula eversiva di estrema destra – in cui si affermava che a bordo del DC9 si trovava Marco Affatigato che avrebbe dovuto recarsi a Palermo per compiere una non meglio indicata missione. L'interlocutore aggiungeva

che sarebbe stato possibile individuarlo dall'orologio Baume Mercier che indossava. L'indomani, 29 giugno, la madre di Affatigato smentiva la presenza del figlio sull'aereo.

Sui motivi di questa telefonata su Affatigato – all'epoca peraltro latitante e come si vedrà riparato in Francia ed in contatto con più Servizi d'informazione – è stata svolta attività istruttoria, dalla quale tra l'altro è emersa una deludente se non inquietante inattività degli organi di intelligence, che si ritiene però utile rinviare nel dettaglio nel capitolo dedicato ai non pochi inquinamenti che si sono registrati in questo processo.

## **5.2. Le altre rivendicazioni.**

Il giornale “L'Occhio” del 30 giugno 80, in un articolo dedicato alla sciagura, in cui veniva considerata tra le ipotesi quella della collisione, dopo aver fatto riferimento alla telefonata anonima relativa alla presenza di Affatigato a bordo dell'aereo ed alla successiva smentita, precisava che altre telefonate di rivendicazioni – definite inattendibili – erano giunte al quotidiano “La Sicilia” da parte dei NAR e delle BR.

Mentre non veniva fatto nessun riferimento ai contenuti della telefonata dei NAR, per quella delle BR, invece, veniva precisato che “La presunta rivendicazione dei brigatisti parlava di un “compagno gravemente ammalato che ha voluto sacrificarsi per liquidare una talpa (cioè una spia) che viaggiava sull'aereo precipitato”.

L'articolista, infine, dopo avere fatto riferimento alle voci sulla matrice mafiosa circolate in Sicilia, comunque smentite, si interrogava sulle possibili motivazioni che avevano spinto – forze occulte – a mettere in circolazione, seppur infondate, le ipotesi terroristiche.

Nessun rapporto di polizia in merito giungeva alle Procure interessate all'inchiesta sulla sciagura.

## **6. Le ipotesi della stampa.**

All'indomani della sciagura la prima ipotesi formulata dalla stampa fu quella dell'esplosione di bomba a bordo del velivolo. L'ipotesi prendeva spunto, ovviamente, dalla telefonata di rivendicazione fatta dai NAR sulla presenza dell'estremista di destra Affatigato sul velivolo. Ipotesi, questa, che

nell'ambito di ventiquattro ore, come s'è visto, perdeva di credibilità, in quanto l'Affatigato, attraverso la propria madre, aveva fatto sapere di esser vivo e all'estero.

Ma già il 29 giugno il quotidiano "L'Occhio" di Roma lanciava l'ipotesi della collisione con altro velivolo, rilevando che, contigua all'aerovia Ambra 13, correva un'aerovia riservata ai velivoli dell'USAF. L'ipotesi della collisione sarà portata avanti dalla stampa nei giorni a seguire, nonostante le smentite delle autorità politiche (si ricordi anche l'anonimo a Lotta Continua). L'Unità e L'Occhio si interrogavano sulla provenienza dei relitti non appartenenti al DC9 dell'Itavia recuperati in mare; l'Unità pubblicava anche il nome di due piloti statunitensi che sarebbero scomparsi il giorno della sciagura dell'aereo dell'Itavia; ipotesi che però troverà immediata smentita, in quanto l'incidente era accaduto nel mese di aprile e i due piloti erano stati salvati.

Ma c'è anche chi inizia a parlare dei problemi dell'Itavia e della scarsa manutenzione dei velivoli, alimentando questa ipotesi con interviste ad alcuni piloti della società e con la dichiarazione del deputato Corallo, che riferiva come un funzionario dell'Alitalia, alcuni mesi prima, lo avesse messo in guardia contro "le carcasse volanti dell'Itavia" (Paese Sera - Il Giorno - Repubblica - Il Tempo).

Nei primi tempi, pertanto, l'attenzione della stampa si focalizzava su queste due ipotesi: il cedimento strutturale e la collisione.

L'ipotesi di abbattimento da missile si affacciava la prima volta sul quotidiano "Il Tempo" del 29 giugno 80, ma soltanto per escluderne l'attendibilità; mentre, su "Paese Sera" del 30 giugno se ne riferiva collegandola ad aereo militare in una esercitazione NATO. Ipotesi, questa, che ritornava sui mezzi d'informazione di tanto in tanto fino ad acquistare più vigore a seguito delle dichiarazioni rilasciate alla stampa dal presidente dell'Itavia, Davanzali, ed al Parlamento dal Ministro dei Trasporti, Formica, a dicembre del 1980.

Non mancavano, infine, riferimenti a connessioni con la caduta del MiG libico (L'Occhio del 23 luglio) e con la strage alla stazione ferroviaria di Bologna (Corriere della Sera del 19 agosto).

## **7. Voli precedenti dell'I-Tigi 870 Itavia.**

Il DC9 I-Tigi percorse il 27.06.80 prima dell'ultimo volo per Palermo, cinque tratte aeree, che lo portarono a far scalo negli aeroporti di Lamezia Terme, Roma/Ciampino, Bologna e Palermo.

La prima tratta si realizzò tra Lamezia Terme e Roma Ciampino dalle ore 08.07 alle ore 08.54; l'equipaggio era formato dal Comandante pilota Pistone Federico, dal co-pilota Signorini Antonio nonché dagli assistenti di bordo Contoli Stefano e Urbinati Patrizia. Le condizioni meteo erano buone; il volo si svolse regolarmente; fu segnalata dal Comandante una sola anomalia: l'orologio del co-pilota aveva il vetro rotto o incrinato.

Il secondo volo riguardò il percorso Roma Ciampino-Bologna, con partenza ad ore 10.12 e atterraggio ad ore 10.50; dell'equipaggio è stato accertato facesse parte il Comandante pilota Tessarolo Mario, il quale, pur non rammentando gli altri componenti, ha riferito che il volo si svolse regolarmente senza anomalie di sorta (v. esame Tessarolo Mario, PG 11.02.92).

Sempre il Comandante Tessarolo e, presumibilmente lo stesso equipaggio, coprì il percorso tra Bologna e Lamezia Terme; l'aereo decollò ad ore 13.03 con un ritardo di 33' per atterrare ad ore 14.29 con un ritardo di 39'. Neppure in questo ciclo venne riscontrata e segnalata alcuna anomalia.

Alle ore 16.10, con un ritardo di 80', l'I-Tigi decollò da Lamezia diretto a Palermo ove giunse alle ore 16.59, accumulando un ritardo di 89'. L'equipaggio, del quale sono stati identificati i piloti Capitoli Sandro, comandante, e Rous Eligio, co-pilota, non evidenziò irregolarità o anomalie.

Con un ritardo di 102', ad ore 17.57, il velivolo come IH881 decollò da Palermo alla volta di Bologna, ove atterrò alle ore 19.04, riducendo il ritardo a soli 94'. Il Comandante Palagi Paolo, che non ha ricordato gli altri membri dell'equipaggio, ha riferito che il volo ebbe luogo regolarmente in buone condizioni meteo. All'arrivo dell'I-Tigi, sul piazzale antistante l'aerostazione erano presenti i seguenti velivoli: un DC9 dell'ATI (N-934F) proveniente da Alghero, un DC9 Itavia (I-TIDU) proveniente da Ciampino; un DC9 Itavia (I-Tiga) proveniente da Catania; un velivolo straniero tipo LJ36 proveniente da Ginevra.

Alle 19.40 cominciano le partenze di questi quattro velivoli, partenze che si susseguono rapidamente nell'ambito di ventotto minuti. Alle 19.40 parte il volo IH 803; alle 19.45 parte il volo IH 896; alle 19.50 il volo BM 1136; alle 20.08 il volo IH870, cioè l'I-Tigi per Palermo, che aveva iniziato il rullaggio dal piazzale di sosta a 20.02.

## **8. Le attività svolte prima dell'imbarco. I colli imbarcati.**

I controlli sui bagagli da stivare venivano effettuati soltanto su richiesta (non venne richiesto alcun controllo per quel volo). Nella stiva del DC9 in partenza dallo scalo bolognese erano custoditi, oltre ai bagagli, anche "...309kg di merce (consistente in: quattro colli documenti, un collo materiale e cinque colli ricambi)..." (v. esame Costa Gaetano, PG 28.06.80)

Le indagini sul materiale spedito hanno permesso di accertare che:

- quattro colli contenevano documenti; un collo materiale consisteva in una cassa di materiale per cancelleria inviato dalla Snamprogetti di Fano (PS) all'Agenzia Marittima Mancuso e figli di Palermo. Da una dichiarazione della Snamprogetti si è appreso che la spedizione riguardava copie di disegni del progetto relativo alla costruzione del Metanodotto algerino nel tratto Capo Bon (Tunisia) - Marsala (Italia) da consegnare ai tecnici Snam che seguivano i lavori di posa del metanodotto nel canale di Sicilia.

I 5 colli ricambi consistevano in: - n.1 inviato da Massey Ferguson S.p.A di Fabbrico (RE) alla Sicilferguson di Palermo; - n.1 inviato da S.A.T.M.N. di Tresigallo a La Duca Carmela di Palermo; - n.1 inviato da AUT. Favaglia Ezio di Ravenna a Calcestruzzi S.p.A di Palermo; - n.1 inviato da Stabilimenti meccanici V.M. di Cento (FE) a Officina Rettifica O.R.M. di Palermo; - n.1 inviato da Marini S.p.A di Alfonsine (RA) a Spalletti Ing. Mariano di Palermo.

Nonostante queste immediate indagini e la competenza, almeno nei primi tempi, di ben tre procure, tutte dotate di preparazione, esperienza e mezzi, nessuno propose tra gli inquirenti, o percorse la pista dell'attentato. Anche se sicuramente accertamenti in quel periodo su uomini e cose avrebbero dato, in positivo o in negativo, dei frutti migliori di quelli espletati a distanza di tempo. Ma proprio a distanza di tempo questa ipotesi, che era stata adombrata nella relazione Pisano dell'AM, sarà ripresa in più sedi ed imporrà nuove e più approfondite ricerche, che saranno esposte in altro capitolo.

\* \* \* \* \*

## **Capitolo II**



## **Le attività istruttorie fino alla formale istruzione**

### **1. Premessa.**

A seguito della concentrazione degli atti a Roma e della determinazione della competenza al modo che s'è detto alla locale Procura, quell'Ufficio procedette ad attività di sommaria istruzione dal luglio 80 al dicembre 83, allorchè richiese a questo GI la formale istruzione.

Sin dalle prime battute – ma indipendentemente dagli incarichi peritali affidati da Palermo, che sembrano quasi sparire dall'inchiesta, su cui si riverbera più l'attività della Commissione ministeriale – vengono compiuti più esami sui dati radar, la cui importanza è immediatamente rilevata da tutti coloro che erano in possesso di cognizioni in questo ambito non specialistico.

### **2. Gli accertamenti richiesti alla Selenia.**

Sui dati radar più esami sono stati compiuti nel corso dell'istruzione. Per quanto concerne quelli del sistema ATCAS e cioè quelli del traffico civile registrati dall'impianto di Ciampino, la prima analisi è quella effettuata dalla Selenia, che presentò nell'ottobre dell'80 una relazione all'AG e alla Commissione Luzzatti.

Nella conclusione di quella relazione si leggeva che fino all'ultima risposta del transponder nella traccia del volo del DC9 non era stato possibile distinguere più di un solo aeromobile e che i dati relativi al radar primario dopo l'ultima risposta del transponder indicavano la presenza di più oggetti che si spostavano a velocità diversa tra loro, individuando tre possibili traiettorie aventi velocità differenti: 1. una prima cui poteva essere associata una velocità di circa 700 nodi; 2. una seconda cui poteva essere associata una velocità media che passava dai 250 ai 120 nodi; 3. una terza cui poteva essere associata una velocità media che passava dai 300 ai 100 nodi. Non era sembrato possibile, con i dati a disposizione, trarre conclusioni attendibili sulla dinamica dell'incidente. Si riteneva infine che l'indagine potesse essere completata, convalidando mediante considerazioni di carattere cinematico, aerodinamico e meteorologico, le ipotesi di traiettorie formulate sulla base dei dati radar (v. relazione Selenia 08.10.80).

### **3. Le attività a Borgo Piave.**

Il PM, di seguito all'acquisizione il 3 ottobre dei nastri di Marsala, richiedeva allo Stato Maggiore dell'Aeronautica l'autorizzazione ad usare il centro tecnico di Borgo Piave per la decifrazione di quei nastri. L'autorizzazione veniva concessa il 18 successivo (v. nota SMA del 18.10.80). Il 4 novembre l'inquirente avvisava lo Stato Maggiore dell'Aeronautica che l'11 seguente avrebbe raggiunto Borgo Piave accompagnato dai membri della Commissione Ministeriale - Mosti e Manno -, del collegio peritale - La Franca e Cantoro -, della Selenia - Barale, Giaccari e Nucci -, e da un ufficiale di PG - Morena. In effetti quel giorno si presentarono a quel Centro i sopraddetti meno il perito Cantoro, Giaccari e Nucci della Selenia; ma più Chiappelli e Cucco della Commissione Itavia. Costoro erano ricevuti dal comandante del Centro generale Giuseppe Gullotta e condotti nella sala del Gruppo Sviluppo Sistemi Automatizzati, ove era presente il capitano Salvatore Di Natale, che in seguito diverrà consulente di parte per i militari AM imputati. Al Di Natale furono consegnati i nastri magnetici sequestrati, al fine di “determinare il

tracciamento della situazione aerea a Nord di Palermo nell'intervallo di tempo fra le 18.45 GMT e le 19.15 GMT del 27.06.80 e di ottenere la disponibilità del tabulato relativo nella parte non classificata”. Questo ufficiale precisava che per situazione aerea doveva intendersi la rappresentazione grafica non solo della traccia del velivolo direttamente interessato, ma anche delle tracce di tutti gli altri velivoli acquisiti dal sistema di registrazione.

In esito furono consegnati al Pubblico Ministero due tabulati: il primo relativo al periodo di tempo 18.43-19.04; il secondo al periodo di tempo 19.12-7.31. L'intervallo di tempo 19.04-19.12 – si affermava in verbale – era verosimilmente imputabile al tempo materiale per il cambiamento dei nastri. Esisteva poi un ulteriore intervallo di tempo – continuava il verbale – che andava dalle 19.22 alle 06.47 del giorno 28.06.80. Di Natale faceva presente, al riguardo del tracciato della situazione aerea a Nord di Palermo, che “al fine di garantire la genuinità e l'esattezza dei dati, occorre una disposizione di tempo pari ad almeno una settimana di tempo”. Il magistrato richiedeva quattro tracciati entro il 20 novembre e consegnava al capitano i due nastri magnetici per la decifrazione, chiedendogli anche quattro copie dei tabulati già presi in consegna (v. verbale di consegna 11.11.80). In una nota successiva con cui si trasmettevano i tabulati al magistrato il responsabile del Centro generale Gullotta precisava che il processo verbale di cui sopra doveva intendersi parzialmente modificato nel senso che “i due nastri magnetici occorrenti per la decifrazione erano stati riconsegnati brevi manu al termine della visita”. (v. missiva AM-Centro Tecnico Addestrativo DA, 17.11.80)

Il Centro, in esito alle operazioni di riduzione dati, consegnò sia l'11.11.80 che il 17.11.80 dei tabulati palesemente manipolati. Da essi infatti vengono tolte dai prospetti mediante taglio le colonne di x e di y; prospetti che dopo il taglio vengono uniti con nastro adesivo e consegnati all'AG. Una copia integrale comunque perviene agli atti giacchè prelevata in quella occasione dal perito d'ufficio, prof. La Franca.

Sulla vicenda v'è un interessante commento nella relazione Gualtieri che merita di essere integralmente riportato. “Si deve dunque presumere – in conformità del resto a quanto dichiarato alla Commissione dal maggiore Di Natale – che l'11.11.80 furono effettuate copie dei nastri originali per ottenerne i giorni successivi i tabulati richiesti dal giudice e che tali copie rimasero a Borgo Piave.

Dal testo del processo verbale risulta che i suoi estensori mostrano di non conoscere l'esistenza dell'esercitazione Synadex e quindi il fatto che

soltanto il nastro n.99 era relativo alla registrazione del traffico reale e il n.100 si riferiva alla registrazione dell'esercitazione.

Il primo tabulato consegnato al giudice nella stessa giornata (18.43-19.04) è presumibile sia stato tratto dal nastro n. 99. L'orario di inizio dell'estrazione dati – 18.43 – è frutto di una scelta operata in quel momento per osservare presumibilmente la situazione più prossima al momento dell'incidente: è noto infatti che il nastro, che si riferisce al traffico reale, ha come orario di inizio registrazione le h.11.20Z.

L'orario di interruzione dell'estrazione dati alle h.19.04 differisce da quello indicato nel verbale di sequestro del 3.10, dove si rileva che l'interruzione ha inizio alle h.19.00Z: tale differenza verrà attribuita ad un errore compiuto a Marsala dove si sarebbe trascritto l'orario iniziale indicato nella programmazione della esercitazione Synadex e non quello della effettiva interruzione della registrazione automatica del traffico reale. Anche i plottaggi trasmessi l'11.7 da Marsala a Martina Franca si interrompono alle h.19.00Z, anziché alle 19.04Z: si è affermato che in quella estrazione dati fu interrotta in quel momento perchè ciò che rilevava osservare era il periodo precedente l'incidente.

Il secondo tabulato (19.12-07.31) è presumibile sia stato tratto dal nastro n.100, quello attribuito alla registrazione dell'esercitazione Synadex. E' opportuno ricordare che la ricostruzione ufficiale dei tempi relativi all'esercitazione Synadex del sito di Marsala si è alla fine stabilizzata sulla seguente scansione: fino alle 19.04Z: registrazione normale del traffico reale; dalle 19.04Z alle 19.12Z: accecamento completo del sistema radar automatizzato Nadge per cambio del nastro e per l'introduzione di quello destinato a registrare esclusivamente l'esercitazione; dalle h. 19.12Z alle 19.22Z: esercitazione Synadex; dalle 19.22Z alle 19.47Z: “buco” nella registrazione automatica del traffico reale a causa del tempo impiegato per il nuovo cambio del nastro, ovvero per riavvolgere il nastro del traffico reale interrotto alle h.19.04Z ed osservare quanto era stato registrato relativamente all'incidente.

Dal verbale si può dedurre anche che il secondo nastro, quello utilizzato per l'esercitazione, non era vergine, contenendo anche la registrazione, tra le 06.47Z e le 07.31Z, di tracce di traffico reale da non confondere con le tracce del traffico reale pure registrate, come sarà appurato, durante l'intervallo dell'esercitazione, tra le h.19.12Z e le h.19.22Z.”.

Allo stato delle conoscenze di quel tempo – ovviamente al di fuori della cerchia degli specialisti, che all'epoca erano quasi esclusivamente appartenenti all'AM o alle imprese costruttrici di sistema radar – le

conclusioni della Commissione appaiono più che meritevoli e sicuramente frutto di intelligenti intuizioni. Ma la vicenda dell'interpretazione dei nastri radar non si ferma qui; ha invece ulteriori seguiti ? giacchè i sopralluoghi a Borgo Piave dureranno sino al 97, cioè all'anno di chiusura della fase presente – come si vedrà nel prosieguo della motivazione.

La Procura nello stesso mese chiedeva, come da accordi con la Direzione laboratori AM, al 4° Reparto dello SMA, di disporre il trasporto a Roma dei reperti selezionati presso l'aeroporto militare di Boccadifalco (v. nota Procura Roma 17.11.80).

Il comandante del distaccamento AM di Boccadifalco riferiva di aver consegnato, in ottemperanza a disposizioni del Procuratore della Repubblica di Palermo Guarino – una tale disposizione non si rinviene in atti – al comandante Cavallo del G222 dell'AM una serie di relitti e reperti, specificati nell'elenco che di seguito si riporta, per essere trasferiti ai laboratori dell'AM.

Gli oggetti erano i seguenti:

- nr.1 troncone di coda;
- nr.5 tronconi di fusoliera;
- nr.1 troncone di alettone;
- nr.1 troncone timone di coda;
- nr.3 pannelli in alluminio;
- nr. imprecisato di rottami di fusoliera di piccole dimensioni;
- nr.1 bombola ossigeno;
- nr.54 cuscini per sedili;
- nr.29 spalliere di sedili;
- nr. imprecisato di rottami di sedili;
- nr.2 battellini di salvataggio;
- nr.1 contenitore cilindrico in plastica trasparente;
- nr.2 contenitori cilindrici in plastica dura;
- nr.9 valigie contenenti effetti personali;
- nr.6 borse da viaggio contenenti effetti personali;
- nr.2 salvagenti;
- nr.1 coppia di ruote in gomma.

(v. processo verbale di consegna Furci Rocco, 24.12.80).

Come si nota manca la sonda e c'è un battello di salvataggio in più – qui due battelli, nel precedente verbale un solo gommone – e ci sono indicazioni generiche sui rottami di fusoliera di piccole dimensioni e sui rottami di sedili.

Il comandante del G222 ha confermato di aver compiuto la missione in questione. Il G222 apparteneva alla 46<sup>a</sup> Aerobrigata di Pisa e la missione era partita da questa città per Palermo Boccadifalco e da qui a Roma Ciampino. L'equipaggio era composto dal capitano Luciano Cavallo, dal maggiore Pasquale Luciano Guidi, dal maresciallo Ferraro Giuseppe e del sergente maggiore Cosimi Alessandro, deceduto nell'82 per incidente aereo e dal maresciallo Tulini, anch'esso deceduto.

Il materiale a Boccadifalco era alla rinfusa; ne nacque discussione con il comandante dell'aeroporto che pretendeva che venisse portato via così come si trovava ed esso Cavallo che richiedeva un minimo di confezionamento.

A Ciampino il G222 era atteso dai carabinieri che asserirono di dover prendere in consegna quel materiale per le indagini. A Boccadifalco, ha riferito sempre Cavallo, fu redatto un elenco ma non dettagliato. Della missione ha redatto un rapporto che di certo fu trasmesso al Comando della 46<sup>a</sup> Aerobrigata. Non ricordava, detto Cavallo, se i carabinieri avessero rilasciato o meno una ricevuta. Oltre ai carabinieri, ricordava, salì a bordo dell'aereo anche il capitano Palermo dell'AM.

Sul materiale i suoi ricordi erano però vaghi. Non rammentava se tra il materiale vi fossero due salvagenti di colore rosso, non rammentava se vi fossero due contenitori tubolari per boe sonore (v. esame Cavallo Luciano, GI 05.08.91).

Altrettanto vaghi i ricordi del secondo pilota, il quale afferma che del materiale vide ben poco. Ricorda che c'erano delle scarpe, dei vestiti, qualche salvagente tipo giubbotto di colore rosso, forse anche qualche sedile. Più preciso sul rapporto di missione. Si trattava di una relazione compilata dal capo-equipaggio contenente il modello di carico redatto dall'addetto al carico e una copia della bolla di carico – questa bolla è compilata in tripla copia, le restanti due vanno rispettivamente all'ente emittente e al destinatario del materiale. Non fecero un verbale di consegna, perché chi prese in consegna il materiale sicuramente sottoscrisse la copia della bolla di carico che restava nelle mani dell'equipaggio che aveva effettuato il trasporto. Il rapporto di missione era stato inviato al comando della 46<sup>a</sup> Brigata.

Il materiale fu caricato su camion. Il comandante dei carabinieri che avevano operato si alterò, perché a sua detta doveva predisporre un servizio di vigilanza per pochi stracci il giorno di Natale (v. esame Guidi Pasquale Luciano, GI 06.02.92).

Il maresciallo ricorda ancora meno sul materiale, al punto da non riconoscere alcunché nelle foto dell'hangar di Boccadifalco. Ricorda che

l'aereo giunse a Ciampino lato Ovest e che i carabinieri intervenuti, cinque o sei, operarono scrupolosamente, tanto da compiere una ispezione nel vano carico dell'aereo, per assicurarsi che nulla di quanto trasportato fosse rimasto a bordo (v. esame Ferraro Giuseppe, GI 06.02.92).

Il capitano dell'AM che era salito a bordo del G222, ha ricordato l'episodio, ha ricordato che i reperti furono scaricati alla rinfusa in un hangar di Ciampino, ove al tempo dell'esame testimoniale vi era il 93° Gruppo del 31° Stormo; ha riconosciuto dalle foto il materiale scaricato. Il responsabile dell'Arma che prese in consegna gli oggetti poteva essere il maresciallo Cilindro, comandante della Stazione, poteva essere stato presente anche il comandante della Compagnia capitano Marchisio o D'Ovidio (v. esame Palermo Sergio, GI 06.02.92).

Nessuno dei carabinieri – sia il comandante della stazione CC. AM di Palermo Punta Raisi da cui dipendeva il posto fisso CC. di Boccadifalco nel dicembre 80, sia il responsabile di questo posto fisso nello stesso periodo, che il comandante della stazione CC. AM di Ciampino nell'80 – ricorda di reperti del DC9 Itavia, il terzo escludendo altresì di aver presenziato all'arrivo e alle operazioni di scarico del detto G222 (v. esami Lazzarino Vincenzo, GI 10.02.92, Zizolfi Rosario, GI 10.02.92; Cilindro Antonio, GI 10.02.92).

Il 30 dicembre successivo l'ufficio comando dell'aeroporto di Ciampino inviava, in ottemperanza a ordine telefonico di tal colonnello De Giovanni, al laboratorio chimico di Via Tuscolana il materiale seguente:

- nr.1 bombola ossigeno anteriore destro;
- nr.1 alula del flap destro;
- nr.26 cuscini color rosso;
- nr.14 cuscini color celeste;
- nr.5 (o sei) schienali color celeste;
- nr.4 schienali color rosso;
- nr.14 cuscini senza foderina;
- nr.11 schienali con parti metalliche;
- nr.13 scatoloni contenenti materiale vario (valigie, salvagenti, borse, vestiti, borsette donna, rottami metallici, foderine e pezzi di gomma piuma di sedili e nr.2 canotti salvagenti color giallo);
- nr.2 rottami di carenatura di raccordo bordo uscita ala e fusoliera destra e sinistra;
- nr.1 rottame raccordo vano carrello parte sinistra e fusoliera parte anteriore; 262x158;
- nr.1 rottame parte anteriore terminale ala sinistra;
- nr.1 rottame raccordo vano carrello parte sinistra fusoliera 126x177;

- nr.1 rottame guida per poltrona;
- nr.3 rottami costituenti un carrello porta vivande;
- nr.1 rottame raccordo vano carrello parte sinistra fusoliera 64x46;
- nr.1 rottame raccordo vano carrello parte destra fusoliera 160x46;
- nr.1 rottame coda di coda;
- nr.1 asse con due ruote;
- nr.1 contenitore plastica ottagonale alto un metro;
- nr.1 rottame di color rosso 174x57;
- nr.1 rottame color rosso non identificato;
- nr.1 contenitore plastica ottagonale alto 92 centimetri;
- nr.1 contenitore plastica cilindrico altro un metro.

(v. nota a firma maggiore Francione Alberto, 30.12.80, con timbro probabilmente di ricevuta della Direzione laboratori).

Il 6 gennaio successivo l'ufficio Comando di Ciampino trasmetteva la detta ricevuta alla Procura, assicurando che quel materiale giunto il 23 dicembre precedente con G222 dell'AM da Palermo Boccadifalco, era stato custodito in apposito locale chiuso e sigillato fino all'invio alla Direzione laboratori (v. nota a firma Generale Giovanni Romano, 06.01.81). Questo elenco, si deve notare, menziona genericamente salvagenti e indica i canotti salvagenti in numero di due.

Quest'Ufficio successivamente richiederà al responsabile dell'aeroporto di Boccadifalco quanto non risultava trasferito e gli originali delle fotografie degli oggetti raccolti in quell'hangar. Il Distaccamento di detto aeroporto risponderà che i salvagenti e i contenitori erano stati consegnati a Cavallo, mentre il restante materiale non risultava giacente presso quel comando (v. nota GI 27.05.91 e risposta Boccadifalco 18.06.91).

Quest'Ufficio provvederà altresì per l'acquisizione delle copie della bolla di carico ma tale provvedimento avrà esito negativo sia presso la 46<sup>a</sup> Aerobrigata di Pisa che presso l'aeroporto di Boccadifalco (v. decreti di acquisizione 07.02.92 e relative relative negative).

Il materiale trasmesso ai laboratori AM sarà colà esaminato e vi resterà sino a che non verrà trasferito agli hangars dell'aeroporto di Capodichino, per ordine di questo Ufficio a disposizione del collegio Blasi. Ma su queste vicende infra.

Qui per terminare questo capitolo è necessario invece dire del relitto avvistato, ma non recuperato, dell'oggetto recuperato e accatastato con gli oggetti dell'hangar di Boccadifalco, di quegli oggetti recuperati nei mesi immediatamente successivi e collegati – come si vedrà se a ragione o a torto – nella vicenda dell'inchiesta con il disastro di Ustica. Come è necessario



dire degli accertamenti compiuti su quanto non appartiene al DC9, giacché per quanto vi apparteneva se ne dirà nelle parti relative alla ricostruzione sull'iron bird e alle perizie.

Il relitto che non fu recuperato era stato avvistato dalla motonave Carducci, mobilitata anch'essa per la ricerca e il soccorso. Nel suo giornale nautico si legge sotto sabato 28 giugno che ad h.07.15 era stato ricevuto da parte della Capitaneria di porto di Napoli l'ordine di dirigere per il punto situato in latitudine 39°49'N, longitudine 12°55'E per rotta 325, e che alle ore 13.48 era stato avvistato in latitudine 39°04'N e longitudine 13°10'E un relitto di circa 6 metri, longilineo di colore bianco con estremità triangolare rossa semisommerso.

“Detto bersaglio – continua il giornale – nonostante sia stato mantenuto sotto controllo per diverso tempo e non avendo la possibilità di metterlo a bordo dopo due ore di pendolamento sulla zona alle 15.45 se ne perdono le tracce e si presume che sia affondato” (v. estratto giornale nautico Carducci, 28.06.80).

Esaminato il comandante della Carducci ha riferito di non aver visto di persona questo relitto. Lo aveva avvistato l'ufficiale di guardia. Quando è giunto sul ponte gli è stato riferito che stava scomparendo. Nonostante ciò hanno virato e compiuto delle evoluzioni sulla zona di avvistamento, pendolando sino alle 16.00 circa, ma senza esito (v. esame Iaccarino Agnello, GI 16.04.91)

L'ufficiale di guardia è stato sentito sia dalla Procura di Genova che da questo Giudice. Secondo questo teste, che aveva visto l'oggetto dapprima ad occhio nudo e quindi lo aveva osservato con binocolo – il relitto era di forma cilindrica, ed aveva una parte di colore rosso-arancione ed una delle estremità aveva la forma di una pinna triangolare. Non ricordo di che colore fosse il resto, nè quale forma avesse l'altra estremità.

Questo ufficiale aveva riferito di essere stato interrogato nel settembre 80 da due persone, che si erano presentate l'una come dipendente Itavia e l'altra, di cui il cognome era forse Mannu, come militare dell'AM. Il colloquio era durato circa un'ora, ed era avvenuto presso gli uffici della Tirrenia a Genova a porto Colombo. I due gli avevano mostrato una sorta di catalogo, composto da fogli del formato protocollo, separati ma “tenuti insieme da un meccanismo a spirale”. Quei fogli riproducevano degli oggetti di forma allungata, apparentemente missili o bersagli di quelli usati in Marina. I due gli chiedevano se riconosceva in quelle figure l'oggetto visto (v. esame D'Agostino Danilo, PM Genova 28.01.81 e GI Roma 22.04.91).

I due sono stati identificati e sentiti. Il primo, Manno, era all'epoca membro della Commissione d'Inchiesta Tecnico-Formale del Ministero dei

Trasporti, presieduta dal dr. Luzzatti, quale membro esperto designati dall'ANPAC. Il secondo, Cucco, ingegnere dell'Itavia, autorizzato ad assistere ai lavori della Luzzatti come osservatore.

Entrambi ricordano di aver interrogato il D'Agostino. Secondo Manno costui riferì che l'oggetto galleggiante avvistato era di colore bianco e rosso, sui tre o quattro metri di lunghezza, con una sorta di appendice, e ne fece anche uno schizzo. Schizzo rinvenuto ed esibito, e dal quale si nota che l'oggetto era cilindrico lungo 6 metri con una sorta di pinna triangolare (v. esame Manno Gaetano Giulio, GI 23.05 e 07.06.91).

Secondo Cucco, egli e Manno si erano preparati sul Jane's Aviazione, giacché all'epoca si mirava ad appurare se l'oggetto fosse o meno un radio-bersaglio.

E così mostrarono al D'Agostino o il Jane's o fotocopie di parti del Jane's. L'idea di investigare sui radio-bersagli – afferma Cucco – era stata determinata dal rinvenimento di alette di color arancione da parte dei carabinieri, una prima in Sicilia e una seconda in Calabria.

Idea confermata dal rinvenimento altresì di una lente di materiale ottico particolare che poteva essere associato ad un sistema di guida sensibile all'infrarosso, per ordigno militare. Questa lente – continua Cucco – era stata ritrovata tra i relitti ripescati subito dopo il disastro, era stata da lui personalmente esaminata, nei laboratori dell'AM di via Tuscolana; si trattava di frammento di lente a forma semicircolare e da questo frammento si poteva desumere che avesse diametro di una decina di centimetri, spessore di due o tre centimetri e notevole curvatura (v. esame Cucco Alberto, GI 09.07.91).

Questo frammento fu visto anche dal presidente della Commissione Ministeriale, il quale però non ricorda dove fosse stato trovato, se nei cuscini, tra gli schienali o su qualche cadavere. Ricorda che se ne discusse in relazione alla possibilità di determinarne la provenienza dell'aeromobile, se cioè fosse una parte dell'aereo come un frammento di oblò. Ammette che nella relazione non se ne fa menzione, ma giustifica questa omissione asserendo che ciò fu dovuto al fatto che la Commissione non attribuì valore ai fini dell'indagine. Non ricorda, di questo frammento, particolari, tantomeno la curvatura e lo spessore; nè ricorda se esso fu attribuito all'aeromobile o ad oggetto diverso. Fu esaminato comunque all'interno dei laboratori AM di via Tuscolana e con probabilità potrebbe essere stato consegnato all'allora responsabile di quei laboratori il maggiore Oddone. Non ricorda, infine, se su tale reperto si fece l'ipotesi che facesse parte di un sistema di guida sensibile all'infrarosso per ordigno militare o di parte di un'attrezzatura subacquea (v. esame Luzzatti Carlo, GI 16.07.91).

Di questa lente nessuno fa menzione nei verbali di rinvenimento, nè viene più rinvenuta nei reperti.

Altro oggetto recuperato visto e mai più rinvenuto nei reperti è il casco con il nome del pilota. Di questo casco ne ha parlato il colonnello Lippolis, comandante all'epoca del Rescue Coordination Center del 3° ROC.

Costui, come risulta dal suo interrogatorio da parte del colonnello Barale, delegato dalla Commissione Pisano – acquisito insieme alla bobina di registrazione con decreto 11.07.91 – dichiara di essere stato chiamato a Palermo a breve distanza dal fatto dal Giudice che conduceva l'inchiesta e dalla sua “Commissione” formata – riferisce, da un medico, un anatomopatologo, un chimico, un fisico – e di aver visto tra i reperti un casco da pilota, di un americano, con il nome di costui John Drake.

Su questo casco egli aveva anche parlato nella relazione scritta. Ricorda in particolare che s'era pure accertato che questo pilota durante un'esercitazione s'era lanciato da un aereo in decollo da una portaerei, s'era salvato ma aveva perso il casco, che sarebbe stato ritrovato su una spiaggia. Il casco era rimasto però nelle mani della Commissione, perché s'era fatto anche “l'illazione che fosse stato un aereo americano ad impattare o ad urtare il nostro velivolo”. “Del casco me lo ricordo perfettamente – aggiunge Lippolis – ...mi ricordo anche il nome John Drake...” (v. dichiarazioni Lippolis Guglielmo al colonnello Barale Nello - Commissione Pisano - 16.04.89).

La relazione della suddetta Commissione riferisce nell'annesso 27 su questo casco, affermando che esso, con la scritta John Drake, era secondo Air South, di un pilota che lanciandosi da una portaerei si era salvato.

Questo annesso non era stato però allegato alla edizione ufficiale della Relazione, inviata sia al Ministro della Difesa che all'Autorità Giudiziaria. E' stato acquisito solo a seguito dell'audizione del generale Pisano ad opera della Commissione Stragi (v. annesso 26, pervenuto il 3.11.89 a seguito audizione Pisano 12.10.89).

Proprio a questa Commissione Lippolis aveva confermato la vicenda del casco. “...dopo che diedi la mia ampia disponibilità e che si resero conto delle mie conoscenze – il giudice Guarino e i periti da lui nominati, nde – mi fecero determinate domande. Mi portarono anche a vedere dei pezzi che erano stati ritrovati: un casco con la scritta John Clark, – probabilmente intendeva dire: John Drake; nde – quello che loro definivano un missile o qualcosa di simile...” (v. audizione Lippolis Guglielmo, Commissione Stragi 16.01.90).

Lippolis ha confermato nuovamente dinanzi a questo Ufficio l'episodio dichiarando di ricordare perfettamente il fatto. Vide il casco, vide che recava il nome John Drake, fu compiuta una ricerca presso gli americani per sapere chi fosse questo John Drake, per accertare se avessero perso un pilota con questo nome. La ricerca fu compiuta presso Airsouth per via telefonica richiedendo al commander Zimmermann NSA che all'epoca vi prestava servizio e fungeva da interlocutore con il ROC, o a chi per lui. Airsouth, che aveva all'epoca come recapito telefonico il numero 72434-454 o 459 della rete di Napoli, aveva risposto che si trattava di un pilota caduto e ripescato. Gli americani non avevano però riferito di che aereo si trattasse, nè da quale portaerei fosse decollato. Nel ricordo di Lippolis affiora solo che il casco sarebbe stato recuperato diverso tempo dopo la caduta dell'aereo, cioè gli americani avrebbero risposto che la vicenda si sarebbe verificata diverso tempo prima del disastro di Ustica. Sulla vicenda fu redatta una relazione del Soccorso. Il colonnello non ricorda però se l'RCC da lui comandato era stato allertato per la caduta dell'aereo americano, pilotato da questo John Drake.

Ricorda invece che il casco era di fibra, non presentava rotture; aveva una parte interna spugnosa, una visiera e un cordone per l'auricolare. Ricorda che sull'esterno v'era il nome John Drake anche se non rammenta se lo scritto fosse frontale o sul lato. Ricorda che uno dei membri della "Commissione" di Guarino aveva asserito che quel casco era stato rinvenuto su una spiaggia siciliana. A contestazione del fatto che in Commissione Stragi aveva riferito che il nome era John Clark, afferma che può essersi sbagliato, di non ricordare però con precisione, e che i nomi comunque sono simili. Il nome però era riportato sui rapporti che faceva quotidianamente al comandante del ROC, generale Mangani, e che questi poi girava al COP a Roma. Non lo riconosce tra quello che è tra i reperti del MiG. Questo è un casco di manovra, quello "John Drake" era un casco da piloti (v. esami Lippolis Guglielmo, GI 01.07.91, 29.01.92, 23.06.92).

Ordinata l'acquisizione dei rapporti del comandante dell'RCC di Martina Franca al comando del 3° ROC, il decreto sortiva effetto negativo, giacché la Commissione appositamente costituita non rinveniva nell'archivio di quel comando alcuna documentazione del genere richiesto (v. decreto di acquisizione 24.06.92).

Sulla vicenda venivano altresì formulate più rogatorie alle autorità statunitensi.

Alla prima, del maggio 92, con la quale si chiedeva in quali circostanze il casco era stato smarrito e di procedere, ove ancora possibile, all'esame testimoniale del pilota che lo aveva perduto, fu risposto

richiedendo, a causa del tempo passato dal disastro e dal fatto che il nome John Drake è estremamente comune, qualsiasi altra informazione utile per identificare il pilota e sul casco (commissione rogatoria 14.05.92 e risposta Ambasciata USA 11.06.92).

Con una seconda, del gennaio 93, venivano fornite tutte le informazioni in atti sul casco, e cioè: che era stato rinvenuto su una spiaggia siciliana al tempo del disastro; che era stato conservato in un deposito dell'aeroporto di Palermo-Boccadifalco; che era stato esaminato da un collegio di persone nominate dal magistrato inquirente nei giorni immediatamente successivi al disastro, che era di fibra, con una parte interna spugnosa; una visiera e un cordone per auricolare; che vi era scritto all'esterno, come già comunicato il nome John Drake; che non presentava rotture, che le autorità statunitensi in Italia, interpellate, al tempo, avevano affermato che effettivamente esisteva un pilota di nome John Drake che, decollato da un mezzo navale, a causa di un incidente aveva dovuto abbandonare il velivolo e lanciarsi in mare; che il casco nei vari spostamenti del materiale era andato smarrito.

A questa richiesta ha risposto il Dipartimento della Difesa riferendo che sull'oggetto il Navy Safety Center aveva condotto una ricerca computerizzata sui dati del periodo gennaio 77-marzo 93. In effetti c'erano stati quattro incidenti in quel periodo che avevano coinvolto un membro di equipaggio aereo con il nome di Drake. Nessuno di coloro però aveva come prima iniziale "J" e tutti gli incidenti erano accaduti negli Stati Uniti continentali. Anche l'Air Force Safety Agency aveva compiuto una ricerca nei suoi archivi. In effetti l'Aeronautica degli Stati Uniti ha un pilota di nome John Drake, ma costui non era mai stato coinvolto in incidenti nè assegnato al teatro europeo durante il periodo di tempo d'interesse.

La risposta si concludeva rilevando che l'asserzione che quel casco era stato perso in un incidente aereo della Marina era basata su un evento avvenuta prima del 77 o era frutto di mera deduzione. Si evidenziava altresì che ci sono diversi tipi di casco usati da persone diverse da membri di equipaggi aerei. Si raccomandava infine di contattare le autorità NATO per avere conferma o smentita sulle informazioni avute dal maggiore Zimmerman di Napoli (commissione rogatoria 23.01.93 e risposta Dipartimento della Difesa 29.04.93).

Alla terza, del febbraio 93, con la quale si fornivano tutti i dati relativi all'informazione del maggiore Zimmerman - fonte ed occasione della notizia, luogo di servizio dello Zimmerman e relativo recapito telefonico - a tutt'oggi non s'è ricevuta risposta (commissione rogatoria 12.02.93).

Altro oggetto recuperato visto e poi scomparso è il serbatoio del T33. Questo reperto ha vicende analoghe al casco. Fu mostrato a Boccadifalco al colonnello Lippolis, che lo identificò. Non fu mai fotografato nè trasportato a Ciampino. Quando lo si è cercato non è stato più rinvenuto.

Ne parla Lippolis per la prima volta in occasione dell'inchiesta della Commissione Pisano. Al colonnello Barale che insieme al capitano Santamaria di Martina Franca lo sta interrogando sulle operazioni di soccorso e recupero, Lippolis, riferendo sulla sua collaborazione al giudice Guarino e ai periti di costui, afferma "...dopo di che il giudice fu molto contento del mio contributo e a un certo punto se ne uscì dicendo: io ho trovato anche il missile, noi abbiamo anche il missile; dico: e che è 'sto missile? e così mi fecero vedere, mi portarono in un hangar e mi fecero vedere 'sto missile, il quale tutto mi pareva tranne che un missile, a me mi pareva proprio un... che ti posso dire ... una tanica di 33 insomma, forse una tanica di 33 dello stesso colore grosso modo, mancante dell'ogiva... era argentato, somigliava ad una tanica di 33, non era più lunga, e ci mancava la parte anteriore, quindi questo non poteva essere un missile che aveva colpito niente, perché sennò non lo trovavano..." (v. dichiarazioni Lippolis Guglielmo al colonnello Barale Nello 10.04.89).

Tali dichiarazioni sono state confermate dal Lippolis sia dinanzi alla Commissione Stragi che a questo Ufficio (v. audizione Lippolis Guglielmo, Commissione Stragi 16.01.90 ed esame dello stesso, GI 01.07.91).

Questo ufficiale spiega quindi che il serbatoio da lui visto a Boccadifalco corrispondeva come forma e come dimensioni alari al T33 (v. esame Lippolis Guglielmo, GI 23.06.92).

Specifica dopo aver preso visione del serbatoio ripescato nell'ultima campagna Wimpol del 92, che questo è grande quanto quello di Boccadifalco e ha due alette nel cono di coda mentre il secondo ne aveva soltanto una (v. esame Lippolis, GI 27.07.92).

Di questo oggetto si rammenta anche l'inquirente all'epoca della visita a Boccadifalco, che lo definisce corpo cilindrico ma si confonde stimandolo un serbatoio per l'acqua e non, come in effetti era, per il carburante (v. audizione Guarino dinanzi alla Commissione Stragi 03.12.91).

Il serbatoio del T33 è scomparso anch'esso, come gli altri reperti di cui non s'è avuta più alcuna traccia. Come s'è visto nel trasferimento da Boccadifalco a Ciampino fu effettuata una selezione nel materiale raccolto nell'hangar del primo aeroporto. Dagli atti non s'è compreso però chi abbia ordinato questa selezione, quali siano stati i criteri seguiti, chi l'abbia eseguita. Certo è che alcuni reperti sono stati lasciati nell'aeroporto

palermitano e mai più ritrovati, tra gli altri il casco “John Drake”, il serbatoio del T33, il carrello anteriore di un aereo, a detta di Lippolis della 2<sup>a</sup> guerra mondiale.

I reperti erano stati divisi, come già s'è detto, in tre categorie da personale specializzato del SIOS. Ma nemmeno questa divisione è stata seguita da quelli che selezionarono il materiale, giacché di quelli sotto il punto 2c, cioè gli oggetti non facenti parte sicuramente del velivolo, alcuni sono stati trasportati a Ciampino altri lasciati a Boccadifalco, come la sonda meteorologica con antenna ad ombrello, contenuta in imballaggio di polistirolo. Ed anche questo oggetto non è stato più trovato.

Tra gli oggetti invece trasportati sono di rilievo innanzi tutti i due salvagenti di colore rosso di tipo marino con imbottitura galleggiante con sigle e targhette con scritte e numeri.

Questi oggetti furono individuati nei punti 39.13N-13.09E, da una motobarca del Doria, il giorno 29.06 alle 06.41.

Da un'indagine condotta dall'Interpol negli Stati Uniti, ed in particolare presso il Comando Generale della Guardia Costiera, è risultato che questi reperti sono giubbotti di fibra di vetro in dotazione alle forze militari. L'articolo era stato prodotto in grande quantità per molti anni e destinato alla Marina Militare e della Guardia Costiera degli Stati Uniti. Generalmente quel giubbotto non doveva essere utilizzato a bordo di velivoli militari statunitensi, ma gli elicotteri di soccorso potevano esserne dotati occasionalmente durante le operazioni di emergenza. L'uso di quel giubbotto militare comunque non era autorizzato a bordo di velivoli e navi civili o per il trasporto merci.

L'identificazione del primo giubbotto era stata effettuata tramite l'esame della forma e delle caratteristiche nelle fotografie scattate a Boccadifalco e portate a Washington e in base all'esistenza di targhette di tipo prettamente militare. L'indicazione DSA con numero stava ad indicare il numero di contratto. La ditta produttrice era la Safeguard Corporation, Ohio, numero di telefono (606) 431-7650.

La sigla NSA indicava di solito “Naval Support Activity” ovvero un particolare tipo o postazione a terra della Marina Militare statunitense. OMB indicava di solito “Outboard Motor Boat” e quindi il giubbotto in questione doveva provenire da una piccola imbarcazione fuoribordo in dotazione ad una unità navale di supporto.

Il secondo giubbotto era del medesimo tipo. Su di esso apparivano, come s'è detto, le sigle CV60 UB4 DECU, che indicano la sua provenienza ossia la U.S.S. Saratoga con numero d'imbarcazione militare (Navy Vessel number) CV60. La sigla UB4 indicava con ogni probabilità “utility boat 4”.

La sigla DECU si riferiva probabilmente ad un particolare settore della nave, forse la zona ponte. Quindi quel giubbotto proveniva molto probabilmente da una delle scialuppe di salvataggio della Saratoga (v. rapporto Interpol 21.04.92).

Sulle sigle e le targhe è stato interpellato dapprima lo Stato Maggiore della Marina e questo organo ha riferito che il significato delle sigle “NSA-OMB” e “CV60 UB 4 DECU”, era sconosciuto; ha riferito altresì di aver interessato la Marina degli Stati Uniti poiché il gruppo “CV60” aveva elementi di coincidenza con il distintivo della portaerei statunitense Saratoga; e di aver ricevuto risposta secondo cui la sigla NSA-OMB, non coincideva a nulla di noto agli Americani, e la sigla CV60 UB4 DECU stava rispettivamente il primo gruppo per Saratoga e il secondo per una imbarcazione di supporto logistico nr.4; mentre non v'era nessuna indicazione per “DECU” (v. rapporto ROCC 11.05.92).

Mostrate le fotografie di questi reperti all'ammiraglio Flatley, comandante della detta Saratoga, questi ha dichiarato preliminarmente: “che il salvagente si sia trovato nell'immediatezza del fatto è un'altra coincidenza”. Ha poi aggiunto che quel tipo di salvagente viene utilizzato nel compimento di operazioni di trasbordo o sulle scialuppe per raggiungere la terra. A bordo della sua portaerei c'erano circa quattrocento esemplari di quel salvagente. A volte i marinai piuttosto che aggiustarli li gettano in mare e in un anno se ne perdono diversi. Ovviamente non erano salvagenti per piloti d'aereo, nè venivano usati sugli elicotteri. C'era anche un terzo tipo di salvagenti, un giubbotto meno ingombrante che veniva usato dai marines addetti alle operazioni di manutenzione sui ponti (v. esame Flatley James, GI 10.12.92).

L'ufficiale del SIOS che fu inviato a Boccadifalco per esaminare un casco ritrovato in mare poco tempo dopo il disastro, vide nell'hangar di quell'aeroporto i salvagenti, ma non collegò assolutamente le sigle che vi apparivano con unità militari (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 22.06.92).

I salvagenti in questione sono stati esaminati da testi e periti; tuttora sono conservati presso l'hangar Batler di Pratica di Mare; furono fotografati nell'immediatezza del recupero e cioè quando furono raccolti a Boccadilfalco. Mai è emerso che uno di loro fosse ricoperto di mitili. In tal senso depone un pilota dell'Itavia che era stato imbarcato sul Doria nella qualità di vice-presidente dell'ANPAC. Costui asserisce infatti che il giubbotto US Navy recuperato e da lui visto sul ponte del Doria, non poteva “essere interessato all'incivolo in quanto ricoperto da telline”. Di certo egli ha visto qualcosa di diverso dai nostri due salvagenti, giacchè su di essi non v'era alcuna scritta che riconducesse direttamente alla Marina degli Stati



Uniti, nessuno ha mai parlato di oggetti con lunga permanenza in mare, nessun mitile appare nelle fotografie sulla superficie dei salvagenti in questione (v. esame Grilli Giorgio, GI 26.02.92).

Altri oggetti non appartenenti sicuramente al DC9 erano i “due ruotini con pneumatico collegati tra di loro da un asse metallico”. Questo oggetto, nonostante fosse stato identificato già a pochi giorni di distanza dal disastro, s'è prestato a ricostruzioni fantastiche, giacchè da alcuni è stato stimato come carrello anteriore di un aereo da caccia.

In effetti la Commissione Itavia sin dal 14 luglio dell'80 aveva accertato che si trattava di ruote costruite dalla ditta Marini di Alfonsine e da questa spedite a Palermo proprio con il volo IH870 del 27 giugno 80 (v. relazione Commissione d'Inchiesta IH, 14.07.80).

La Questura di Ravenna il giorno seguente trasmetteva alla Procura la documentazione relativa alla spedizione di ruote anteriori per veicoli industriali inviati dalla S.p.a. Marini di Alfonsine all'impresa Spalletti Ing. Mariano di Palermo (v. nota della Questura di Bologna, 15.07.80).

Sentito il titolare della ditta produttrice, costui esaminando la bolla di consegna e la fotografia dell'oggetto ha riconosciuto che si trattava di un pezzo per spruzzatrice di emulsione, più precisamente delle due ruote anteriori direzionali, gemellate e collegate da un mozzo trasversale di pochi centimetri di lunghezza, su cui veniva montato una sorta di perno; il tutto serviva di supporto per i due serbatoi di una spruzzatrice. Ha aggiunto che la Spalletta di Palermo si occupava della costruzione di strade (v. esame Marini Roberto 31.10.90).

Questo oggetto non è stato trasferito da Boccadifalco a Ciampino e comunque non è tra i reperti oramai accentrati nell'hangar di Pratica di Mare, nè si trova più a Boccadifalco. Altro oggetto di quelli classificati come non appartenenti all'aeromobile, ma presumibilmente a bordo dello stesso secondo la relazione SIOS più volte menzionata era la rete in fibra plastica, verosimilmente impiegata - spiega quella relazione per fissare carichi da stiva. Questo oggetto non è tra quelli trasportati da Boccadifalco a Ciampino e comunque oggi non è tra i reperti a Pratica di Mare, nè si trova più a Boccadifalco.

Già la relazione tecnica del prof. Giulio Cantoro nominato nel collegio della Procura di Palermo aveva escluso che potesse trattarsi di parte del DC9, ed aveva stimato che dovesse essere parte di imbracatura o rete di sollevamento e fissaggio merci di impiego più probabilmente navali. I responsabili Itavia avevano affermato - aggiunge la relazione Cantoro - che quelle imbracature non facevano parte della dotazione dei loro aeromobili, nè passeggeri, nè cargo, e i tecnici del RAI avevano espresso il parere che

non potesse trattarsi di imbracatura usata nel settore dell'aviazione civile (v. relazione Cantoro Giulio 26.11.80)

Terzo oggetto sicuramente non appartenente, sempre secondo la relazione SIOS, all'aeromobile la sonda meteorologica con antenna ad ombrello di cui s'è già detto. Questo reperto non è nemmeno partito per Ciampino, è rimasto come s'è già osservato a Boccadifalco, non si sa per decisione di quale Autorità, e colà non s'è più trovato.

Sulla base della tecnologia di costruzione e della scritta su tale oggetto il perito sopra menzionato lo aveva definito trasmettitore di sonda meteorologica probabilmente di costruzione francese (v. relazione Cantoro, citata).

Di conseguenza si formulava commissione rogatoria alle Autorità Giudiziarie francesi perché si accertasse se quell'apparecchio fosse stato costruito in Francia e in caso positivo a chi fosse stato ceduto e in quale occasione usato (v. commissione rogatoria Francia, 21.07.92).

Altri oggetti sicuramente non appartenenti al DC9, i contenitori, due in materiale fibroso uno in materiale plastico, per boe sonore.

Un discorso a parte meritano i due battellini o canotti di salvataggio come vengono definiti nelle varie relazioni di recupero.

Il rapporto SIOS li definiva anzi lo definiva, giacché ne rileva uno solo, gommone giallo pluriposto senza copertura e lo stimava come oggetto non del velivolo bensì probabilmente presenti a bordo del velivolo.

Questi oggetti, recuperato il primo dalla De Turris della Guardia di Finanza e il secondo dal rimorchiatore Prometeo, sono invece del velivolo perché ne sono gli scivoli.

Così li definì anche la Blasi, specificando che l'uno era lo scivolo anteriore e l'altro posteriore probabilmente perché di lunghezza diversa. In vero quell'esemplare di DC9 ha soltanto due scivoli dai portelli anteriori di sinistra e di destra ed essi sono di eguali dimensioni.

Ma oltre questa stranezza nel 91 se ne aggiungerà un'altra. Nel corso della prima campagna di recupero Wimpol, quella cioè del 91, viene rinvenuto e portato alla superficie un terzo scivolo, eguale per dimensioni ad uno dei due ripescati nell'immediatezza del disastro, e con ogni probabilità appartenente al DC9, giacché le bombole del gas sono in tutto simili e recano delle scritte di revisione, similari in italiano.

Diversi da questi scivoli potrebbe essere il battellino di salvataggio recuperato dalla Waller e consegnato alla De Turris. Questo oggetto non corrisponde come colore agli scivoli, giacché questi sono gialli e il primo oggetto invece era arancione. D'altra parte gli scivoli ben si differenziano dai

semplici canotti di salvataggio giacchè mostrano su uno dei lati minori l'apparecchiatura di aggancio alla fusoliera dell'aereo.

Questi gli oggetti indicati nella relazione SIOS. Questa relazione però non distingue nella voce sub3 a (1) ove riporta tutti i rottami metallici e di materiale fibroso, tre reperti individuati dalla relazione Cantoro come non appartenenti al DC9.

Così concludeva la detta relazione su tali reperti:

1. relitto costituito da due superfici di lamiera di lega leggera con interposto a sandwich materiale espanso leggero di colore marrone. Le dimensioni sono di circa 120x45cm. Il relitto è in evidenza nella fotografia ril. 8 della Polizia Scientifica.

Forma a V fortemente allungata, verniciatura in rosso con bordatura in bianco su di una faccia, in giallo con bordatura in bianco sulla faccia opposta. Bordatura avvolgente in lamiera di lega leggera non verniciata, con rivettatura molto distanziata, su di un lato lungo e privo di bordatura sull'altro lato lungo. La tecnologia di costruzione molto elementare e grossolana ed i materiali impiegati, permettono di escludere che possa trattarsi di relitto derivato dall'aeromobile tipo DC9.

2. Relitto della stessa natura del precedente illustrato al punto 1, ma di sagoma rettangolare di circa 150x60cm.

Sulla superficie colorata di giallo reca il numero 5643 a grandi caratteri scritti a mano libera con pennarello blu, il numero è cancellato cifra per cifra con tratti di pennarello.

Più in piccolo in posizione anteriore al numero cancellato, si legge il numero 5436, sempre scritto a mano libera e con pennarello blu.

Anche questo relitto rivela all'esame un sistema di costruzione artigianale.

Le origini, la natura e lo scopo dell'oggetto cui tali relitti appartenevano non sono stati ancora identificati.

Come per il precedente e per gli stessi motivi si può escludere l'appartenenza ad un aeromobile tipo DC9.

3. Relitto metallico in lega leggera a sandwich con interposizione di sagomato a nido d'ape in lega leggera; il relitto presenta anche una parte d'attacco in metallo pieno. La forma è ad ala sagomata e rastremata su di un lato, le dimensioni sono di 1,30x0,37mt. e lo spessore massimo 25mm. La verniciatura è in colore arancione l'oggetto reca su entrambe le facce il contrassegno tricolore ad anelli concentrici della aviazione militare italiana. Su entrambe le facce, con frecce indicanti i punti di attacco, si legge l'indicazione tecnica in lingua italiana relativa ai dati di serraggio con chiave

dinamometrica: “bullone attacco ala - coppia serraggio max. 1,7kg.”(v. relazione prof. Giulio Cantoro, 26.11.80).

Per tutti e tre il perito escludeva l'appartenenza al DC9. (v. relazione Cantoro, citata).

Questi oggetti, saranno esaminati dalla Blasi, ma in seguito scompariranno. Di essi infatti non sono state più rinvenute tracce nè all'aeroporto di Boccadifalco nè altrove.

Ma non solo dei pezzi sopra indicati s'è persa traccia. Si sono perduti nei vari spostamenti fino a Capodichino anche pezzi menzionati nelle varie relazioni di recupero e non rilevati dal SIOS a Boccadifalco.

Tra gli altri una parte del DC9, ripescato dal Doria alle 18.12 del 28 giugno. Si trattava di una parte della fusoliera di rilevanti dimensioni - 2,70x1,70 - con portellino. Questo enorme frammento dell'aereo, che sarebbe facilmente individuabile, non esiste sulla ricostruzione sull'iron bird.

Mancano anche le tre cassette con le scritte “booster explosive” recuperate dal Buccaneer e non inviate a Palermo, bensì a Compamare Gaeta, perchè non ritenute pertinenti al disastro.

Alcuni di questi oggetti di sicura provenienza aeronautica rinvenuti nella stessa area dei relitti del DC9, avevano fatto supporre la caduta di altro aereo in quella zona e nel tempo del disastro, e conseguentemente supporre anche la collisione tra il DC9 e questo velivolo. Oltre queste supposizioni s'erano diffuse nei giorni immediatamente successivi al disastro voci che indicavano specificamente il tipo e l'equipaggio di questo secondo aereo, voci raccolte e pubblicate dalla stampa.

Scrissero su questo argomento ai primi di luglio il Paese Sera, l'Unità e il Corriere della Sera.

Il primo quotidiano il 3 luglio titolava in primo “Trovati vicino al DC9 inabissato relitti di un aereo militare USA” con sopratitolo “Sembra avvalorata l'ipotesi di una collisione in volo” e sottotitolo “si tratta di un seggiolino catapultabile, di due salvagenti e di una cintura da pilota diversa da quella del DC9, due canotti rossi- mancherebbe un Phantom” (v. Paese Sera 03.07.80).

Questo giornale continua il 5 successivo. “Sono i relitti chiave del giallo di Ustica” sulle fotografie del giubbotto NSA - OMB non civile e un contenitore di uso incerto - è il contenitore per boe di forma ottagonale, nde.

Quindi nel corpo dell'articolo l'indicazione di un altro giubbotto militare, il cordame di un paracadute, la cinghia da pilota diversa da quella del DC9 per colore e meccanismo di attacco (v. Paese Sera 05.07.80).

Quello stesso giorno l'Unità pubblica un articolo dal titolo: “Sono molte le prove: caccia USA ha speronato il DC9 dell'Itavia?” Viene elencato

uno “sconcertante inventario” dei rottami recuperati. Tra gli altri i battellini recuperati dalla motonave Helene Waller, battellini che sono di colore arancione e non giallo come gli scivoli del DC9, le bretelline d'ancoraggio del pilota nei meccanismi diversi da quello in dotazione agli aerei italiani, una rete di paracadute (v. Unità 05.07.80).

Sempre questo quotidiano l'indomani ritorna sull'argomento con un articolo dal titolo e dal contenuto più dettagliato. “Oltre all'altro materiale americano recuperato tra Ponza e Ustica c'è anche un pezzo di fusoliera di un jet militare USA, ma non se ne sa più nulla. Il grosso frammento trasportato a Napoli da uno dei mezzi di soccorso. Strisce bianche e rosse, e quindi non si tratta di relitti del DC9 dell'Itavia. Due piloti di una base NATO mancherebbero all'appello”.

Bianco e rosso erano i colori di caccia antisommersibili presentati il 30 maggio precedente dall'ammiraglio Shean, comandante delle forze NATO in conversazioni con giornalisti napoletani, in cui aveva rilevato che quei velivoli erano impiegati nel medio e basso Tirreno e nel Mediterraneo occidentale per il controllo di 54 unità navali sovietiche, tra cui 15 sommersibili atomici.

Non solo. La notizia secondo cui non avrebbe fatto ritorno da una missione proprio la sera del disastro un Phantom sulla portaerei Saratoga, per più giorni non aveva avuto risposta sino al lunedì precedente l'articolo, giorno in cui era stato emesso un laconicissimo comunicato: Non manca alcun aereo della NATO.

Infine si riportava la notizia secondo cui sarebbero mancati all'appello da otto giorni due piloti statunitensi il capitano Reinhold e il sergente Davitt, partiti proprio il venerdì della sciagura dalla base di Verona (v. Unità 06.07.80).

Questa notizia veniva ripresa dal Corriere della Sera, che ribadiva la scomparsa di Reinhold e Davitt e del frammento di carlinga lungo circa 6 metri e dipinto a strisce bianche e rosse (v. Corriere della Sera 07.07.80). Sul medesimo giornale l'indomani la notizia della smentita ufficiale della NATO di una scomparsa di suoi piloti.

Tutti i giornalisti che avevano scritto gli articoli sopra riportati ne confermavano il contenuto (v. esame Baraldi Sergio, GI 03.05.91 e Purgatori Andrea, GI 04.05.91).

I giornalisti dell'Unità in particolare confermavano le notizie sulla scomparsa dei due piloti. Il primo, Vasile, ha ricordato che ci furono delle smentite da parte delle autorità americane e che comunque la fonte di quelle notizie era stata il collega della redazione di Napoli Faenza (v. esame Vasile Vincenzo, GI 03.05.91).

Costui ha confermato di aver raccolto notizia sui due piloti americani scomparsi da una persona di cittadinanza americana, che ben conosceva per averla invitata più volte nella sede NATO di Bagnoli in occasione di manifestazioni e conferenze stampa, di cui però non ricorda il nome. Questa persona era sicuramente un dipendente della NATO o del consolato statunitense a Napoli, ma poteva essere anche un appartenente ai servizi di sicurezza. Appariva sui quarant'anni; parlava correttamente l'italiano anche se con una leggera inflessione americana.

Faenza, pochi giorni dopo il disastro, lo aveva incontrato casualmente nei pressi della redazione napoletana dell'Unità in via Cervantes, mentre stava raggiungendo la sede dell'U.S.O. in calata S. Marco. Avevano preso un cappuccino e nel mentre l'americano gli aveva raccontato che due piloti, ovviamente statunitensi, di una base, che all'epoca dell'esame testimoniale il teste non ricordava più, erano stati messi fuori quadro operazioni per un grosso guaio che avevano cagionato. Erano stati già portati via e destinati ad un servizio operativo fuori dell'ambito NATO.

Il teste aveva cercato delle verifiche – nonostante fosse impegnato sull'attentato al consigliere Amato ad opera delle Brigate Rosse e sul conseguente arresto degli attentatori, tra cui il noto Seghetti – ma l'ufficio statunitense del comando NATO lo aveva invitato a rivolgersi ai comandi militari americani ed in particolare al comando aereo di Verona. Ma di lì a poco era sopraggiunta una smentita ufficiale dell'Ambasciata americana di Roma (v. esame Faenza Vito, GI 21.05.91).

Sulla questione veniva formulata rogatoria alle autorità degli Stati Uniti per conoscere se v'era stata collisione tra il DC9 Itavia e un velivolo militare statunitense, con a bordo i detti capitano Reinhold e sergente Davitt, e per conoscere altresì se tale notizia era stata smentita da un comunicato dell'Ambasciata a Roma, firmato dal funzionario Charles Loveridge, come indicato dalla stampa dell'8 luglio 80 (commissione rogatoria 14.05.92).

Nell'agosto successivo la risposta. Proprio il signor Loveridge di cui sopra – che però non riferisce se vi fu o meno quel comunicato – informava l'ufficio del Dipartimento di Giustizia – che risponde –, che l'ufficio stampa dell'Ambasciata non aveva più alcuna documentazione per il periodo in questione e che pertanto non era possibile esaudire la richiesta (v. nota Dipartimento di Giustizia USA 13.08.92).

Del seggiolino catapultato e della cintura di sicurezza a croce, se di cintura tratta, diversa per meccanismo di chiusura e di colore da quelle usate dai velivoli DC9 di cui si parla nel Paese Sera del 5 luglio sopracitato – della cintura appare anche la fotografia – nessuna traccia nè nelle relazioni di recupero, nè tra i reperti.

#### **4. La missione in USA presso l'FAA ed il NTSB.**

Nell'ultima decade di novembre l'inquirente si recò negli Stati Uniti accompagnato da membri della Commissione Luzzatti e della Commissione di inchiesta Itavia, per visite ed incontri con esperti presso la Federal Aviation Agency e il National Transportation Safety Board, proprio a fini di valutazione delle diverse ipotesi scaturite dagli esami analitico-matematici dei risultati forniti dalla società Selenia.

Il secondo ufficio cioè il National Transportation Safety Board, sulla base di informazioni prodotte da parte italiana, tra cui la relazione Selenia, e dalla ditta costruttrice dell'aeromobile cioè dalla Douglas, compì un'analisi diretta dei dati radar, determinando che: 1. l'aereo nell'incidente si era disintegrato in volo; 2. sulla base delle affermazioni acquisite non era possibile pervenire a conclusione valida sulla possibilità di una collisione in volo (v. relazione NTSB, 13.11.80). A breve distanza di tempo e a seguito delle ulteriori informazioni pervenute dall'inchiesta, informazioni che consentirono un'analisi più dettagliata della situazione radar, l'NTSB redasse una nuova relazione, secondo cui nei dati radar appariva in volo un oggetto non identificato. Quell'ente statunitense specificamente affermava che: 1. il DC9 e questo oggetto non si erano scontrati; 2. l'oggetto non identificato aveva attraversato l'area del luogo dell'incidente da Ovest verso Est a grande velocità ed approssimativamente nello stesso momento del verificarsi dell'incidente (v. relazione NTSB, 25.11.80).

Entrambe queste relazioni erano firmate da John Macidull, che intervistato più volte in tempi successivi ha sempre confermato questa interpretazione dei dati radar del disastro, così come implicitamente nell'esecuzione della Commissione Rogatoria alle autorità americane nel dicembre 91. In questa occasione l'esperto statunitense confermò di aver ricevuto ufficialmente l'incarico nell'autunno 80, precisando di aver compiuto una prima indagine e di aver riferito alla missione italiana – a coloro che egli chiama rappresentanti del Governo italiano – che senza la conoscenza dei margini di errore del radar e l'ubicazione delle stazioni radar, – proprio quegli elementi che saranno per lungo tempo “tagliati” dagli esperti di Borgo Piave - l'indagine non poteva essere approfondita. A seguito di questa sua riserva, alcune settimane dopo – egli ricorda due o tre – gli erano stati riferiti i margini di errore, ma non le ubicazioni, poiché coperte da segreto militare. In vero non si capisce quale, giacché egli stava

lavorando sulla stazione di Ciampino-Fiumicino del sistema ATCAS. Comunque sulla base dei nuovi dati com'è risultato, produsse il secondo report. (v. rogatoria USA, esame Macidull John, Washington 09.12.91).

## **5. La missione in Gran Bretagna presso l'AIB ed il Rarde.**

Il 2 novembre 81 il sostituto procuratore inquirente, accompagnato dal presidente della Commissione ministeriale d'inchiesta, Luzzatti, e dal maggiore Oddone dei laboratori dell'Aeronautica Militare - anche lui in seguito sarà nominato consulente di parte per militari AM imputati -, si recò in missione a Londra presso l'Accident Investigation Branch (AIB) ed il Royal Armament Research and Development Establishment (Rarde) per incontrare esperti specializzati nelle investigazioni sugli incidenti aerei, e nelle analisi di laboratorio. Sugli esiti della missione e sugli accertamenti richiesti ed eseguiti dall'AIB e dal Rarde si riferirà nel dettaglio nella parte relativa alle perizie.

## **6. Le dichiarazioni di Davanzali.**

Il 16 dicembre 80 – il giorno stesso in cui un decreto del Ministro dei Trasporti dichiarava decaduti tutti i servizi di linea affidati all'Itavia – il presidente di questa società inviava una lettera allo stesso Ministro dei Trasporti, in cui dopo aver ripercorso le vicende della compagnia ed espresso doglianze nei confronti di quelle decisioni, si affermava testualmente: “nessun cenno è stato fatto dal Ministro dei Trasporti e dalla Presidenza del Consiglio in ordine alla causa scatenante della crisi Itavia, che va identificata nell'incidente aereo di Ustica, in relazione al quale è ormai comprovata l'assenza di qualsiasi responsabilità da parte della compagnia unitamente alla certezza della distruzione, ad opera di un missile, di un aereo, mentre percorreva in perfette condizioni meteorologiche e di crociera una aerovia riservata dallo Stato italiano all'aviazione civile”. (v. lettera Davanzali al Ministro Formica, 16.12.80).

L'indomani l'Itavia emetteva un comunicato stampa, nel quale si ribadiva tale tesi, affermando che “le Commissioni d'inchiesta hanno stabilito che l'ipotesi del cedimento strutturale del DC9 è destituita di ogni fondamento, così come l'ipotesi di collisione in volo con altro velivolo si è



rivelata non attendibile. La causa dell'incidente è stata pertanto circoscritta alle ipotesi di “missile” o “bomba a bordo”. Peraltro di tali due ipotesi resta valida, sulla base dei rilevamenti operati, solo quella del missile. La registrazione dei dati radar evidenzia, infatti, al momento dell'incidente, la manovra di intercettazione del DC9 da parte di un aereo militare. Le tracce radar immediatamente successive dimostrano che il DC9 si è disintegrato in più parti, repentinamente deviate a 90 gradi dalla rotta stabilizzata. Le perizie mediche sulle salme dei passeggeri, attestano che si è verificato a bordo una “decompressione esplosiva”. Inoltre la presenza di fosforo su una scheggia della struttura del carrello principale, ritrovato nel corpo di un passeggero, comprova che l'aereo è stato colpito da un ordigno bellico. Il quadro delle evidenze dell'incidente, pertanto, configura che l'aeromobile DC9 Itavia è stato colpito da un dispositivo bellico di origine attualmente ancora non dimostrabile con evidente proiezione dei rottami principali lungo la traiettoria seguita dall'aereo militare intercettore” (v. comunicato stampa Itavia, 17.12.80).

Il giorno successivo Davanzali veniva escusso dal PM. In questa sede esibiva, oltre i documenti sopra specificati, una relazione datata 16 dicembre 80 e intitolata “considerazioni circa la dinamica dell'incidente del velivolo I-Tigi volo IH870 del 27.06.80” e la bozza non corretta del resoconto sommario n.18, concernente la risposta data dal Ministro Formica nella seduta del 17.12.80 alla Camera dei Deputati. Nel primo documento si ribadiva quanto affermato nel comunicato stampa, nel secondo si asseriva che “quella del missile resta per altro una ipotesi più forte delle altre”. (v. allegati 3 e 4 esame Davanzali, PM 18.12.80).

Alla contestazione del PM secondo cui alla pag. 6 della relazione sullo stato dei lavori della Commissione tecnica d'inchiesta Itavia sull'incidente, trasmessa all'ufficio del PM il 1°.12.80, l'intercettazione offensiva da parte di un vettore militare veniva indicata come la causa probabile dell'incidente e non vi si parlava invece di “certezza della distruzione ad opera di un missile”, come asserito nella lettera inviata al Ministro, il teste faceva presente che quella Commissione, pur parlando di causa probabile, in realtà aveva raggiunto la certezza “di identificare in un missile la causa dell'abbattimento del velivolo, giacchè l'aggettivo “probabile” rientrava in una terminologia consueta delle relazioni redatte dalle Commissioni di inchiesta. In realtà quella Commissione, unitamente alla Direzione della Società, che si era avvalsa della collaborazione di altri organi tecnici, era convinta che l'unica causa certa di abbattimento del velivolo fosse il missile.

In esito a tali dichiarazioni il PM avvisava il teste che potendo emergere indizi di reato in ordine alla contravvenzione di diffusione di notizie esagerate e tendenziose atte a turbare l'ordine pubblico (ex art.656 c.p.) “ogni parola detta da quel momento in poi avrebbe potuto essere usata contro di lui” e di conseguenza lo invitava a nominarsi un difensore di fiducia (v. esame Davanzali Aldo, PM 18.12.80). Interrogato lo stesso giorno, il Davanzali respingeva l'addebito e confermava la certezza della distruzione del DC9 ad opera di un missile, non solo come convincimento personale, ma anche come valutazione obiettiva sulla base di dati tecnici acquisiti sia dalla Commissione d'inchiesta Itavia sia da altri organi tecnici.

Spiegava quindi: “In particolare, esclusa l'ipotesi di un cedimento strutturale spontaneo, la vicenda non poteva che essere studiata ed approfondita in chiave di rilevazione radar. Le tracce radar hanno escluso la collisione con altro veicolo. Restava l'ipotesi di una intercettazione da parte di un vettore militare, oppure di una presenza di ordigno esplosivo a bordo dell'aereo. Anche questa seconda ipotesi è stata però scartata, dal momento che le tracce radar evidenziano una traiettoria intersecante da Ovest verso Est la rotta del velivolo I-Tigi con un angolo di attacco di circa 90 gradi. Da ciò il convincimento che il velivolo intercettore abbia attraversato la traiettoria del DC9 alcuni secondi dopo l'incidente. La mancata collisione diretta del velivolo militare con il DC9 fa ritenere per certa la fuoriuscita di un missile aria-aria che ha colpito l'aereo (1 - leggi: “l'intersecazione della traiettoria di volo del velivolo militare con quella del DC9 Itavia fa ritenere...).

Altro elemento si ricava dal tipo di caduta dei frammenti dell'aeromobile a seguito della decompressione esplosiva: se si fosse avuta la presenza di un ordigno a bordo i rottami dell'aereo si sarebbero concentrati in un'unica direzione in caduta sulla stessa traiettoria di volo; nel caso di specie, invece, i rottami si sono spostati da Ovest verso Est sulla stessa traiettoria del velivolo intercettore, ad una velocità iniziale superiore a quella del DC9 ma simile a quella del velivolo intercettore. Un ulteriore elemento a favore della certezza dell'abbattimento da parte di un missile si trae dalla presenza sulla scheggia di metallo rinvenuta in uno dei corpi delle vittime di tracce di composti estranei, in particolare di fosforo che è una sostanza riconducibile a carico di ordigni bellici. La scheggia appartiene al pannello di sostegno dei leveraggi del carrello, che è sito nella parte sottostante del velivolo.

Ciò fa ritenere che si sia avuto un colpo dal basso verso l'alto e ciò in termine di certezza, in quanto la scheggia è stata violentemente proiettata dal basso verso l'alto nell'interno dell'aereo attingendo il corpo di uno dei

passaggeri. La conferma della certezza di questa tesi si ricava altresì dalla decompressione esplosiva evidenziata dalla perizia medica sull'esame dei passeggeri, con riferimento ai tempi da zero a meno di mezzo secondo, cioè in termini di assoluta immediatezza, e quindi istantaneità della morte.

Gli organi di stampa, del resto, in particolare il quotidiano “Il Tempo” in vari articoli hanno divulgato la notizia secondo la quale l'abbattimento dell'aereo si verificò ad opera di un missile. Gli stessi articoli (del 13 e del 14 dicembre u.s. che produco) esprimono in termini di certezza la versione che io poi successivamente ho fornito al Ministro” (v. interrogatorio Davanzali Aldo, PM 18.12.80).

## **7. La ricezione della missiva del 2° Reparto AM.**

Proprio a seguito di queste notizie di stampa il SIOS/A inviava di lì a qualche giorno una nota al PM. Questo documento assumerà nel procedimento una rilevanza fondamentale, cosicchè è bene riportarne il testo integralmente.

“1. La stampa si è ampiamente interessata in questi giorni del noto disastro aereo in oggetto ed in più occasioni ha diffuso 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, precedendo così, senza fondati dati di fatto, le risultanze dell'apposita Commissione d'indagine nominata dal Ministero dei Trasporti che, secondo la stessa stampa, è ancora ben lontana dal disporre di concreti elementi per formulare un giudizio attendibile.

2. Allo scopo di dissipare taluni sospetti che potrebbero nascere dai contenuti degli articoli di stampa, nonchè dalle dichiarazioni fatte anche da autorevoli personalità interessate alla vicenda, si ritiene doveroso precisare quanto segue: a. al momento dell'incidente: - nella zona non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o NATO e nessun velivolo dell'Aeronautica Militare si trovava in volo; - non operavano nel Mar Tirreno navi o velivoli della 6<sup>a</sup> Flotta USA, come dichiarato da Cincusnaveur con il messaggio in allegato; - sul Poligono Sperimentale Interforze di Salto di Quirra non era in svolgimento alcuna attività;

b. l'analisi del tracciamento radar, effettuata dall'AM sulla base della documentazione fornita dai Centri radar di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona

dell'incidente. Tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano concludevano il volo senza inconvenienti. I tre Centri radar non hanno rilevato la presunta traccia del velivolo che, secondo gran parte della stampa, avrebbe attraversato la rotta del DC9 a distanza di 3 miglia o, peggio, sarebbe entrato in collisione con il DC9;

c. è inconsistente ed insinuante l'affermazione secondo cui sarebbero stati occultati dati relativi alle registrazioni su nastro delle tracce radar rilevate dal Centro di Marsala. E' invece vero che detta registrazione è interrotta momentaneamente quattro minuti dopo l'incidente (interruzione registrazione effettuata da un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro). Ma proprio perchè l'interruzione è posteriore di ben quattro minuti al momento dell'incidente, tutti gli eventi ad esso riferiti risultano perfettamente registrati e vagliabili senza alcuna penalizzazione sui risultati delle analisi;

d. nella zona di Ustica ed alla quota di volo del DC9, al momento dell'incidente il vento, secondo i dati forniti dal Servizio Meteorologico, aveva un'intensità di circa 100 nodi e proveniva da Ovest, perpendicolarmente alla rotta del velivolo. Questi dati indicano che dopo l'incidente i resti del DC9 sono stati sicuramente trasportati dal vento verso Est. E' invece molto opinabile l'affermazione che ciò sia avvenuto a causa dell'impatto con un missile, considerato che la traccia radar del DC9, alla scala dello schermo radar, corrisponde ad una macchia delle dimensioni di 200 - 500 metri; di conseguenza lo spostamento del DC9 per urto con un missile od oggetto volante di analoghe dimensioni sarebbe impercettibile sugli schermi radar e difficilmente rilevabile;

e. in merito poi al relitto trovato in data 20 settembre u.s. nelle acque di Messina, è confermato che si tratta di parte dell'impennaggio di coda di un bersaglio superficie-aria del tipo Beechcraft AQM-37A. Tale tipo di bersaglio è stato utilizzato dalla Meteor sul Poligono di Salto di Quirra nel corso del programma Helip-Oplo relativo alle prove di tiro in Europa del missile S/A "Improved Hawk". In quell'occasione furono lanciati 10 bersagli nel periodo 07.06.79-22.01.80. Tutti i bersagli erano di color arancione e due di essi sicuramente "cocardati" (come il relitto). Va inoltre segnalato che la vernice usata è resistente agli agenti atmosferici ed alla salsedine. Pertanto il relitto in argomento, presumibilmente trascinato in zona di Messina dalle correnti marine non può essere messo in relazione con l'incidente del DC9 dell'Itavia."

Questo documento è sottoscritto a firma illeggibile d'ordine del Capo del 2° Reparto il generale di Brigata Aerea Zeno Tascio (v. nota SMA, 2° Reparto, 23.12.80). Ad esso è allegato, come detto al punto 2.a. una

fotocopia della copia conforme, a firma del Capo del 3° Reparto, il generale di Brigata Aerea Corrado Melillo, del messaggio di Cincusnaveur attestante che al momento dell'incidente non operavano nel mar Tirreno velivoli della 6ª Flotta U.S.A. In effetti in questo messaggio, nel quale sono stati omessi la data e i destinatari eccetto l'Ambasciata degli Stati Uniti in Roma, si afferma in risposta al quesito sulla possibilità che un velivolo della Marina degli Stati Uniti potesse essere stato coinvolto nella caduta del DC9 Itavia: “Absolutely not! A through review has been conducted of all the U.S. Navy mediterranean operations on June 27, 190. It was been determined conclusively that the sixth fleet did not have any ships or aircraft operating in the Tirrenian Sea at the time of the DC.9 crash. Additionally there are no sixth fleet carrier or land based aircraft unaccounted for at this time”.

La nota del SIOS al PM è la copia integrale ad eccezione di un terzo paragrafo, di una lettera inviata tre giorni prima dallo SMA 3° Reparto allo Stato Maggiore della Difesa e in copia al 2° Reparto. Il paragrafo omesso era di questo tenore: “quanto sopra si porta a conoscenza di codesto Stato Maggiore sottolineando ancora una volta che, allo stato delle indagini, ogni notizia diffusa o ipotesi formulata in materia è quantomeno arbitraria e fuorviante. Pertanto, qualora la Difesa fosse chiamata a fornire elementi o chiarimenti di qualsiasi genere, si suggerisce di attenersi strettamente ai fatti accertati, divulgando al massimo quanto riportato nel presente documento e rinviando ogni altra osservazione o spiegazione alle conclusioni dell'inchiesta in corso a cura del Ministero dei Trasporti”. (v. nota SMA, 3° Reparto per Stamadifesa, 20.12.80).

## **8. Le indagini su Pantelleria trasmesse dal GI di Bologna.**

Con missiva del 10 agosto 81 il Giudice Istruttore di Bologna, titolare dell'inchiesta sulla strage alla stazione ferroviaria di Bologna, trasmetteva all'inquirente copie dei rapporti della Digos di Firenze relativi all'anno 80 concernenti indagini effettuate su attività di traffico di armi aventi a centro l'isola di Pantelleria. L'interesse per queste indagini nasceva, come si vedrà più innanzi, a seguito di contatti informali intercorsi tra il magistrato bolognese, giornalisti del periodico “Critica Sociale” (che proprio il mese precedente avevano pubblicato un servizio sul DC9 dell'Itavia, osservando che sull'aereo doveva viaggiare anche il giudice fiorentino Tricomi incaricato di indagini proprio sull'isola di Pantelleria), funzionario del Sismi di Firenze

e ufficiale e sottufficiali dell'Arma dei Carabinieri di Bologna. Su questi argomenti dovrà tornarsi nel capitolo dedicato alla vicenda Tricomi.

## **9. Le indagini sulla sicurezza dei voli.**

### **9.1. Le indagini sulla infrazione di volo verificatasi il 7.08.81 e segnalata dal comandante del volo AZ018 (Palermo-Fiumicino).**

Il PM compiva sempre in quell'81 indagini su episodi riferiti da comandanti di aeromobili civili concernenti eventi di pericolo per la sicurezza dei voli.

Il 7 agosto del 1981, alle ore 22.32Z il comandante del volo AZ018 Eraldo Tortarolo aveva segnalato, sulla frequenza 133.25 di Roma ACC, di aver avvistato un'esplosione presumibile di un razzo, ad una quota stimata di 28/29000 piedi e ad una distanza stimata di 5-10 miglia nautiche dall'aeromobile in salita; il velivolo si trovava a 44NM da Pal/vor, in aerovia Ambra 18 a FL220. Nel rapporto stilato dal comandante era riportato che Roma controllo, interpellata via radio, aveva riferito che vi era in corso una esercitazione con tiri a fuoco fino a livello 200. L'ITAV, interessata al riguardo dalla Procura della Repubblica di Roma, comunicava che all'atto dell'avvistamento descritto dal citato comandante era in vigore un Notam originato da una segnalazione della 6<sup>a</sup> Flotta che aveva preannunciato attività di tiri reali di artiglieria superficie-superficie su acque internazionali, in una zona ben definita del Tirreno, dalle ore 12.00 alle ore 24.00 GMT del 7 agosto. L'avviso ai naviganti inoltre prescriveva, tra l'altro, i livelli di volo minimi da utilizzare nei tratti delle rotte interessate dalla zona dei tiri di artiglieria, allo scopo di salvaguardare la sicurezza della navigazione aerea. Il velivolo dell'Alitalia, al momento della segnalazione del comandante, era seguito dai radar della difesa aerea e stava percorrendo il tratto dell'aerovia tra Palermo e Sorrento. I radar della Difesa Aerea non avevano rilevato, nel periodo e nell'area d'interesse, alcun altro movimento aereo. Pertanto l'ITAV non escludeva che la natura del fenomeno luminoso rilevato dal pilota potesse essere riconducibile alla disintegrazione di un meteorite, circostanza assai consueta nel periodo d'interesse.

## **9.2. La richiesta di informazioni sugli avvistamenti luminosi denunciati dai comandanti di due velivoli il 7 agosto 81.**

Quello stesso 7 agosto del 1981, alle ore 18.50Z il comandante del volo AZ481 Atene/Roma, in avvicinamento a Brd/vor, ad una distanza di 30NM, aveva notato un bagliore intenso di color bianco-giallo, della durata di qualche secondo, riconducibile ad una deflagrazione in quota in una posizione stimata tra FL 250/300 sul golfo di Taranto. Aveva segnalato l'accaduto all'ATC di Brindisi, ma ne aveva ricevuto una risposta negativa. Tale fenomeno veniva notato alle ore 19.50 anche dal comandante del volo BM 387 Bari/Roma, il quale nel rapporto del personale di volo precisava di aver notato, alcune miglia prima del punto "TOPNO" alla sinistra dell'aeromobile in direzione Sud-Sud-Ovest, un oggetto luminoso con scia colorata della durata di circa un secondo. Alcuni attimi dopo aveva sentito via radio la comunicazione del comandante del volo AZ proveniente da Atene con la quale si riferiva al controllo di Brindisi l'avvistamento nel cielo di un bagliore, richiedendo se fossero in atto manovre a fuoco militari nella zona. Anche il comandante del volo BM387 riferiva allo stesso Centro. Lo SMA, in risposta ad una richiesta di informazioni dell'AG, comunicava che all'atto dei detti avvistamenti, non era in vigore alcun Notam con annuncio di esercitazioni di tiri a fuoco; non era in corso alcuna attività di tiri a fuoco da parte della Marina militare italiana; non era in corso alcuna attività a fuoco da parte dell'AM e non risultavano attività da parte di forze armate di altri Paesi.

Dagli elementi forniti dal centro nazionale di meteorologia a climatologia aeronautica, si rilevava il passaggio di una perturbazione riconducibile a fenomeni di instabilità collegati a locali manifestazioni di elettricità atmosferica quali fulmini globulari (palle di fuoco che appaiono a volte dopo un lampo e usualmente spariscono di colpo con una violenta esplosione), segnalati sulla Puglia e Sicilia tra le ore 18.00 e le 21.00 del 7 agosto 81.

## **9.3. Il volo AZ1122 del 15.05.82 e l'esercitazione militare dello stesso giorno.**

### **9.3.1. Le testimonianze dell'equipaggio dell'AZ1122.**

Il 15 maggio 82, il comandante del volo AZ1122 Salvatore Murabito, in volo da Milano a Palermo, denunciava alla direzione aeroportuale di

Palermo Punta Raisi di aver avvertito in prossimità del punto BEROL delle vibrazioni dell'aeromobile.

Murabito Salvatore, il copilota Martini Luigi e l'assistente tecnico Grimaldi Antonio, componenti l'equipaggio del volo AZ1122, da Milano Linate, alle ore 10.31 locali, a Palermo, Punta Raisi dichiaravano, giunti a destinazione presso i locali della direzione aeroportuale di Palermo che durante il volo, precisamente sul punto BEROL a 43 miglia a sud del VOR di Ponza sull'aerovia Ambra 13, alcune detonazioni avevano causato forti vibrazioni dell'aeromobile. In quei momenti il Murabito aveva sentito via radio che il comandante dell'Aeronautica Militare di una formazione denominata Gesso, - tre velivoli di cui due C-130 e un G-222 della 46 A-B, successivamente identificato nel maggiore Antonio Muccitelli, in volo dall'aeroporto di Grosseto all'aeroporto di Trapani - riferiva a Roma controllo di aver notato una grossa fiammata, riconducibile ad una esplosione. Il Murabito asseriva inoltre che prima delle vibrazioni, Roma-radar sulla frequenza 127.35 aveva avvisato Gesso 3 che sul proprio radar visualizzava tracce a quote non definite prossime alla formazione militare, e che, comunque, proprio in quell'area era in corso una intensa attività militare. Detto comandante proprio a causa delle forti vibrazioni aveva ridotto la velocità e contestualmente richiesto a Roma controllo di essere autorizzato ad iniziare la discesa, proseguendo l'avvicinamento ed il successivo atterraggio presso l'aeroporto di Palermo Punta Raisi.

### **9.3.2. Le testimonianze dei piloti militari interessati all'esercitazione del 15.05.82.**

A seguito di questo presunto mancato incidente di volo nel cielo di Ponza denunciato dal sopraddetto comandante del volo AZ1122 furono raccolte a cura dell'autorità militare le dichiarazioni degli ufficiali della formazione Gesso in volo quel 15 di maggio da Grosseto a Trapani per una missione di lancio di 120 paracadutisti della Brigata Folgore. In particolare il tenente colonnello Riccardo Maini capo equipaggio del velivolo C-130 con nominativo radio Gesso 1 dichiarò di aver ascoltato parte della comunicazione radio tenuta tra Roma controllo e Gesso 3 che informava il capo equipaggio del velivolo G222, il maggiore Antonio Muccitelli, della presenza di tracce di velivoli al di sotto di FL190 di cui non era in grado di controllare la quota; il Maini aveva udito successivamente la richiesta di



Gesso 3 di salire a FL210 e la comunicazione del comandante di un velivolo AZ che riferiva di vibrazioni a bordo del proprio velivolo; aveva udito altresì il messaggio del secondo pilota del Gesso 3, il capitano Gilberto Rossi, che comunicava di aver visto in basso quasi a livello dell'acqua delle vampe e del fumo. Il maggiore Antonio Muccitelli dichiarò che alle ore 09.20Z circa, quando il velivolo si trovava intorno alle 20 miglia a Sud di Ponza ed a FL190 era stato avvertito da Roma-radar che nei pressi del punto BEROL era in atto una intensa attività volativa, con tracce presenti fino a FL189. A seguito di tale comunicazione il comandante era salito a FL210; nell'effettuazione della manovra egli aveva notato nello specchio di mare antistante il velivolo la presenza di una portaerei, altre unità navali e una doppia fila di fumogeni sulla superficie del mare. Dopo circa 5 primi un velivolo civile aveva richiesto a Roma controllo informazioni su traffico estraneo in zona; dopo alcuni secondi il comandante del velivolo civile aveva rappresentato a Roma controllo di aver avvertito delle vibrazioni ed aveva richiesto di ridurre la velocità e di essere autorizzato a discendere. Il capitano Gilberto Rossi, secondo pilota del velivolo G222, dichiarò che alle ore 09.15Z, a livello di volo 190 il controllo di Roma avvertiva di una intensa attività militare intorno al punto BEROL di cui non era in grado di stabilire l'esatta quota; a seguito di ciò il comandante Muccitelli aveva richiesto di risalire fino a livello di volo 210.

Si rappresenta che quel giorno nella zona interessata all'episodio era in corso un evento a fuoco dell'esercitazione NATO denominata Distant Drum; l'evento a fuoco al quale partecipavano le forze aeree e navali italiane ed USA riguardava un ben noto e definito spazio (cilindro) il cui centro di base aveva le seguenti coordinate geografiche 40°00'00"lat.Nord-13°00'00"long.Est; l'area circostante era delimitata da una circonferenza avente raggio di 10NM; l'altezza era di 11.500 piedi (circa 3450 metri).

## **10. La prima testimonianza del comandante del 35° CRAM di Marsala.**

In data 14.11.80, dopo che era stato accertato, attraverso la riduzione dati effettuata a Borgo Piave l'11 novembre 80, che nei nastri di registrazione di Marsala consegnati il 3 ottobre risultavano dati mancanti mai comunicati, il PM richiedeva all'AG di Marsala, tramite rogatoria, l'escussione del Comandante di quel CRAM.

L'indomani il PM di Marsala procedeva all'esame testimoniale del maggiore Montinaro Pasquale, Comandante del 35° CRAM, il quale

dichiarava che alla data del 27 giugno 80 non era il Comandante del sito e pertanto non era in grado di riferire sugli eventi accaduti quella sera né sui particolari richiesti sui nastri di registrazione, se non dopo essersi documentato. Quello stesso 15 novembre il tenente Del Zoppo dell'Ufficio Operazioni del CRAM, predisponeva per il maggiore Montinaro una cronistoria, degli eventi della sera di quel 27 giugno con particolare riferimento all'esercitazione Synadex, alla sostituzione dei nastri e al personale in servizio in sala. Ma al riguardo dei nominativi del personale venivano indicati solo il capo controllore e il Manual Input Operator.

Il 17 novembre, il maggiore Montinaro si presentava nuovamente davanti al PM di Marsala ed affermava che il responsabile di sala il 27 giugno 80 era stato il capitano Ballini Adulio, mentre l'operatore di turno il sergente Tozio Sossio. In merito agli eventi riferiti, in particolare all'esercitazione e alla sostituzione dei nastri così l'ufficiale riferiva: "Il 27.06.80 era in programma già da parecchio tempo una esercitazione simulata, ossia una esercitazione interamente effettuata sugli strumenti senza volo effettivo. Tale esercitazione ha avuto inizio alle ore 19.00 circa. Così era programmata, anche se l'inizio reale può essere avvenuto qualche minuto dopo a causa del tempo necessario per i necessari "allineamenti" delle apparecchiature elettroniche. Come sempre si fa in casi simili anche in quel caso furono tolte la "pizze" relative al controllo dei voli effettivi e furono sostituite con altre "pizze" vergini sulle quali avrebbero dovuto essere registrati i voli simulati dell'esercitazione. Quando giunse la notizia del mancato riporto sul punto indicato dell'aereo Itavia il responsabile di sala ordinò immediatamente la sospensione della esercitazione e la rimozione dei nastri relativi e la sostituzione degli stessi con i nastri per il servizio ordinario. In sala operativa giunse la notizia della scomparsa dell'aereo di Ustica intorno alle ore 19.20, ma su questo punto potrà essere più preciso il responsabile di sala. La sostituzione dei nastri ha comportato la perdita di tempo di circa otto minuti prima quando era necessario sostituire i nastri ordinari con quelli per la esercitazione simulata e di circa 25 minuti poi per compiere l'operazione inversa. E' opportuno far presente, però, che il "vuoto" si riferisce soltanto alla registrazione perché anche durante il tempo necessario per effettuare le sostituzioni l'attività di controllo dello spazio aereo non cessa mai, solo che non viene registrata. Alla Magistratura sono stati consegnati entrambe le registrazioni: quella "vera" e quella simulata. Il nastro di cui la S.V. mi parla e sul quale risulta coperto soltanto il periodo 19.12, 19.22 è quello contenente i voli simulati per l'esercitazione. A Marsala esiste la possibilità di leggere nastri magnetici

contenenti le rivelazioni radar” (v. esame Montinaro Pasquale, PM Marsala 17.11.80)

## **11. La testimonianza dell'ufficiale della motonave “Carducci”, D'Agostino.**

Ai primi dell'81 il PM chiedeva, tramite rogatoria all'AG di Genova l'escussione di D'Agostino Danilo, ufficiale di guardia della nave Carducci, in relazione al relitto di circa 6 metri, avvistato in latitudine 39°04'N e longitudine 13°10'E, il 28 giugno 80 alle ore 13.48, così come riportato sul libro nautico della nave, e non recuperato.

L'ufficiale di guardia dichiarava di non essere riuscito a recuperare il relitto, perché dopo aver invertito la rotta per procedere al recupero ne aveva perso le tracce. L'intervallo di tempo tra i due momenti era stato di circa un'ora - un'ora e mezzo. Ricordava altresì di essere stato interrogato da due persone che si erano presentate l'una come dipendente dell'Itavia e l'altra, di cui il cognome era forse Mannu, come militare dell'AM. Costoro gli avevano mostrato disegni e schizzi di oggetti di forma allungata appartenenti a missili o probabilmente a bersagli che si usano in Marina. Chiedevano altresì se l'oggetto da lui avvistato poteva corrispondere all'uno o all'altro disegno. Le dichiarazioni erano state raccolte oralmente (v. esame D'Agostino Danilo, PM di Genova del 28.01.81).

## **12. La formalizzazione dell'istruttoria.**

Alla fine dell'83 il Pubblico Ministero trasmetteva gli atti al Giudice Istruttore per la formale istruzione, riservandosi di specificare capi d'imputazione, modalità di contestazione degli addebiti ed opportune richieste istruttorie (v. nota di formalizzazione PM, 31.12.83).

\* \* \* \* \*

**Capitolo III**  
**Le attività durante la prima fase dell'istruzione formale**  
**(01.01.84 - 26.07.90)**

Gli atti restavano alla Procura sino al 10 gennaio successivo ed una volta pervenuti all'Ufficio Istruzione, dopo avere assunto il numero di Registro che tuttora portano, venivano assegnati il 12 gennaio 84 alla Sezione 14<sup>a</sup>.

### **1. Prime attività istruttorie del GI.**

Nel novembre successivo il GI ordinava perizia, nominando il seguente collegio: professor Massimo Blasi ingegnere, dottor Ennio Imbimbo ingegnere, professor Leonardo Lecce ingegnere, professor Mariano Migliaccio ingegnere, professor Carlo Romano medico (v. ordinanza d'incarico peritale 08.11.84). Questo collegio prestava giuramento il 21 successivo. Ad esso si chiedeva di rispondere, previa consultazione della documentazione tecnica in atti, ai seguenti quesiti:

“1) se al momento dell'incidente l'aereo DC9/10 I-Tigi percorreva l'aerovia assegnatagli dal controllo traffico aereo di Roma e competente per territorio e alla quota pure assegnata;

2) se il sistema radar al momento dell'incidente ebbe a registrare interferenze di altri oggetti che abbiano potuto determinare l'incidente; in caso positivo descriva ogni elemento possibile per la individuazione delle interferenze;

3) se, alla stregua delle risultanze delle analisi eseguite ed acquisite in atti o da eseguirsi possano eventualmente trarsi elementi di giudizio su una possibile azione di esplosivo esterno o interno, concentrato o diffuso;

4) se, sulla base di quanto oggi disponibile dei rottami dell'apparecchio di eventuali corpi estranei presenti nelle salme o in altri oggetti connessi con il fatto di cui è processo e con eventuali ulteriori accertamenti, insieme con i risultati delle analisi di cui al quesito precedente, sia possibile identificare la natura e la causa dell'incidente;

5) se, sulla scorta dei documenti medici in atti e di eventuali altri documenti, sia possibile accertare le cause ed i mezzi produttori della morte degli occupanti dell'aeromobile e ciò sempre al fine di accertare la genesi dell'incidente in volo;

- 6) se, per la penetrazione delle schegge con riferimento alla collocazione e profondità raggiunta da esse nei vari materiali dell'aereo e nelle vesti o nei corpi degli occupanti e di ogni altro oggetto rinvenuto e riferibile all'incidente, sia possibile desumere se l'eventuale fenomeno esplosivo sia stato origine endogena od esogena rispetto all'aeromobile;
- 7) riferisca inoltre il collegio ogni altra eventuale e possibile ipotesi sulla causa del disastro, nonché qualsiasi altra rilevazione utile ai fini di giustizia”.

Il GI informava inoltre il collegio che, ove lo avesse ritenuto possibile ed opportuno, avrebbe potuto essere: 1. richiesto il recupero degli ulteriori relitti sommersi dell'aereo; 2. esaminato ogni eventuale relitto di aereo ed in particolare di quello che, secondo quanto riferito dal presidente della Commissione d'inchiesta ministeriale, trovavasi a Seoul; 3. disposta la riesumazione delle salme (v. verbale di incarico peritale, 21.11.84).

Alla prima riunione peritale il collegio deliberava di dover acquisire: le registrazioni dei colloqui TBT, le strisce di volo relative al velivolo Itavia I-Tigi, nonché le registrazioni radar di Roma ATCAS ed ogni altra registrazione e documentazione radar resa disponibile dal Ministero della Difesa e dal Comando NATO, e relative al volo in oggetto, ed infine la più ampia documentazione relativa all'aeromobile abbattuto in Corea. Proponeva inoltre: a. la simulazione di un volo e registrazione radar per appurare eventuali interferenze indipendenti da effettivi oggetti in volo, e b. la riesumazione delle salme (v. verbale operazioni peritali, 15.12.84).

In data 20 luglio 87 il GI poneva al collegio il seguente ulteriore quesito “svolgano i periti, nell'ambito dell'attività loro devoluta con l'incarico peritale del 21.11.84, ogni indagine utile sugli oggetti recuperati dalla società Ifremer, appartenenti all'aereo I-Tigi DC9 della soc.Itavia, nonché – stante che la predetta attività di recupero non è ancora ultimata – sugli oggetti che verranno successivamente recuperati, anche con riferimento ad eventuali resti umani (v. verbale integrativo, 20.07.87).

La relazione finale veniva depositata nel marzo dell'89. Le risposte ai sette quesiti le seguenti: 1) al momento dell'incidente l'aereo DC9 I-Tigi percorreva l'aerovia assegnatagli dal Controllo del Traffico Aereo di Roma Ciampino (Ambra 13) alla quota stabilita (25000ft). Fino al momento dell'incidente il volo è stato regolare.

2) Il sistema radar di Roma-Fiumicino ha rilevato la presenza nella zona dell'incidente di un congruo numero di segnali (plots) relativi ad un aeromobile delle dimensioni di un aereo da caccia e la cui traiettoria, in proiezione orizzontale, era quasi normale a quella del DC9 I-Tigi. Quest'aeromobile non è venuto in collisione con il DC9 e successivamente

all'incidente si è allontanato. Si hanno elementi per ritenere che questo aeromobile sia interessato all'incidente, ma non si hanno elementi sufficienti per precisarne il ruolo (aggressore o bersaglio).

3) Dalle analisi riferite in atti e da quelle espletate dal collegio Peritale emergono evidenze a favore dell'ipotesi che l'incidente sia da attribuire all'azione di un esplosivo ad alto potenziale. Gli elementi a disposizione sono convergenti nel far ritenere che si è trattato di un evento esterno all'aereo DC9 I-Tigi, probabilmente avvenuto in corrispondenza della parte anteriore dell'aeromobile, in una zona relativamente concentrata.

4) Tutti gli elementi a disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al DC9 I-Tigi sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo. Allo stato odierno mancano elementi sufficienti per precisare il tipo, la provenienza e l'identità del missile stesso.

5) Le lesioni traumatiche descritte sui corpi recuperati sono di varia entità: dai tronconi si passa a salme relativamente ben conservate. Per i motivi esposti nel corso della relazione medico-legale, si deve pensare ad azioni traumatiche di natura diversa. In base alle risultanze l'osservazione medico-legale è congruente con l'ipotesi di esplosione a genesi esogena, ad opera di un missile.

6) Dal tipo delle traiettorie e delle profondità di penetrazione dei vari frammenti ritrovati nei cuscini, negli schienali, e nei cadaveri appare accertato che si sia trattato di un fenomeno esplosivo esogeno, esterno all'aereo come già detto in precedenza.

Al quesito posto in data 20.07.87 il collegio riferiva che la relativa risposta era ricompresa in quelle ai sei quesiti precedenti. Per i risultati specifici acquisiti sui reperti recuperati dall'Ifremer si rinvia al par.IV.A.3 della presente relazione (e cioè dell'elaborato peritale). (relazione del collegio Peritale, 16.03.89, depositata il 17.03.89). Ma sulla vicenda di questa perizia più dettagliatamente nel relativo capitolo.

## **2. Le prime richieste allo SMA.**

Le prime richieste rivolte allo SMA traggono origine dalle istanze rivolte all'Ufficio, da parte del collegio peritale nominato dal Giudice Istruttore. Infatti questo Ufficio a seguito di esse con missiva del 09.01.85 richiedeva al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica:

- un esperimento giudiziale consistente nella ricostruzione di una situazione simile a quella della sera del 27.06.80, per poter far valutare al collegio peritale un'eventuale presenza, nell'immediatezza del fatto, di un altro aereo, di dimensioni minori del DC9, non rilevato o mal rilevato dagli impianti radar;
- il trasferimento dei relitti custoditi presso la Direzione laboratori dell'AM di Roma, all'aeroporto di Napoli-Capodichino;
- di rivolgere al Comando Generale NATO la richiesta di informazioni sulle registrazioni in suo possesso relative all'incidente del DC9.

Con la stessa missiva lo SMA veniva informato delle richieste rivolte direttamente all'ITAV "degli originali o la copia integrale delle registrazioni dei colloqui TBT, delle strisce di volo e delle registrazioni radar relative al volo in questione".

Con foglio datato 23.01.85 il Capo di SMA assicurava la massima disponibilità e la necessaria collaborazione da parte dell'aeronautica militare, evidenziando che l'esperimento giudiziale richiesto doveva essere effettuato, comunque, non oltre il 30 giugno 85, in quanto erano previsti degli interventi tecnici ai radar interessati alla prova (Licola e Marsala), che ne avrebbero variato le caratteristiche. In relazione alle registrazioni TBT e ai tracciati radar comunicava che tutto il materiale in possesso dell'AM era già stato consegnato alla Procura della Repubblica di Roma, affermando di aver richiesto al Comando NATO competente di rendere disponibili le eventuali registrazioni delle attività volative collegabili con l'incidente del DC9, ed osservando che il citato comando NATO aveva comunicato, a suo tempo, che al momento dell'incidente non era in corso alcuna attività volativa di velivoli e navi USA nel Tirreno. Infine, rappresentava di aver già disposto il trasferimento dei relitti dalla Direzione dei laboratori AM di Roma, all'aeroporto di Napoli Capodichino.

Il 25 febbraio 85, a completamento della nota precedente, il Capo di SMA comunicava che il Comando delle Forze NATO del Sud Europa aveva riferito di non essere in possesso di alcuna registrazione di attività volativa correlabile con l'incidente accaduto la sera del 27 giugno 80.

Il 7.02.87 nuova richiesta allo SMA; questa volta di tutta la documentazione relativa al radiobersaglio 1088 e ai reperti recuperati a Baia Domitia (02.08.80) e tra Lipari e Messina (nell'agosto 80).

Ulteriore richiesta sempre allo SMA veniva avanzata dall'inquirente attraverso la PG, con missiva dell'8 agosto 88. Veniva richiesto all'ente se il 27.06.80 in Sardegna era in funzione un radar militare capace di controllare l'area compresa tra 39°56'Nord e 13°07'Est.



La PG con nota del 24.08.88, trasmetteva la risposta dello SMA 6° Reparto in cui si affermava che il 27.06.80 non risultavano installati in Sardegna radar dell'aeronautica militare in grado di controllare l'area compresa tra 39°56'Nord e 13°07'Est.

Il 20.10.89 il Giudice Istruttore richiedeva al SIOS Aeronautica e per esso al Capo di Stato Maggiore dell'AM, l'esibizione di tutta la documentazione relativa all'abbattimento del DC9 Itavia e alla caduta del MiG libico in loro possesso. Richiesta che in data 03.11.89 veniva sollecitata. La documentazione dello SMA giungeva con foglio datato 15.11.89 ed era costituita da n.12 contenitori, di cui il primo relativo all'evento Ustica mentre i rimanenti relativi alla caduta del MiG libico. Nelle note veniva precisato che nella documentazione trasmessa non risultavano compresi alcuni documenti relativi ai rapporti intrattenuti dal SIOS con i Servizi collegati, in merito alla caduta del MiG libico; documenti comunque disponibili per la visione del Magistrato.

### **3. Gli accertamenti sul sequestro del nastro magnetico dei tracciati radar Marconi e Selenia.**

Questo Ufficio in data 05.01.85, richiedeva all'ITAV di mettere a sua disposizione le registrazioni dei colloqui TBT, le strisce di volo e le registrazioni radar al fine di poterle porre all'esame dei periti d'ufficio, che come s'è detto ne avevano fatto richiesta. L'ITAV con fonogramma del 28.01.85 comunicava che il materiale, comprendente il nastro magnetico contenente i tracciati dei radar Marconi e Selenia del velivolo I-Tigi., le comunicazioni TBT e telefoniche di Roma controllo e lo stralcio registrazioni tracciati radar relativi alle postazioni della DA di Licola e Marsala, era stato consegnato, in data 22.07.80, ai brigg. Camela e Matera del Nucleo Centrale Polizia Giudiziaria della Guardia di Finanza.

L'Ufficio, pertanto, in data 21.02.85, richiedeva alla Guardia di Finanza tutti gli atti successivi al verbale di sequestro del 22.07.80, eseguito da personale di quella sezione e relativo al nastro magnetico, contrassegnato con il numero A0041, contenente i tracciati radar Selenia - Marconi.

La Guardia di Finanza rispondeva con missiva del 25.02.85 riferendo che dall'esame della documentazione non si rilevavano atti successivi al verbale di sequestro succitato, rappresentando che in data 24.07.80 il materiale sequestrato, come da accordi intercorsi con l'AG, era stato affidato a due membri della Commissione ministeriale, i professori Bosman

e Peresempio. Veniva osservato, anche, che i reperti potevano trovarsi ancora in possesso della suindicata Commissione.

Medesima richiesta veniva rivolta, sempre in data 05.01.85, al Presidente della Commissione tecnico-formale dott. Luzzatti; in questa missiva l'inquirente precisava che doveva essere consegnato il materiale oggetto di provvedimento della Procura datato 16.07.80, nonché ogni altro reperto oggetto di sequestro in suo possesso. Luzzatti, con telegramma del 7.01.85, precisava di non essere in possesso di alcun reperto relativo al DC9 e che nè lui nè altri membri della Commissione erano stati mai nominati custodi giudiziari.

L'inquirente rinnovava, quindi, la richiesta con missiva del 28.02.85 specificando che dovevano essere consegnati presso l'ufficio corpi di reato gli oggetti e la documentazione "comunque pervenuta in vostro possesso, ovvero consegnata ai vostri collaboratori e costituente oggetto di sequestro".

Solo a seguito di questo ulteriore intervento da parte dell'Ufficio in data 1 marzo 85 il dott. Luzzatti inviava un telegramma alla direzione di Civilavia e chiedeva di svolgere opportune ricerche, in quanto tutto l'incartamento richiesto dal Magistrato era stato consegnato, al momento della trasmissione della relazione d'inchiesta finale, il 22 marzo 82 alla citata direzione. In data 4 marzo il dott. Scipionotti di Civilavia comunicava la presenza della documentazione. In data 11 marzo il dott. Luzzatti disponeva, a mezzo telegramma a Civilavia, di consegnare al GI i nastri contenenti le registrazioni dei radar Selenia e Marconi custoditi in un armadio cassaforte, come risultava dalla ricognizione effettuata dallo stesso con i membri della Commissione ing. Bosman e maggiore Mosti. Il materiale rinvenuto veniva pertanto consegnato a questo Ufficio in data 14.03.85.

Nessun riferimento, invece, veniva fatto alla documentazione relativa allo "stralcio delle registrazioni dei tracciati radar della difesa aerea territoriale di Licola e Marsala". Documentazione, questa, che invece risultava custodita presso gli atti della Commissione Luzzatti, come si accerterà a seguito del provvedimento di acquisizione disposto da quest'Ufficio in data 21.10.96.

#### **4. Le indagini sull'aeroporto di Grosseto e il CRAM di Poggio Ballone.**

A giugno dell'88 venivano raccolte le testimonianze dei giornalisti Carlo Di Rienzo e Claudio Bottinelli, che nel 1981 lavoravano per la testata giornalistica del quotidiano "Il Tirreno". Il primo riferiva che nel 1981 – nella sede di Grosseto del "Il Tirreno" – aveva ascoltato una conversazione tra un non meglio indicato ufficiale dell'Aeronautica ed il Capo Redattore dell'epoca, Bottinelli. L'ufficiale – dichiarava Di Rienzo – aveva riferito al

Bottinelli, in relazione alla vicenda del DC9 dell'Itavia, che “vi era stato un allarme determinato dall'invasione dello spazio aereo da parte di un velivolo sconosciuto. Dall'aeroporto militare di Grosseto si erano levati in volo degli intercettori che avevano raggiunto l'aereo non identificato e dopo aver tentato di mettersi in contatto con il pilota, avevano prima esploso dei colpi e poi avevano sparato sul velivolo con dei missili”. Il giornalista continuava affermando che l'ufficiale aveva precisato che si trattava di un aereo libico che al fine di sfuggire agli inseguitori si era inserito nella rotta del DC9 che venne colpito dal missile lanciato dagli inseguitori. Il teste aveva aggiunto di essere rimasto colpito dalla vicenda e di aver proposto a Bottinelli di preparare un articolo sull'argomento. Bottinelli minimizzò il fatto, dicendo che l'avvenimento era noto a tutti (v. esame Di Rienzo Carlo, GI 07.06.88).

Le dichiarazioni rilasciate da Di Rienzo venivano in parte confermate a quest'Ufficio da Claudio Bottinelli. Questi riferiva di non poter escludere di aver avuto nel 1981 colloqui con appartenenti alla Aeronautica. Precisava comunque che a Grosseto circolava all'epoca una voce relativamente all'abbattimento del DC9 dell'Itavia. Voce che gli era stata riferita dall'allora Sindaco di Grosseto, poi deceduto, che la aveva raccolta da ambienti aeronautici. Costui, gli aveva riferito che il DC9 era stato colpito nel corso di un intervento di due caccia italiani levatisi in volo dalla base di Grosseto che avevano ricevuto l'ordine di abbattere un aereo di nazionalità libica. Il DC9 sarebbe stato colpito, nell'occasione, da un missile a testata termica, in quanto l'aereo libico avrebbe usato come schermo il DC9 (v. esame Bottinelli Claudio, GI 21.06.88).

Sulla base delle dichiarazioni rese dai due giornalisti, l'8.08.88 questo GI, richiedeva al nucleo di PG dei Carabinieri di Roma di acquisire presso l'aeroporto militare di Grosseto il registro dei voli avvenuti nella giornata del 27.06.80, specificando i mezzi impiegati ed il personale operante e altresì gli elenchi dei nominativi del personale alla torre di controllo ed al radar in quella stessa giornata, specificandone anche la reperibilità. Il 13 agosto 88 il nucleo di PG dei Carabinieri di Roma trasmetteva la documentazione acquisita presso l'aeroporto militare di Grosseto-Baccarini, sede del 4° Stormo volo dell'AM, e presso il 21° Gruppo radar dell'AM di Poggio Ballone Tirli (GR). Presso l'aeroporto venivano acquisite le fotocopie dei registri di volo relativi al mese di giugno 80 del nono e ventunesimo Gruppo di Volo e l'elenco del personale in forza, nel giugno 80 alla Sezione Traffico Aereo. Nell'occasione veniva dichiarato spontaneamente dal tenente colonnello Fabrizio Draghi, capo ufficio operazioni, che “il giorno 27.06.80 nessun velivolo dello Stormo era impegnato in esercitazione Nazionale e/o NATO e che i velivoli da addestramento del 20° Gruppo normalmente non

volavano con armamento reale”. Per quanto riguardava gli ordini di servizio relativi al giorno 27.06.80 il medesimo ufficiale dichiarava che risultavano distrutti.

Presso il 21° Gruppo radar di Poggio Ballone venivano acquisiti i fogli di servizio del personale addetto al Centro Radar nel giugno 80, mentre spontaneamente venivano consegnati nr.11 grafici relativi agli avvistamenti del sito dalle h.18.00Z alle h.21.15Z del 27.06.80 che, a dire del tenente colonnello Carlo Arrivas, comandante del sito, risultavano essere stati già inviati, in data 13 luglio 80, tramite il Comando Aeroporto di Trapani Birgi, al PM di Palermo. Come si vedrà più innanzi i grafici di Poggio Ballone non furono consegnati a luglio dell’80 al Magistrato, ma perverranno per la prima volta all’inchiesta proprio in questa occasione.

Un’ulteriore acquisizione presso il sito di Poggio Ballone veniva disposta dall’Ufficio in data 3 novembre 89 (i provvedimenti riguardavano anche altri siti). In particolare veniva richiesta l’acquisizione delle registrazioni radar effettuate il 27.06.80 dalle ore 20.00 alle ore 22.00 GMT. Il nucleo di PG di Roma con nota del 27.12.89 comunicava che le registrazioni radar erano state già consegnate in occasione dell’esecuzione del provvedimento datato 08.08.88.

Il 4 giugno 90 – a seguito del clamore suscitato da alcuni interventi giornalistici (v. periodico Rinascita e la trasmissione televisiva Samarcanda del 31.05.90) che mettevano in dubbio la corrispondenza tra alcune tracce risultanti dalla trasposizione grafica delle registrazioni del centro radar di Poggio Ballone e quelle risultanti dalla registrazione di Marsala, siti tra loro collegati in cross-tell – questo Giudice Istruttore ordinava il sequestro presso il sito di Poggio Ballone dei nastri delle registrazioni radar della Track History recording, della console data recording e del registro DA1 in originale e di ogni eventuale altro documento attinente alle registrazioni radar relativi alla giornata del 27.06.80 dalle ore 18.00 alle ore 20.00 GMT. Il nucleo di PG dei Carabinieri di Roma con foglio datato 6 giugno 90 comunicava, tra l’altro, che non era stato rinvenuto il materiale richiesto. Pertanto, quest’Ufficio, il 30 giugno successivo delegava il nucleo CC. di Roma a sottoporre a sequestro la Track History recording e il nastro delle registrazioni radar relative al 27 giugno 80 del 21° GRAM di Poggio Ballone esistenti presso il 1° Aero-ROC/SOC di Monte Venda e presso l’ITAV. Il 2 luglio successivo i CC. di Padova trasmettevano copia del tabulato relativo alla Track History delle ore 21.00 del 27 giugno 80 del sito di Poggio Ballone sequestrato presso la sede logistica del 1° ROC dell’AM di Abano Terme, mentre il 4 luglio i CC. di Roma trasmettevano la

documentazione sequestrata presso l'ITAV di Roma concernente un'ulteriore copia della Track History di cui sopra, comunicando, altresì, che l'ITAV non era in possesso del nastro di registrazione di Poggio Ballone.

Infine, con provvedimento del 6 luglio 90 veniva disposto il sequestro delle bobine relative alle registrazioni delle telefonate intercorse tra il 21° CRAM di Poggio Ballone e qualsiasi altro Ente militare e non, relative all'orario 19.00Z-21.00Z del 27 giugno 80. Il provvedimento veniva eseguito con esito negativo. Il comandante del sito tenente colonnello Giulio Guerrini nell'occasione dichiarava che le bobine relative alle registrazioni delle conversazioni telefoniche dopo il loro uso venivano smagnetizzate per essere nuovamente riutilizzate.

La mancata consegna dei plottaggi di Poggio Ballone a luglio dell'80, i successivi ritardi nell'acquisizione dei dati di Poggio Ballone non hanno sicuramente giovato all'inchiesta. Sul punto si interverrà più innanzi nel capitolo dedicato al sito radar dove verranno vagliate anche le testimonianze dei militari addetti al sito radar che a partire dal giugno 90 sono stati invitati a rendere testimonianza sull'attività svolta la sera del disastro in quel centro radar. Qui vale la pena di sottolineare che per effetto di queste due occasioni del giugno 88 e dello stesso mese del 90, l'attenzione dell'inchiesta volge per la prima volta sugli importantissimi siti AM di Grosseto e di Poggio Ballone, acquisendo sì dei reperti di rilievo ma accertando anche come ne fossero già scomparsi altri. Nel prosieguo, in particolare nella 2° fase dell'istruzione formale emergerà a pieno l'importanza di questi due siti per la ricostruzione dei fatti della sera del disastro, e di conseguenza i guasti irreparabili determinati dalla perdita dei reperti sopra detti e dalle gravissime reticenze del personale AM in servizio sia a Poggio Ballone che a Grosseto.

## **5. Le indagini sul CRAM di Licola.**

L'attenzione dell'inquirente ritornava, a partire dal 1986, sul 22° CRAM di Licola, che al tempo dei fatti operava in fonetico-manuale e sulla cui attività si tornerà più innanzi.

L'Istruttore, con missiva del 31.10.86, richiedeva al Nucleo di Polizia Giudiziaria dei Carabinieri di Napoli di identificare e citare per il giorno 14.11.86, il personale in servizio il giorno 27.06.80 alle ore 21.00 nel centro radar di Licola.

Con lettera del 9.11.86, i Carabinieri riferivano di aver citato per il giorno indicato il personale dell'aeronautica militare Albini Lucio, Acampora Tommaso, Di Micco Antonio, Sarnataro Gennaro e Rocco Gerardo. Tutti in servizio la sera del disastro. Nella missiva veniva precisato che l'ufficiale capo controllore doveva essere il capitano Pierluigi

Piergallini, deceduto l'8 dicembre 85 così come riferito dal Comandante del CRAM tenente colonnello Orabona. Il nominativo dell'ufficiale era stato accertato tramite l'interpello degli altri quattro ufficiali, che nell'80 espletavano la funzione di capo controllore, i quali avevano riferito di non essere in servizio alle ore 21.00 del 27.06.80 in sala operativa.

L'Ufficio disponeva poi, con decreto di esibizione datato 8.08.88, la consegna da parte del comandante del 22° CRAM di Licola del libro o qualsiasi altro documento sul quale erano state riportate le indicazioni delle tracce radar che i marcatori avevano eseguito in 27.06 e il 18.07 del 1980 e degli ordini di servizio dei militari addetti agli impianti radar nei due giorni sopracitati.

Detto decreto, eseguito in data 18.08.88 dai Carabinieri di Roma, portava all'acquisizione degli elenchi del personale in servizio la sera del 27.06.80 e del 18.07.80. In relazione alla documentazione inerente i tracciati radar dei giorni d'interesse il comandante del sito, tenente colonnello Orabona Modestino, dichiarava che i due plottaggi degli avvistamenti radar, allegati alle relative lettere di trasmissione datate 11.07.80 e 21.07.80, erano stati entrambi distrutti nel settembre del 1984; l'ufficiale dichiarava, che la lettera dell'11.07.80, con allegati i relativi plottaggi, anche se ne risultava distrutta la minuta, poteva essere rinvenuta in copia presso gli enti destinatari della missiva.

In relazione ai nominativi del personale presente in sala operativa la sera del 27.06.80 dalle ore 20.00 alle ore 08.00 del 28.06.80 il Comandante del sito confermava i nominativi dei sottufficiali segnalati all'AG il 9.11.86, mentre per quanto riguardava l'incarico del capo controllore segnalava i nominativi di due ufficiali e precisamente quello del capitano Piergallini, deceduto e del capitano Abbate Gerardo.

L'11.11.88 questo Ufficio, nel naturale prosieguo delle indagini, richiedeva al Nucleo di PG dei Carabinieri di acquisire i plottaggi degli avvistamenti del 27 giugno – dalle h.18.00 alle h.21.15 – effettuati presso il radar di Licola, indirizzandone la ricerca presso gli enti cui la lettera del 11.07.80 era stata inviata, quali il Comando Gruppo Carabinieri di Palermo, l'ITAV, il Comando della 2ª Regione Aerea - SM- OPR, Roma, il Comando della 3ª Regione Aerea SM - 3° Ufficio, Roma, il Comando del 3° ROC/SOC di Martina Franca, avendo accertato che non erano mai pervenuti agli atti perché consegnati dalla G. di F. il 24.07.80 alla Commissione Luzzatti e da questa mai più restituiti all'inchiesta nonostante richieste in tal senso. Saranno poi rinvenuti in occasione dell'esecuzione di un decreto di esibizione al Ministero dei Trasporti in data 21.10.96.

A quella richiesta il Comando del Gruppo CC. di Palermo I rispondeva di non essere in possesso dei plottaggi degli avvistamenti richiesti. Riferiva inoltre che la lettera del 22° Gruppo Radar sopra specificata, con l'asserita allegata documentazione, non risultava mai pervenuta a quel Comando, mentre risultava dagli atti che detta documentazione, non definita come "plottaggi" bensì genericamente come "registrazione delle intercettazioni dei radar militari operanti nel Tirreno", era stata richiesta al Comando della 3ª Regione Aerea, che ne aveva disposto l'accantonamento presso l'aeroporto di Trapani Birgi onde consentire il prelievo da parte di ufficiali della Polizia Giudiziaria. Il Reparto dell'Arma aggiungeva quindi che il prelievo non era stato compiuto perché nelle more della "prevista contestuale comunicazione al Ministero della Difesa - Gabinetto da parte del Magistrato procedente" l'intera documentazione era stata trasferita, per disposizioni interne dell'AM, presso l'Ispettorato Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo - Roma Eur.

La 2ª Regione Aerea - Stato Maggiore - 3° Ufficio Operazioni Addestramento trasmetteva, con missiva del 21.11.88 la fotocopia della nota con allegati i relativi "plottaggi degli avvistamenti radar nella zona del Tirreno dalle h.18.00Z alle h.21.15Z del giorno 27.06.80".

Anche l'ITAV con missiva del 25.11.88 trasmetteva la fotocopia della medesima lettera con allegati i plottaggi.

Copia ulteriore della missiva della 3ª Regione Aerea veniva inviata con nota dei Carabinieri di Bari del 30.11.88.

In data 13 dicembre 88 veniva trasmessa dal Nucleo di PG di Roma la nota dei Carabinieri di Castellaneta dalla quale si evince che i plottaggi risultano distrutti in data 7 aprile 83 dal Comando del 3° ROC a seguito di normale operazione, di carteggio non classificato da eliminare.

L'inquirente, al fine di accertare la reale distruzione dei plottaggi dei giorni 27 giugno e 18 luglio, in data 15.07.89, con delega ai CC. di Napoli, richiedeva il sequestro dei registri di protocollo tenuti negli anni 80 e 84 presso il 22° GRAM di Licola. Nella circostanza venivano sequestrati sei registri di protocollo tutti relativi agli anni 80-84; da tali documenti non emergeva alcun riferimento alla distruzione del brogliaccio DA1; veniva rilevata, invece, l'avvenuta distruzione della lettera nr.G33-9/589/1 dell'11.07.80, concernente la trasmissione dei plottaggi.

In data 03.11.89, quest'Ufficio disponeva l'acquisizione di documentazione, tra cui "copie del registro DA1 comprendenti il mese di giugno 80, da ricercare presso: A) lo Stato Maggiore della 3ª Regione Aerea-Bari; B) lo Stato Maggiore della 2ª Regione Aerea-Roma; C) il 3°

ROC-SOC di Martina Franca”. Quegli Enti, così richiesti, esprime le dovute ricerche, rispondevano negativamente ed in particolare, la 2<sup>a</sup> Regione Aerea riferiva che la normativa vigente non prevedeva l’inoltro di quel documento al Comando di Regione; la 3<sup>a</sup> Regione Aerea, rispondeva che i modelli DA1 erano compilati dai singoli siti radar e non ne era previsto l’invio al Comando di Regione; il 3° ROC rispondeva in modo analogo alla richiesta suindicata.

L’avvenuta distruzione dei documenti inerenti le indicazioni delle tracce radar che i marcatori di Licola avevano eseguito sia il 27.06.80 che il 18.07.80, porterà il PM a richiedere al Giudice Istruttore di indiziare per violazione di pubblica custodia di cose e soppressione di atti veri il Comandante del Centro Radar dell’epoca, tenente colonnello Mandes. Saranno inoltre, indiziati dei reati di concorso in falsa testimonianza aggravata e di concorso in favoreggiamento personale aggravato e successivamente imputati, ad eccezione del De Angelis, Abbate, Acampora, Albini, De Crescenzo, Mandes, Di Micco, Rocco, Sarnataro, Tessitore, tutti in servizio a Licola nel giugno del 1980, sulle cui posizioni si tornerà in seguito.

Su tutto ciò che concerne il 22° CRAM di Licola, così come sulla distruzione del DA1 e sulle altre vicende collegate al sito si ritornerà, nel relativo capitolo.

## **6. Le indagini sul CRAM di Marsala.**

Tra le attività istruttorie espletate in direzione dei Centri Radar della Difesa Aerea, un posto di primo piano occupa e occuperà – come si vedrà più innanzi – il 35° CRAM di Marsala che, all’epoca dei fatti, operava come sito automatizzato Nadge. L’importanza del sito di Marsala nasceva sia dal fatto che il radar copriva lo spazio aereo in cui si era verificato l’evento, sia dalla singolare sostituzione del nastro di registrazione, quattro minuti dopo l’incidente, nel quadro della programmata esercitazione “Synadex”.

Sull’attività istruttoria in direzione di questo sito, finalizzata ad accertare cosa avesse visto quel radar, prima e dopo l’evento, e su quali attività furono svolte dagli addetti alla sala operativa, si interverrà ampiamente nei capitoli successivi. In questa parte si vuole soltanto dare atto di quelle attività di indagine che sono state poste in essere dal Giudice Istruttore fino al luglio del 90.

Del sito di Marsala, a partire dal 1986, se ne sono occupati a più riprese ed a pieni titoli i mezzi di informazione. I periti giudiziari a seguito dell’incarico ricevuto, ne studiavano i nastri di registrazione: sia quelli relativi al giorno dell’evento, sequestrati nel 1980, che quelli registrati nel



corso dell'esperimento giudiziale. Ma l'attenzione vera e propria verso il sito nasceva a seguito dell'intervento del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, on. Giuliano Amato, alla trasmissione televisiva TGI Speciale, andata in onda il 30 settembre 86. Nel corso di questa trasmissione, l'on. Amato, che quello stesso pomeriggio era intervenuto alla Camera per rispondere alle numerose interrogazioni e interpellanze parlamentari sul caso Ustica, nel commentare la vicenda de quo faceva riferimento, tra l'altro, al sito radar di Marsala ed al capitano Ballini come ufficiale, presente, la sera dell'evento, in sala operativa, che avrebbe potuto fornire elementi di chiarimento sulle attività svolte in sala operativa in quella sera.

Alla luce di ciò, il 10 ottobre successivo, la PG di Marsala, su richiesta di questo Ufficio comunicava i seguenti nominativi con il relativo incarico, all'epoca dei fatti, addetti al radar di Marsala: maggiore Salmè Fulvio, comandante interinale del 35° CRAM; capitano Ballini Adulio, capo controllore Difesa Aerea con mansioni di coordinatore e controllo sala operativa; capitano Pugliese Nicolino, capo Ufficio Operazioni; capitano Muti Sebastiano, controllore intercettazioni; maresciallo Sardu Mario, controllore sorveglianza aerea e Tozio Sossio, addetto ai laboratori elettronici. La PG precisava, inoltre, che Salmè e Pugliese non erano presenti in sala operativa e Pugliese, attualmente, si trovava all'estero.

Il 15 ottobre 86, pertanto, venivano tutti escussi da questo Ufficio, eccetto Pugliese. Seguiranno il 31 ottobre seguente le dichiarazioni degli operatori Maggiolini, Cosentino, Toscano e Loi, quest'ultimo in servizio in sala operativa la sera del disastro. Il 12 febbraio 87 la PG, su provvedimento di questo Ufficio, acquisiva presso il sito di Marsala la documentazione relativa alla esercitazione "Synadex", concernente un messaggio datato 1 aprile 80 contenente il programma della esercitazione "Synadex" dei mesi di aprile/maggio/giugno; la fotocopia della pagina del registro di protocollo attestante l'inoltro del messaggio; il nastro computer SPS 5904 con tracce simulate utilizzato durante l'esercitazione del 27.06.80; la relazione del tenente Del Zoppo Andrea sullo svolgimento dell'esercitazione.

A maggio del 1988, a seguito della trasmissione televisiva "Telefono giallo", nel corso della quale un anonimo interveniva telefonicamente in diretta dicendo di essere stato la sera del disastro, in servizio in sala operativa al radar di Marsala e che in quella occasione gli era stato ordinato di tacere sui fatti accaduti in sala operativa, riesplodeva l'interesse per il sito di Marsala. Su questa vicenda come si vedrà innanzi, svolgerà indagini oltre a questo Ufficio anche la Procura di Marsala.

Con missiva datata 1° ottobre 88 la PG acquisiva presso il sito di Marsala, su richiesta di questo Ufficio dell'8 luglio precedente, i registri del rapporto del controllore di intercettazione relativi ai mesi di giugno e luglio dal quale era possibile desumere i turni di servizio del personale; la fotocopia dell'elenco nominativo del personale impiegato in servizio h.24 nei mesi di giugno/luglio 80; la fotocopia dei turni di servizio MC e IC dal 19.06 al 20.07.80. Non veniva reperito, invece, alcun documento attestante le registrazioni manuali delle tracce radar avvistate la sera del 27.06.80, anche queste richieste dall'Ufficio.

Il 7 ottobre successivo la PG trasmetteva gli elenchi di tutti i militari del 35° CRAM in servizio nel giugno del 1980, con l'indicazione dell'attuale sede di servizio. I militari saranno tutti esaminati a sommarie informazioni testimoniali – su delega di quest'Ufficio – dall'Arma dei Carabinieri che riferiva con rapporto datato 6 febbraio 89 rilevando che su 83 testi solo il Maggio Antonio aveva dichiarato di essere stato in servizio, in sala operativa, dalle ore 20 del 27 giugno alle ore 8 del giorno dopo.

Alcuni dei militari del 35° CRAM di Marsala saranno sentiti più volte nel corso di questa parte dell'inchiesta. Sulla base delle loro contraddittorie dichiarazioni e della palese reticenza su alcune attività svolte la sera dell'evento, verranno prima indiziati di reato e poi invitati a comparire con provvedimento del giudice (mandato di comparizione). Ma sulle singole posizioni degli indiziati e degli imputati si rimanda al relativo capitolo.

## **7. La trasmissione “Telefono giallo” del 6.05.88.**

Il 6 maggio 88, nel corso della trasmissione televisiva della RAI “Telefono giallo”, un anonimo interlocutore, intervenendo alla trasmissione, dichiarava di aver effettuato servizio di leva a Marsala e di essere stato la sera del disastro in servizio in sala operativa di quel CRAM. In quell'occasione gli era stato ordinato dai superiori il silenzio in relazione ai fatti accaduti in sala operativa. Questo il testo integrale della telefonata: “Pronto? - Sì - Mi sente? - La sento piano ma la sento. - Scusi non riesco ad arrivare in trasmissione - io ero un aviere in servizio a Marsala la sera dell'evento della sciagura del DC9. - Purtroppo purtroppo non mi ... la telefonata perchè gli elementi che comunico sono molto pesanti. Ad ogni modo, noi abbiamo esaminato le tracce - i dieci minuti di trasmissione di cui parlate, di registrazioni che non sono stati visti nell'intero perchè noi li abbiamo visti perfettamente. Soltanto che il giorno dopo, il maresciallo

responsabile del servizio ci disse praticamente di farci gli affari nostri e di non avere più seguito in quella questione. Dopo dieci anni rivedendo la trasmissione, ho avuto questo fatto emotivo interiore di dover dire la verità! Anonimamente, perchè cado nel nulla, la verità è questa: ci fu ordinato di starci zitti! La saluto, saluto anche l'on. Rodotà e tutti quelli che hanno cercato di dire la verità, perchè non voglio rogne e non voglio fare ... - Gentile amico non attacchi, ha attaccato il telefono.”

In data 14 maggio l'AG di Roma richiede gli atti all'AG di Marsala che già aveva proceduto l'11 maggio precedente all'acquisizione dell'elenco di tutto il personale in servizio nel mese di giugno 80 in sala operativa; di nr.3 fogli datati 23.06.80 indirizzati ad uffici del sito (S.T.O., Programmazione e capo controllore di sala) relativi alle modalità dell'esercitazione Synadex; dell'elenco del personale che aveva effettuato l'esercitazione Synadex la sera del 27.06.80.

Tra il 9 e il 30 maggio la Procura della Repubblica di Marsala escute a verbale alcuni ufficiali, sottufficiali ed avieri in servizio nel 1980 ed in particolare quelli della sera del 27 giugno nella sala operativa di Marsala per identificare l'anonimo interlocutore. Nessuno dei testi riconosce la voce.

In data 9 giugno gli atti vengono trasmessi all'AG di Roma dalla Procura di Marsala che nel provvedimento di trasmissione degli atti, precisa: "...l'indagine preliminare espletata in ordine all'anonima notizia criminis di favoreggiamento, verificatasi in Marsala, emersa nel corso della trasmissione televisiva "Telefono giallo" andata in onda sulla 3<sup>a</sup> rete RAI il 6.05.88, non ha consentito di verificare la fondatezza della notizia medesima, non riscontrata in alcuna delle deposizioni rese da parte di militari addetti alla sala operativa del radar di Marsala la sera del 27.06.80 ... .Quanto ai nominativi dei suddetti militari, questo Ufficio li ha desunti dall'ordine di servizio relativo all'esercitazione simulata Synadex, esibito dal Comandante del 35° Gruppo Radar, tenente colonnello De Angelis, le cui dichiarazioni in ordine all'impossibilità di esibizione, a causa del mancato ritrovamento, dell'ordine di servizio reale, indicante l'effettivo stato della forza impiegata presso la sala operativa la sera del 27.06.80, si rimettono alle valutazioni della S.V.". Il provvedimento continua enunciando che i Magistrati di Marsala sono stati telefonicamente e, comunque, informalmente contattati da talune persone che si sono dette in grado di riferire interessanti particolari in ordine alla caduta del DC9. I nominativi di costoro erano quelli dell'ing. La Franca di Palermo, dei giornalisti Aprile del settimanale "Gente" o "Oggi", Pino Finocchiaro della "Gazzetta del Sud" e Toni Zermo della "Sicilia". In particolare questi due ultimi richiedevano informazioni su eventuali deposizioni rese dal generale Mangani all'epoca

dei fatti Comandante del 3° ROC di Martina Franca, indicandolo come teste particolarmente qualificato, che, a loro dire, avrebbe per sconosciuti motivi lasciato l'Aeronautica trasferendosi in Australia.

Tra il 7 e 9 giugno, sono escussi, dal GI di Roma, la centralinista della trasmissione televisiva Pelusio Teresa, il responsabile della segreteria Lodi Lidia e il Direttore della 3<sup>a</sup> struttura di RAI 3 Beghin Lio, al fine di individuare ulteriori elementi per identificare l'anonimo telefonista. In particolare il funzionario consegnava una cassetta contenente la registrazione della conversazione dell'anonimo con il dr. Catani, altro funzionario RAI, nonché il successivo colloquio con il conduttore della trasmissione. Non fu rinvenuta invece la registrazione del primo colloquio che l'anonimo ebbe con il centralinista in quanto la stessa non era stata effettuata a causa di un incidente tecnico. Dagli esami testimoniali non si acclaravano elementi tali per consentire l'identificazione del sedicente aviare.

## **8. Il personale militare in servizio presso il CRAM di Marsala.**

Questo Centro, dipendente dal Centro Operativo di Settore o SOC del 3° ROC di Martina Franca e con nome in codice "Moro", era al tempo già automatizzato e faceva parte della catena Nadge.

Nel 1980 Comandante era il tenente colonnello Cespa Piero, vice comandante il maggiore Salmè Fulvio, capo Ufficio Operazioni il capitano Pugliese Nicolino. Nel periodo del fatto era comandante interinale il vice comandante. La sera del 27 giugno era in servizio nella sala operativa il turno Delta, comandato dal capitano Ballini Adulio, che in tale veste aveva funzioni di Master Controller. Alle sue dipendenze il tenente Muti Sebastiano, ufficiale addetto al controllo di intercettazione o guida-caccia o IC e il tenente Giordano Avio, ufficiale capo della sorveglianza e tracciatore capo o TPO. In sala anche, quantomeno da una certa ora in poi per la Synadex, il capitano Massaro Antonio, ufficiale responsabile dell'esercitazione o EXC. Questi gli ufficiali.

V'erano poi sette sottufficiali. Il maresciallo Carico Luciano, identificatore o IO. Il maresciallo Loi Salvatore, con le stesse funzioni. Il maresciallo Sardu Mario assistente al Tracciatore capo o TPO/A. I marescialli Vitaggio Giuseppe e Abate Pasquale, entrambi assistenti al guida-caccia o IC/A. I sergenti maggiori Gioia Giuseppe – che s'accernerà in seguito essere stato in licenza proprio quel 27.06.80; nde – e Belluomini

Claudio, entrambi inseritori del traffico aereo o TKM e TKX. Il sergente maggiore Tozio Sossio addetto alla sala computer o MIO. V'erano infine tre avieri. Orlando Salvatore, addetto al controllo radar di quota o HO; Di Giovanni Mario identificatore di traccia; Gruppuso Giuseppe, addetto alle pulizie, entrambi ufficialmente TKX/A.

Nei confronti del sito in considerazione della sua importanza, venivano emessi numerosi provvedimenti di sequestro e di esibizione di documentazioni in esso originate o comunque conservate. I decreti non sempre hanno avuto buona sorte. Per effetto della tempestiva decretazione Guarino, furono acquisiti, anche se a seguito delle già descritte peripezie, i nastri delle registrazioni radar e foniche.

Gli interrogatori – e prima delle imputazioni, gli esami testimoniali – dei militari del sito incolpati, non hanno dato, salvo un'unica eccezione e quanto meno sino all'estate 95, alcun risultato utile; ma su tutto ciò infra nelle parti relative al sito e alle singole posizioni.

## **9. Le dichiarazioni di Pazzano Giuseppe.**

Il 6 ottobre 89, veniva escusso dall'AG tale Pazzano Giuseppe, proprietario di una emittente radio in Marsala denominata "Radio Europa", in merito alle notizie apparse sul Giornale di Sicilia del 30 settembre 89, secondo cui il teste avrebbe potuto riferire circostanze utili alla vicenda di Ustica, più precisamente su una conversazione avvenuta il 27 giugno 80 tra lo stesso e il sergente maggiore Carico Luciano.

In particolare dichiarava che la persona che aveva chiamato alla sede della radio il 27 giugno 80, durante un programma di musica leggera con interventi diretti per telefono degli ascoltatori, poteva non essere il Carico; colui che aveva chiamato riferì infatti di essere un amico di Luciano e di far presto perché aveva una notizia in esclusiva. Riferiva inoltre che telefonava dal radar di Marsala, e che si era "perduto un aereo dal monitor", precisando che si trattava di un aereo civile sulla rotta Bologna - Palermo. Alla domanda se fosse certo della notizia, il suo interlocutore aveva risposto: "ma stai scherzando! ero proprio io al radar". Dopo la telefonata aveva interrotto la trasmissione in corso, annunciando "dai cieli della Sicilia era caduto un aereo civile e qualche vita probabilmente si è spenta". La telefonata con molta probabilità era giunta prima delle 21.30. Le telefonate dei radioascoltatori non venivano registrate. (v. esame Pazzano Giuseppe, GI 06.10.89).

## **10. Le dichiarazioni di Mangani, Smelzo e Marzulli del 3° ROC di Martina Franca.**

Il 31 ottobre 86 questo Ufficio richiese al Nucleo di PG dei Carabinieri di Taranto l'identificazione delle persone del Centro di Aerosoccorso di Martina Franca, che intorno alle 21.00 del 27.06.80 ricevettero la richiesta di intervento per ricercare il DC9 Itavia. Furono identificati e convocati per il giorno 12 novembre 86 il tenente Smelzo Giovanni e il maresciallo Marzulli Pietro.

Il primo all'epoca dei fatti era ufficiale coordinatore presso il 3° ROC-RCC di Martina Franca con compiti di intervento in caso di richieste di soccorso aereo. In tale qualità aveva avuto i primi contatti telefonici con il SAR di Ciampino la sera del 27 giugno 80, per il coordinamento dei primi soccorsi. Nella escussione del novembre 86, dopo aver riassunto i compiti a lui affidati, dichiarava di non essere in grado di precisare in base a quali elementi fu richiesto il loro intervento, certamente gli fu comunicato l'ultimo punto di riporto, elemento indispensabile per l'organizzazione dei soccorsi (v. esame Smelzo Giovanni, GI 12.11.86)

Il secondo collaborava con il tenente Smelzo presso l'RCC di Martina Franca. Era in servizio la sera del 27 giugno 80. Così dichiarava nella escussione del novembre 86. Ricevuta la notizia della caduta del DC9, essi iniziarono la procedura prevista per il soccorso aereo, avvisando Brindisi e Ciampino. Quest'ultimo sito aveva già iniziato la predisposizione dell'intervento, sulla scorta di notizie avute direttamente dalla sala operativa di Ciampino. Ricordava che fu richiesto anche l'intervento dei mezzi della Marina. Ricordava infine che dell'accaduto venne avvisato anche il Comandante dell'RCC, il tenente colonnello Lippolis, che intervenne in sala per coordinare i soccorsi (v. esame Marzulli Pietro, GI 12.11.86).

Costui, nell'80 Direttore dell'RCC di Martina Franca, fu citato a comparire per il giorno 13 febbraio 87; la citazione però non venne notificata in quanto l'interessato si trovava in licenza di convalida a Taranto, così come comunicato dal Nucleo di PG al GI in data 11.02.87. Successivamente l'ufficiale non venne più convocato per anni sino al luglio del 96.

All'epoca dei fatti era Comandante del 3° ROC di Martina Franca, dal quale dipendevano i siti radar di Marsala, Jacotenente, Otranto, Siracusa e

Licola, il generale Romolo Mangani. Costui, escusso, dopo aver fornito una descrizione sul funzionamento del sito radar e sulle esercitazioni Synadex, riferisce sull'attività svolta dal sito nella notte del 27/28 giugno 80, sulla collaborazione intercorsa tra il S.I.S.MI e il 3° ROC. Subito dopo essere stato informato del disastro, raggiunse la zona operativa intorno alle 09.40. Venne ragguagliato dell'accaduto e gli fu riferito tra l'altro dell'inconveniente dell'inizio della Synadex. Precisava poi che durante la notte vi furono diversi contatti telefonici con enti esterni e reparti dell'AM per l'approntamento dei servizi di soccorso, ed anche al fine di accertare la presenza di altri aerei nella zona dell'incidente in quanto la prima ipotesi formulata fu quella di una collisione. All'alba del 28 giugno iniziarono a giungere i primi telex da Marsala con le indicazioni ricavate dalle registrazioni. Nella tarda serata dello stesso giorno, dopo aver raccolto i dati pervenuti da Marsala, Licola e Ferrara, fu inviato allo Stato Maggiore un fonogramma che il teste consegnava in copia.

Per quanto concerneva la collaborazione del 3° ROC con il S.I.S.MI in ordine alla consegna dei dati di registrazione radar di Marsala e Licola, Mangani ricostruiva la vicenda in questi termini: "il 10 luglio pervenne a Marsala e a Licola l'ordine della 3<sup>a</sup> Regione di inviare a vari enti tra il 3° ROC e presso l'aeroporto di Trapani, copie delle registrazioni delle tracce radar. Data la dipendenza territoriale di Licola, dal Comando della 2<sup>a</sup> Regione Aerea, ritengo per un disguido, le copie delle tracce di Licola, sono state inviate a Palermo anziché a Trapani."

L'ordine di esibizione dell'AG di Palermo, quello datato 05.07.80, non giunse a Martina Franca, e quindi non gli fu notificato in quanto i Carabinieri incaricati dell'esecuzione lo trattennero in attesa dell'autorizzazione del Gabinetto del Ministro della Difesa. Precisava infine che in data 29.07.80, il colonnello Pacini Fulvio, che lo sostituiva, al Comando del 3° ROC, aveva consegnato al maresciallo Maraglino Cosimo in servizio al S.I.S.MI, copia della carta del ritrovamento dei relitti del DC9 e delle registrazioni dei tracciati radar di Licola e Marsala. Successivamente era giunta al 3° ROC una richiesta telefonica del colonnello Bompreszi del 2° Reparto SIOS, che chiedeva una traduzione più dettagliata delle registrazioni dei tracciati radar di Licola e Marsala. Tale richiesta seguiva altra analoga del S.I.S.MI al SIOS, così come poteva evincersi dalla documentazione che il teste esibiva. Non gli risultavano altri rapporti del ROC con il S.I.S.MI (v. esame Mangani Romolo, GI Roma, 28.10.89).

## **11. Le indagini sullo SMA.**

Le escussioni dei generali Tascio e Mangani compiute nell'ottobre 89, scaturiscono da richiesta del PM del 7 di quel mese, formulata sulla scorta di quanto era emerso dalle audizioni della Commissione Stragi e sulla eco di notizie stampa secondo cui i nastri delle registrazioni di Marsala erano stati decodificati per conto del S.I.S.MI, prima ancora di essere inviati al Magistrato che ne aveva disposto il sequestro fin dal 16.07.80.

L'interrogatorio di Tascio, che come noto al tempo dei fatti era capo del SIOS, ebbe ad oggetto le competenze e le attività di quel 2° Reparto in occasione della caduta del DC9, l'iter relativo alle richieste e consegne di plottaggi radar, le azioni compiute a seguito della caduta del MiG23 libico.

Come Capo del 2° Reparto egli, aveva dichiarato, non venne mai incaricato di svolgere alcuna attività in relazione alla caduta del DC9. Probabilmente, in sede di riunione presso lo Stato Maggiore, espresse la sua opinione personale in ordine alla inesistenza di una collisione e alla presenza di altri velivoli nelle immediate vicinanze del DC9. Così si poteva spiegare la circostanza che nel documento interno di provenienza del S.I.S.MI datato 27.07.80, che gli veniva mostrato dal Presidente della Commissione Stragi, si faceva riferimento ad un interpellato che egli avrebbe avuto dal S.I.S.MI. L'equivoco sulla data sarà chiarito nella successiva audizione.

In data 08.08.80, il colonnello Bompreszi, che lo sostituiva, come già s'è rilevato in un periodo di ferie nel Comando del Reparto, egli aveva riferito che il S.I.S.MI, aveva trasmesso al SIOS copie dei plottaggi radar di Marsala e di Licola, inviati in data 11 luglio dai due centri radar al 3° ROC e all'ITAV. Il S.I.S.MI chiedeva la trasposizione su cartina geografica di quei dati. Bompreszi, su autorizzazione del generale Tascio, richiese al 3° ROC di Martina Franca questa trasposizione che pervenne al SIOS il 13 agosto successivo, e di qui inviate al S.I.S.MI, trattenendo copia agli atti. Il generale escludeva che il SIOS fosse mai venuto in possesso degli originali o di copia dei nastri di registrazione, da cui era stata ricavata la trasposizione delle tracce. Non sa dell'esistenza del documento datato 06.08.80, citato dalla Commissione Stragi relativo alla valutazione interna fatta dal S.I.S.MI, in cui si fanno considerazioni sulla accertata presenza di un aviogetto nelle immediate vicinanze del DC9, appunto a firma del colonnello Notarnicola capo della 1ª Divisione del S.I.S.MI e indirizzato al direttore generale Santovito. Non ricorda se sia stato richiesto un parere al SIOS sulla consegna dei nastri di registrazione di Marsala richiesti dall'AG



di Palermo. Di tale questione si occupò il 3° Reparto dello SMA il cui capo era il generale Melillo.

Per quanto concerneva il decreto di sequestro datato 16.07.80 emesso dall'AG di Roma, probabilmente si equivocò tra sequestro dei nastri e sequestro delle relative trascrizioni, per ignoranza delle norme di procedura penale; d'altra parte, già prima del 16 luglio erano state estratte copie delle trascrizioni dai nastri di Marsala. Escludeva che il S.I.S.MI fosse venuto in possesso, in qualche modo, dei nastri di registrazione o che agenti dello stesso Servizio avessero avuto accesso alla base di Marsala. Confermava che i nastri di registrazione erano stati trasferiti da Marsala all'aeroporto di Trapani, ove era stato concentrato tutto il materiale. Tale attività fu curata dal generale Melillo.

In data 04.07.80, su richiesta - ma egli ha sopra di sé solo il Capo e il Sottocapo dello SMA - di un superiore gerarchico, di cui non ricordava il nome, dispose l'invio, presso l'aeroporto di Palermo Boccadifalco, di personale qualificato per accertare la provenienza di una certa quantità di rottami. Dei risultati di tale attività egli informò oltre allo Stato Maggiore, il S.I.S.MI e il Gabinetto del Ministro della Difesa. Così come si adoperò a seguito di notizia stampa del 20 settembre sul rinvenimento di un relitto di color arancione tipico dei caccia antisommergibili, con una coccarda tricolore, disponendo l'immediato sopralluogo da parte di personale specializzato.

In data 23 dicembre inviò al PM una lettera a sua firma in cui tende a dimostrare l'infondatezza di notizie che all'epoca apparivano sulla stampa e su tale lettera si dovrà a lungo tornare.

Dopo tale data, afferma da ultimo, non c'è stato più alcun intervento da parte del SIOS per la vicenda del DC9. (v. esame Tascio Zeno, GI 24.10.89).

L'escussione del colonnello Bomprezzi, vice capo del SIOS/A, scaturisce da una richiesta del PM al GI in data 13 novembre 89, per conoscere i rapporti intercorsi tra il SIOS ed il S.I.S.MI in merito al disastro aviatorio di Ustica, poichè l'ufficiale nell'agosto del 1980 sostituiva il Capo Reparto, generale Tascio.

Il Bomprezzi ricorda che dal S.I.S.MI era pervenuta una richiesta di trasposizione su carta dei dati radar del sito di Marsala e Licola, richiesta evasa tramite il 3° ROC di Martina Franca; a detta richiesta non ricorda se fossero allegati i relativi plottaggi. Esclude che il S.I.S.MI possa aver chiesto al SIOS una valutazione dei dati di rilevamento radar, né era al

corrente su eventuali attività anche informali di collaborazione ai fini d'interpretazione dei dati radar (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 23.02.90).

Il rapporto tra SIOS e S.I.S.MI si rivelerà molto più complesso e fitto di carteggi e relazioni personali, di quanto possa apparire da questo primo verbale Bomprezzi, vice di Tascio e figura di primo piano in tutte le attività del SIOS nel periodo immediatamente successivo al disastro. Ma su tali vicende nelle parti specificamente destinate al SIOS/A nei capitoli della 2° fase dell'istruzione formale.

Tra il 20 e 26 novembre 86 vengono escussi i Capi di Stato Maggiore della Difesa amm. Giovanni Torrisi, della Marina Militare amm. Mario Bini e dell'Aeronautica Militare Lamberto Bartolucci.

Questi interrogatori vengono fissati a seguito del dibattito in Parlamento sulla vicenda del DC9 Itavia e della successiva risposta del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio on. Amato in data 30 settembre 86. In quel periodo vi fu una campagna stampa, sia in televisione con la trasmissione "TG1 Speciale" che sui quotidiani, concentrata in particolar modo sui nastri di registrazione di Marsala al riguardo della mancanza di registrazione nei momenti immediatamente successivi all'incidente. Per la prima volta, nel corso della relazione dell'on. Amato alla Camera dei Deputati il 30 settembre 86, viene detto che il cambio del nastro di registrazione a Marsala era avvenuto per effettuare una esercitazione simulata chiamata Synadex, mentre a partire dal 1980 era stato affermato ufficialmente dall'AM con le missive del 20 e 23 dicembre 80, inviate allo Stato Maggiore Difesa e alla Procura della Repubblica, che la sostituzione del nastro di registrazione era avvenuta per dare una dimostrazione al personale. Quindi per ben sei anni l'AM s'era guardata bene dal rivelare la reale causa dei cd. "buchi" di Marsala, e ciò con ogni probabilità perchè ben consapevoli della quasi impossibilità di sostenere i motivi della sostituzione dei nastri. Ma su queste vicende nella parte destinata al sito di Marsala.

Il generale Bartolucci, nell'80 Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, dopo aver descritto i compiti della Difesa Aerea, ricordava la circostanza obiettiva della inesistenza di tracce significative in quelle rilevate dai radar della Difesa Aerea, dei quali indicava come unici che potessero seguire il volo del DC9 quelli di Marsala e Licola. Questa circostanza, della mancanza di tracce in prossimità del DC9, era stata ufficialmente confermata sia dal comando NATO che dal comando della 6<sup>a</sup> Flotta degli USA. In base alla sua personale esperienza asseriva inoltre che non erano in volo quella sera velivoli militari neppure di altri Paesi.

L'intervento del soccorso aereo era stato coordinato dall'RCC di Martina Franca. Non conosceva né ricordava da quale organo fossero stati

effettuati gli accertamenti sui nastri di registrazione di Marsala, e che solo successivamente era venuto a conoscenza della mancanza di registrazione di quattro minuti sui nastri, confermando però la versione Amato e cioè che tale inconveniente era stato determinato dall'inizio di una esercitazione simulata.

Rammentava che nei pressi di Messina era stata rinvenuta una parte di un aereo bersaglio e che ufficiali dell'AM erano stati inviati per visionare il relitto ed accertarne la provenienza. Non ricordava di aver mai avuto notizia del ritrovamento di un frammento di aereo bersaglio rinvenuto nei pressi di Licola.

Nel verbale non vi è alcun riferimento alla conoscenza della notizia della caduta del DC9 da parte del teste e delle successive disposizioni che egli stesso impartì nell'immediatezza del fatto (v. esame Bartolucci Lamberto, GI 21.11.86).

Appare poco credibile che il Capo di Stato Maggiore non sia stato messo al corrente del "buco" di quattro minuti. Ma su ciò e sulle mendaci dichiarazioni di Bartolucci, che assumerà la veste di imputato, si tornerà più diffusamente infra.

## **12. Le richieste allo SMM.**

Questo Ufficio in data 6 dicembre 86 inviava al Capo di Stato Maggiore della Marina, all'epoca amm. Falcioni, una richiesta finalizzata ad ottenere in originale l'intera documentazione in possesso della Marina sulla situazione delle navi militari, sia nazionali che straniere, intorno alle ore 21 del 27.06.80 nelle acque del Tirreno meridionale. L'ammiraglio Falcioni con nota n.0024 dell'8.01.87 prospettava gli elementi disponibili sulle unità del Tirreno meridionale nella data ed orario richiesti. La situazione delle unità navali veniva suddivisa in navi militari italiane e navi militari straniere.

Per quanto attiene il quadro informativo nazionale veniva esclusa la presenza di unità missilistiche della Marina Militare. Esse infatti erano dislocate in vari porti nazionali. Venivano inoltre citate le fonti documentali e ufficiali cioè i "Giornali di chiesuola" delle suddette unità (atti che hanno la stessa natura e funzione del "Giornale di navigazione" previsto per le unità mercantili dall'art.173 del Codice della Navigazione). Tali Giornali, conservati a bordo per un periodo di anni 3 e successivamente depositati presso gli Archivi Dipartimentali a terra per la conservazione, non erano al

momento disponibili. Lo SMM impartiva disposizioni affinché si tenessero pronti i Giornali di chiesuola per l'eventuale consegna a richiesta dell'AG.

Per quanto attiene il quadro estero, lo SMM ricordava la Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1958 che all'art.2 stabilisce per tutte le navi la libera navigazione in acque internazionali ed all'art.14 il "diritto di passaggio inoffensivo" nelle acque territoriali di paesi terzi (per tale transito l'Italia non richiede alcuna preventiva richiesta o notificazione e pertanto le unità militari straniere non sono tenute a dare comunicazioni dei loro movimenti in mare). Lo SMM sottolineava che, di conseguenza, non esisteva agli atti alcun documento ufficiale che permettesse di comprovare o escludere la presenza di tali unità in acque internazionali o nel mare territoriale italiano. Inoltre suggeriva di rivolgere richiesta di notizie ufficiali sulla dislocazione e sulle attività delle navi militari straniere alle rispettive Autorità Navali Nazionali.

Infine lo SMM segnalava che: 1. la portaerei USA "Saratoga" il giorno 27 giugno 80 si trovava a Napoli; 2. per il giorno 27 giugno 80 non vi erano comunicazioni di movimenti ed esercitazioni delle Marine Alleate; 3. il 27 giugno 80 non risultavano presenti nel Tirreno meridionale unità militari di Paesi non-alleati.

## **12.1 La testimonianza dell'ammiraglio Bini.**

La testimonianza dell'ammiraglio Mario Bini, in veste di Capo di Stato Maggiore all'epoca dei fatti, verte su alcuni prevalenti argomenti e cioè le ricerche e le attività svolte da navi della Marina Militare, navigazione ed operatività di eventuali unità missilistiche della Marina italiana, navigazione ed operatività di eventuali unità dotate di radar aereo, attivazione ed esistenza di navi di Paesi stranieri.

Per quanto riguarda le ricerche l'ammiraglio ha ricordato che subito dopo l'avviso della scomparsa dell'aereo "da parte degli organi che ne avevano il controllo di volo" furono messe a disposizione varie navi tra cui l'incrociatore "Doria". I rapporti relativi alle operazioni di recupero redatti dalle navi militari che partecipavano alle operazioni, venivano trasmessi al comando del dipartimento marittimo di Napoli e "copia di essi certamente è conservata all'ufficio operazioni dello Stato Maggiore della Marina".

Riguardo alle unità missilistiche il Capo di Stato Maggiore ha precisato che era stata accertata al momento del disastro l'assenza di unità

di tal genere in navigazione; infatti Bini attesta che quelle imbarcazioni erano ormeggiate in porto.

In tale ambito l'ammiraglio ha ricordato che per ragioni tecniche di sicurezza, le esercitazioni inerenti lanci di missili, finalizzati a colpire un bersaglio "erano effettuate esclusivamente nel poligono militare di Salto di Quirra in Sardegna". Inoltre il poligono di Salto di Quirra veniva usato normalmente dalle Forze Armate italiane. Mentre le esercitazioni navali interalleate (NATO) o bilaterali cioè con Paesi che non fanno parte della NATO, normalmente venivano eseguite in acque internazionali.

Le esercitazioni in questione potevano essere di due tipi: una con l'uso delle mitragliere (armi convenzionali); in questo caso venivano usati piccoli bersagli, lanciati da navi appositamente attrezzate e l'esercitazione si svolgeva a vista data la breve distanza, anche al di fuori del poligono di tiro, previa emissione di un avviso ai naviganti.

L'altro tipo di esercitazione prevedeva il lancio di missili di notevoli dimensioni con un'attività preparatoria ed esecutiva molto complessa soprattutto ai fini della sicurezza. In questo caso da terra, cioè dal poligono di Salto di Quirra, venivano lanciati aerei-bersaglio. Bini dichiarava che questi bersagli venivano lanciati da attrezzature dell'Aeronautica. L'ammiraglio inoltre affermava che la Marina non ha in carico aerei-bersaglio ed i missili sono tutti catalogati con un numero di matricola. Tale immatricolazione consente lo scarico dai registri dopo ogni lancio.

Bini ha infine ricordato che all'epoca dei fatti tutte le navi lanciamissili erano fornite di radar aerei. Sulla presenza di imbarcazioni della Marina fornite di radar-aereo, Bini però non ha potuto precisare se fossero in navigazione nella zona. Ha dichiarato che qualora vi fossero state unità con il radar in funzione nell'arco di tempo interessato dall'incidente "certamente dell'ipotetico avvistamento del DC9 non sarebbe rimasta traccia, perché l'operatore non avrebbe avuto alcun interesse a seguire e registrare una qualsiasi traccia aerea tra le tante possibili. I dati dei radar vengono trascritti eccezionalmente dall'operatore in casi particolarissimi come per esempio quando si delinea un pericolo di collisione. Non esisteva un sistema stabile e continuo di registrazione dei dati radar sia aerei che di navigazione".

Per quanto attiene la navigazione di navi di Paesi stranieri l'Ammiraglio ha specificato che avveniva solo un controllo generale sul movimento navale nel Mediterraneo, ma non un monitoraggio dettagliato e costante sulle singole unità in navigazione in acque internazionali. Infine in tale ambito Bini ha spiegato che per esercitazioni bilaterali si intendono quelle operazioni addestrative tra l'Italia e le altre Marine "non partecipanti

alla NATO ma rientranti nel Patto Atlantico”, come per la Francia “o anche con Paesi non appartenenti all’Alleanza Atlantica” (v. esame Bini Mario, GI 20.11.86).

## **12.2. La testimonianza del comandante Bonifacio.**

Il tenente di vascello Bonifacio Sergio – comandante del velivolo Atlantic Breguet del 30° Stormo impegnato nelle operazioni di ricerca e soccorso del DC9 Itavia scomparso al largo di Ustica – è stato sentito dall’AG militare e ordinaria, rispettivamente nelle date 25.10.89 e 20.02.90. In entrambe le occasioni l’ufficiale rilasciava dichiarazioni che appaiono tra loro concordi, con particolare riferimento ad alcune circostanze concernenti l’avvistamento in mare, in prossimità della zona dell’incidente, di una macchia d’olio, vario materiale appartenente all’aereo ed alcuni cadaveri.

L’ufficiale, alle ore 22.20 locali del 27 giugno 80 era stato avvisato dalla centrale operativa del 30° Stormo circa la necessità di attuare il dispositivo di soccorso nei confronti di un velivolo civile che non rispondeva alle chiamate. Bonifacio, dopo aver individuato l’area di intervento ed aver radunato i membri dell’equipaggio, decollava con il predetto velivolo alle ore 03.10 e ritornava alle ore 13.10 del 28 giugno 80.

Raggiunta la zona del disastro, verso le ore 07.00 gli giunse la comunicazione radio da parte di un elicottero che partecipava alla stessa missione di soccorso, con la quale veniva avvisato dell’avvistamento di una macchia d’olio o cherosene. Egli rispose chiedendo di marcare con un fumogeno la zona per poterla identificare. Bonifacio giunse sul posto dopo circa tre minuti e avvistò il fumogeno e la macchia che aveva forma circolare con un diametro di circa 50 metri. Riferì la notizia al centro di controllo della Marina presso Santa Rosa a Roma; comunque sorvolò la zona per circa mezz’ora e mentre effettuava un passaggio vide in trasparenza, nelle immediate vicinanze della macchia d’olio, un corpo oblungo e chiaro attraversato in senso longitudinale da una striscia nera. Da questo momento, sino alle ore 09.00, incominciarono ad affiorare in superficie: cuscini di sedili, trentasette cadaveri ed altro materiale appartenente all’aereo.

In sede di deposizione testimoniale, per avvalorare le sue dichiarazioni, tentava di fornire una plausibile spiegazione che troverebbe riscontro nella seguente tesi: “vidi in trasparenza, non so precisare l’esatta profondità, ma penso che si trattava di una profondità inferiore ai 50 metri, perchè, per esperienza so che oltre 50 metri è difficile poter veder in

trasparenza, una grande massa chiara con una riga nera che l'attraversava al centro. ... . Pensando all'accorso meditai sul fatto che il corpo chiaro che vedevo in trasparenza, enorme come un sommergibile si era mantenuto a 50 metri di profondità. ... . Spiegai il problema con il principio fisico che non si era caricato d'acqua a sufficienza per scendere fino in fondo. Pertanto ad una quota non identificabile, sotto il livello del mare, il velivolo deve essere stato schiacciato dalla pressione differenziale. ... . Il velivolo affondava per il suo peso e per il peso dell'acqua imbarcata con una velocità superiore a quella che portava l'infiltrazione d'acqua a compensare le due pressioni. E quindi ad un certo punto non essendosi infiltrata nel velivolo acqua sufficiente a pareggiare le due pressioni la struttura ha ceduto liberando nafta, olio, corpi, salvagenti. ... . Penso che se la falla sulla fusoliera fosse stata di dimensioni sufficienti il velivolo sarebbe andato giù senza disintegrarsi, nella stesse condizioni in cui l'avevo avvistato a meno di 50 metri di profondità". (v. esame Bonifacio Sergio, Procura Militare di Cagliari 25.01.89).

Sull'argomento si dovrà ritornare più diffusamente allorchè si tratterà del volo dell'Atlantic Breguet da Elmas.

### **13. Le richieste al S.I.S.MI e le dichiarazioni dei generali Notarnicola e Mei.**

Su quanto ha fatto il Servizio Militare, su come si è mosso e quali attività ha posto in essere in relazione all'evento, di più si dirà nel capitolo dedicato a questo Servizio, nella parte concernente la seconda fase dell'istruttoria. Qui si darà conto, pertanto, delle prime richieste S.I.S.MI e delle prime testimonianze.

L'interesse su quanto il S.I.S.MI avesse fatto in direzione dell'evento nasceva a seguito della pubblicazione sul periodico "Oggi" nell'edizione del 24 giugno 87 di un'intervista all'esule libico, Abdel Amish Bakkush, in cui costui affermava che il DC9 dell'Itavia era stato abbattuto su ordine del leader libico Gheddafi come atto di ritorsione nei confronti dell'Italia e che sia i servizi italiani che quelli statunitensi erano stati ragguagliati circa una settimana dopo il fatto. Sulla base di questa intervista con missiva del 23 giugno 87 venivano pertanto richieste al S.I.S.MI notizie sull'evento che potessero risultare utili all'indagine.

Il Servizio con missiva del giorno successivo trasmetteva a questo Ufficio un appunto in cui indicava che "Bakkush, leader dell'opposizione

libica in Egitto, era già noto per interviste ed azioni funzionali ad interessi americani ed interviste critiche nei confronti del S.I.S.MI”, osservando, inoltre, che la stampa nazionale era orientata a dare per scontato che il S.I.S.MI avesse la prova della responsabilità libica creando così le premesse affinché le indagini si concludessero con l'accertamento della responsabilità libica e lo scagionamento definitivo dei francesi. A tal proposito veniva stigmatizzato sia l'affidamento del recupero del relitto alla società francese Ifremer, legata con i Servizi segreti francesi, sia la perizia tecnica sulla “scatola nera” affidata agli americani, notoriamente anti-libici; paesi, questi, sui quali in passato erano emerse - continua la missiva - indicazioni dell'esistenza di “coordinamento” tra i loro Servizi segreti nella lotta contro il terrorismo internazionale ed in funzione anti-libica.

Duro il commento del S.I.S.MI. Sulle ipotesi di responsabilità libica o francese sull'evento se ne farà cenno più innanzi. Sin d'ora é però opportuno evidenziare che il rapporto tra l'Ufficio e il Servizio é risultato difficile, almeno nella prima parte dell'istruttoria. Ne è prova che alla prima richiesta di elementi utili alle indagini il Servizio non rispondeva all'oggetto, fornendo soltanto valutazioni e commenti all'intervista a Bakkush e muovendo rilievi alle attività peritali affidate dall'istruttore. Si dovrà rivolgere pertanto un'ulteriore richiesta al Servizio con missiva del 27.06.87. Ma anche a questa missiva, il Servizio, all'epoca diretto dall'ammiraglio Martini, con foglio del 30.06.87 forniva una “non-risposta” limitandosi a confermare di non essere in possesso di notizie o documenti concernenti l'intervista a Bakkush e che le considerazioni espresse nell'appunto trasmesso il 24 giugno precedente “non avevano nessun riferimento con l'indagine in corso”. Lo stesso giorno l'inquirente indirizzava al S.I.S.MI un'ulteriore missiva in cui chiedeva se il Servizio fosse a conoscenza o in possesso di notizie relative alla vicenda del DC9 dell'Itavia. Solo a seguito di questa ulteriore richiesta il Servizio comunicava, con missiva del 21 luglio 87, “che dall'attività informativa svolta dal S.I.S.MI in merito alla vicenda, non si rilevano elementi di specifico interesse per l'indagine giudiziaria”, trasmettendo un appunto riepilogativo sull'attività svolta dal Servizio in direzione dell'evento.

Il 20 ottobre 89 questo GI emetteva, nei confronti del S.I.S.MI, decreto di esibizione di tutta la documentazione letterale, fotografica, fonografica e quanto altro in suo possesso e comunque acquisito, relativamente all'abbattimento del DC9 Itavia avvenuto il 27.06.80 nel cielo di Ustica e relativamente alla caduta del MiG libico avvenuta il 18.07.80 in Sila. Il S.I.S.MI con missiva del 24.10.89 inviava quanto aveva già



consegnato alla Commissione Pratis nonché una serie di documenti successivamente inviati al Ministro della Difesa ed al CESIS, riservandosi l'inoltro di eventuale ulteriore documentazione di quanto dovesse essere reperito a seguito delle ulteriori ricerche disposte.

Sulla documentazione trasmessa in questa occasione, come sulle ulteriori e numerose acquisizioni disposte presso questo organismo da questo Giudice Istruttore, si riferirà oltre nel capitolo dedicato al S.I.S.MI.

Il PM con missiva del 13 novembre 89 richiedeva a questo Giudice di esaminare, tra gli altri, il generale Notarnicola, Capo della 1<sup>a</sup> Divisione del S.I.S.MI, ed il generale Mei, Vice Direttore del S.I.S.MI, cariche rivestite al tempo in cui si verificò l'evento. Il primo, in relazione ad un appunto datato 6 agosto 80 contenente considerazioni sull'accertata presenza di un aviogetto nelle immediate vicinanze del DC9, così come aveva riferito nel corso della testimonianza resa all'Ufficio, il generale Tascio (v. esame Tascio Zeno, GI 24.10.89); il secondo, sui rapporti SIOS/A ed il S.I.S.MI.

Notarnicola riferiva che l'interesse per la caduta del DC9 Itavia nasceva da notizie stampa che riferivano di un attentato politico nei confronti di un esponente della destra eversiva, Affatigato; notizia immediatamente smentita. Altra ipotesi era quella “di un'azione diretta contro un Magistrato che si recava in Sicilia per indagini”, ipotesi, questa, che gli era stata fatta presente da “un appartenente all'organizzazione periferica di Firenze”. Osservava di aver chiesto al Direttore del Servizio, in due occasioni, l'opportunità di svolgere indagini, ma che quest'ultimo gli aveva risposto che le notizie erano state diffuse dall'Itavia per interesse a coprire le reali cause del disastro aereo. Escludeva di avere espresso, all'epoca dei fatti, qualche dubbio sull'eventuale coinvolgimento delle Forze Armate. Infine, al riguardo dell'appunto del 6 agosto 80 a sua firma – sul quale si ritornerà nella parte relativa alle attività del S.I.S.MI sull'evento – riferiva che il problema relativo all'apparizione di una seconda traccia intersecante quella del DC9 emergente dai documenti dell'Aeronautica, era stato risolto immediatamente in quanto un ufficiale della sezione competente gli aveva rappresentato che le due tracce in realtà rispecchiavano traiettorie di aerei a quote diverse e quindi non significative, e che comunque su disposizione del generale Mei aveva interessato il SIOS Aeronautica, il cui chiarimento aveva fatto venir meno l'interesse ad ulteriori approfondimenti (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 16.02.90).

Sulla posizione del generale Notarnicola, che assumerà a partire dal 3 novembre 95 la veste di indiziato, si ritornerà ampiamente sia nella parte

relativa all'attività del Servizio che in quella relativa alla posizione di esso come indiziato.

Il generale Mei dichiarava che al tempo dei fatti rivestiva l'incarico di Vice Direttore del Servizio con delega permanente per gli affari tecnico-logistici e che in assenza del Direttore del Servizio svolgeva le funzioni di vicario. In relazione all'appunto del 6 agosto 80, dopo aver illustrato l'iter di acquisizione delle notizie da parte del Servizio e la relativa informazione alla Direzione del Servizio stesso, precisava di aver ritenuto di dar corso alla richiesta di valutazioni al SIOS Aeronautica in quanto vi era già stata una valutazione informale tra i due organismi dei plots radar di Licola e Marsala e che comunque il valore informativo dell'appunto del 6 agosto e di altro di cui si farà ampiamente cenno più innanzi "è nullo" in quanto trattavasi di documenti non usciti dal Servizio aventi solo valore di elaborazione di notizia senza assurgere al valore di informativa(v. esame Mei Abelardo, GI 16.02.90).

Su quest'ultima affermazione di questo teste e su come tutta l'attività del Servizio militare si dirà ampiamente - come già detto sopra - più innanzi.

#### **14. Il telegramma del MOLCA sul mancato viaggio del giudice Tricomi.**

Nell'88 il segretario del "Movimento per la lotta contro l'antisemitismo", Franco Levi, inviava a varie autorità un messaggio in cui sottoponeva all'attenzione dei destinatari la versione secondo la quale il disastro aereo era da attribuire ad un attentato a danno del giudice Vincenzo Tricomi, impegnato in una indagine su un traffico di armi che esponenti palestinesi, tramite la Libia, avrebbero fatto pervenire a terroristi italiani di "Prima Linea", utilizzando come base l'isola di Pantelleria. Il Magistrato, che avrebbe dovuto imbarcarsi sul DC9 precipitato, avrebbe annullato, all'ultimo momento, il programmato viaggio in Sicilia. Il Levi affermava che tali informazioni non comparivano in rapporti riservati, bensì in articoli di stampa, ai quali non sarebbe stato dato, asseritamente, alcun seguito.

La Questura di Milano con rapporto datato 27 luglio 88 trasmetteva le dichiarazioni del segretario del MOLCA, in cui il Levi affermava che scopo dell'invio del messaggio era stato quello di stimolare ad indagare sui fatti riportati nell'articolo di fondo, che il giornalista Pietro Giorgianni aveva

pubblicato nell'edizione de "La notte" di sabato 9 agosto 86; articolo che non gli risultava essere mai stato smentito.

La vicenda del mancato viaggio del giudice Tricomi sarà comunque attentamente vagliata nel corso della seconda parte dedicata all'istruzione formale cui pertanto si rimanda.

## **15. Richieste alla Presidenza del Consiglio (04.06.88 - 23.06.88).**

In data 4 giugno 88 questo Ufficio richiedeva al Presidente del Consiglio dei Ministri di essere informato sui seguenti punti: 1. su qualsiasi notizia eventualmente e comunque acquisita da parte di qualsivoglia Organo e/o Istituto e/o Potere dello Stato relativa all'accadimento della caduta del DC9 e alle cause che lo produssero; 2. sulla esistenza o meno di esercitazioni militari nazionali o internazionali marittime, terrestri o aeree ovvero interforze in atto al momento del fatto nel raggio di cinquecento miglia dal punto di caduta; 3. sull'intervento o meno di mezzi aerei della difesa nazionale nel giorno e nell'ora della caduta in missione d'istituto; 4. se le notizie di cui al punto 1 e le circostanze dei punti 2 e 3, ove sussistenti, fossero coperte o meno da segreto militare o di Stato.

In riscontro a tale nota il Presidente del Consiglio dei Ministri, all'epoca l'on. Ciriaco De Mita, risponde con lettera in data 24 giugno 88, con la quale trasmette una copia della nota del 13 giugno 88 del Ministero dei Trasporti concernente il punto 1 della richiesta e una copia della nota del 23.06.88 del Ministero della Difesa concernente i punti 2 e 3. In tale lettera il Presidente del Consiglio precisa che tutte "le notizie contenute nella suddetta documentazione nonchè ogni altra informazione attinente all'oggetto, non sono coperte da segreto militare o di Stato".

Il Ministero della Difesa trasmetteva alla Presidenza del Consiglio dei Ministri due allegati, in risposta ai quesiti, di seguito riportati nei punti salienti. Allegato "A" "...Mai è stato invocato il segreto militare e solo il segreto istruttorio ha coperto le indagini giudiziarie ... . L'Aeronautica Militare, oltre a fornire i dati di avvistamento da parte degli enti della Difesa Aerea e del Traffico Aereo, ha messo a disposizione dell'autorità giudiziaria il Centro di Borgo Piave, in cui è stata effettuata la decodificazione delle registrazioni radar alla presenza del magistrato... Sulla base delle risultanze della Commissione d'indagine (istituita dal Ministero dei Trasporti sin dal 28 giugno 80) il Sottosegretario alla Presidenza on. Amato, illustrò alla Camera le comunicazioni del Governo nella seduta del 30 settembre 86. A

tali dichiarazioni occorre qui richiamarsi, poichè nessun nuovo essenziale elemento è nel frattempo intervenuto, al di là del recupero del relitto su cui sta indagando la Commissione nominata dal GI, la quale terminerà i suoi lavori fra circa tre mesi.

Rispetto a quelle dichiarazioni, è possibile formulare i chiarimenti che seguono: a) la catena della Difesa aerea non ha il compito di mantenere il collegamento con aeromobili civili, che è istituzionalmente affidato agli organi di controllo del traffico aereo. La sera dell'incidente, secondo dichiarazioni dello SMA, era programmata per il radar di Marsala una esercitazione di addestramento locale. Occorre precisare che, per consentire tale registrazione, era necessario sospendere la registrazione del traffico reale, data l'indisponibilità nella configurazione del sistema automatizzato, di un apposito registratore/riproduttore del nastro esercitativo. Pertanto durante l'esercitazione, l'osservazione del traffico reale continuava solo a vista, senza che lo stesso fosse registrato. Tuttavia, per ragioni tecniche, l'esercitazione ebbe inizio con un ritardo di circa dieci minuti. Perciò in conformità anche alle risultanze della relazione della Commissione d'inchiesta del Ministero dei Trasporti, non risponde al vero che al momento dell'incidente si sia verificato un "vuoto delle registrazioni", le quali, invece ebbero puntualmente luogo. Il "vuoto" dovuto all'esercitazione si è avuto, infatti, solo a decorrere da circa quattro minuti dopo l'incidente, ed è proseguito per otto minuti, fino a quando, avuta notizia dall'ente di controllo della "fase di incertezza", e cioè dell'avvenuta perdita del contatto con il velivolo, l'addestramento fu immediatamente interrotto e venne ripresa la registrazione; b) un secondo chiarimento concerne l'ipotesi di un collegamento fra l'incidente del DC9 e quello occorso al MiG libico... . Gli atti dell'inchiesta trasmessi alla Presidenza del Consiglio fin dal 30 ottobre 80, contengono, tra l'altro, dichiarazioni testimoniali che fanno risalire al giorno 18.07.80 la caduta dell'aereo libico...; c) circa le ipotesi di coinvolgimento di mezzi italiani o della NATO, che per errore avrebbero potuto lanciare un missile contro il DC9, risulta quanto segue:

- il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ha formalmente dichiarato che nella zona e nell'ora dell'incidente non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o NATO e nessun velivolo dell'Aeronautica militare si trovava in volo;
- il Comando in capo della Marina militare statunitense in Europa (Cincusnavetur) ha dichiarato che, nelle stesse circostanze, non operavano nel Tirreno navi o velivoli della 6<sup>a</sup> Flotta USA;
- l'Ambasciata francese a Roma ha dichiarato che le due portaerei francesi, di cui pure si è parlato come presenti nella zona, si trovavano invece, nel giorno dell'incidente, nella rada di Tolone;
- ancora il Capo di Stato Maggiore

dell'Aeronautica ha dichiarato che, nel Poligono sperimentale interforze di Salto di Quirra, non era in svolgimento in quel giorno alcuna attività; - ancora, a proposito di un radiobersaglio di cui un possibile frammento fu rinvenuto nel settembre del 1980 nelle acque di Messina, sono stati forniti chiarimenti all'autorità giudiziaria nel senso che l'ultimo lancio di un radiobersaglio dall'indicato Poligono di Salto di Quirra era stato effettuato nel gennaio del 1980, cioè almeno cinque mesi prima dell'incidente.

L'attività informativa svolta dal S.I.S.MI, anche attivando gli opportuni contatti internazionali, non ha fornito alcun elemento che contraddiceva le circostanze di cui alle dichiarazioni sopra riportate. ... L'Aeronautica Militare, avendo rimesso prontamente al magistrato tutto il materiale in suo possesso, in specie le essenziali registrazioni radar, non ha potuto compiere di sua iniziativa alcuna specifica attività d'indagine, limitandosi perciò a corrispondere di volta in volta alle richieste di dati e documenti. Ma essa è pronta a fornire all'autorità giudiziaria, a seconda delle valutazioni che questa riterrà di dover fare, ogni eventuale diretto e specifico concorso collaborativo. Fugato ogni possibile equivoco sulla inesistenza di un qualsiasi segreto militare, il Ministero della Difesa riafferma la sua totale disponibilità alla più piena collaborazione con l'autorità giudiziaria, nella volontà di contribuire a corrispondere alla domanda di verità che viene dal Paese.”

Allegato “B”. In esso sono riportate le schede relative alle esercitazioni militari nazionali o internazionali marittime, terrestri o aeree in atto al momento dell'incidente nel raggio di 500 miglia nautiche dal punto 39°56'N-13°07'E, con le risposte di seguito indicate: - non era in atto alcuna esercitazione interforze nazionale; - risultava che gli elementi relativi alle esercitazioni marittime ed aeree fossero già in possesso, anche se in forme diverse, dell'Autorità Giudiziaria; al momento dell'incidente nella zona del mar Tirreno Meridionale non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o NATO e nessun velivolo dell'AM si trovava in volo in detta zona; non operavano navi o velivoli della 6<sup>a</sup> Flotta USA, come dichiarato dallo stesso comandante navale USA in Europa; sul poligono sperimentale di Salto di Quirra non era in svolgimento alcuna attività di lancio.

Molte delle cose sopra dette troveranno smentite nel corso dell'istruttoria ma su ciò infra.

## **16. Le dichiarazioni del colonnello Nobili al PM di Firenze.**

Il PM di Firenze con missiva del 10 dicembre 88 trasmetteva a quest'Ufficio le dichiarazioni rese in data 25 gennaio 88 dal tenente colonnello dell'AM Umberto Nobili che, a partire dal 4 gennaio, aveva riferito su varie vicende.

Il soggetto, all'epoca dei fatti, prestava servizio presso la sede del SIOS-Aeronautica, proveniente dal Nucleo SIOS di Firenze. Ricordava che dopo l'incidente di Ustica, allorchè i giornali supposero che la causa del disastro fosse stata il lancio di un missile da un velivolo, il generale Tascio, Capo del SIOS, si era adoprato per imbastire le smentite all'ipotesi. Ricordava inoltre che a seguito della strage di Bologna, il Capo Centro del S.I.S.MI di Firenze, Mannucci Benincasa (ufficiale con il quale Nobili aveva svolto una non chiara e personale attività di intelligence in direzione soprattutto delle iniziative e condotte del noto Licio Gelli), facendo riferimento alla vicenda del DC9 dell'Itavia ed alla caduta del MiG libico gli aveva accennato “alla possibilità che Semerari potesse aver preso contatti per conto di Licio Gelli con persone libiche con riferimento alla preparazione della strage: ricordo che Mannucci accennò ad una agenda di Semerari con un appunto che poteva costituire un possibile riferimento a Gelli. Mannucci parlò anche della possibilità che sull'aereo italiano dovesse viaggiare una persona che potesse essere informata sulla strage e che non vi aveva più viaggiato. Mannucci mi chiese anche se mi risultava l'epoca della morte dell'ufficiale libico che pilotava il MiG. Ancor prima di quest'epoca Mannucci nel parlare aveva prospettato l'ipotesi di rapporti mafia-Libia-P2. Secondo Mannucci la strage di Bologna era l'ultimo colpo di coda di Gelli per cercare di ribaltare in senso a lui favorevole la situazione italiana”.

Nobili forniva anche elementi a sua conoscenza relativi alla vicenda della caduta del MiG libico. Ma a tale questione si farà riferimento nella parte relativa al MiG.

Le dichiarazioni di Nobili non vennero ulteriormente sviluppate in quella prima parte dell'istruzione formale. In seguito, a partire dal 28 novembre 90 l'ufficiale verrà sentito da quest'Ufficio più volte, sia sul ruolo svolto all'interno del SIOS che sui rapporti con il Capo Centro CS di Firenze. Anche su queste dichiarazioni si rimanda al relativo capitolo.

## **17. Le dichiarazioni di La Torre e Corvari, controllori di volo a Ciampino.**

Nel novembre dell'86 furono ascoltati La Torre e Corvari già controllori di volo a Ciampino. Le dichiarazioni rese dal tenente Corvari Umberto, ebbero ad oggetto due prevalenti argomenti, cioè la copertura del radar di Ciampino ed il colloquio avuto con il pilota del DC9 Itavia sulla frequenza radio. Il controllore di volo dichiarò che all'epoca dei fatti il radar per il controllo del traffico civile di Ciampino aveva una copertura di sicurezza di circa 100 miglia a Sud di Ostia. Il controllo aereo oltre questa linea veniva effettuato via radio attraverso le comunicazioni TBT (terra bordo terra). Inoltre specificò che aveva preso in carico il volo Itavia IH870 al momento dell'uscita dalla copertura del radar di Roma-Ciampino ed aveva provveduto a segnare sulle strisce di volo l'ora di assunzione e la posizione dell'aereo in quel momento. A proposito del colloquio sulla frequenza radio Corvari ha affermato di esser stato lui a parlare con il pilota del DC9 Itavia, che gli aveva comunicato una distanza stimata da Palermo di circa 115 miglia ed un orario previsto di arrivo entro 13 minuti.

Cessati i contatti con il DC9, aveva chiesto ad un altro aereo in volo da Malta verso la Sardegna di chiamare il volo IH870, ma con esito negativo. Successivamente aveva chiesto notizie ai Centri Radar di Palermo e Catania, che avrebbero potuto visualizzare l'aereo; ma anche in questi casi aveva ottenuto risposte negative. Infine il controllore di volo dichiarò che dopo la perdita del contatto radio, trascorso il tempo massimo entro il quale l'aereo avrebbe dovuto presentarsi all'aeroporto di Palermo e cioè i 13 minuti stimati dal comandante dell'aeromobile, era stato dato l'allarme all'RCC di Martina Franca e era stato quindi richiesto l'intervento del capo sala allertando l'RSC di Ciampino (v. esame Corvari Umberto, GI 12.11.86).

Le dichiarazioni rese dal tenente La Torre Antonio, al tempo dei fatti controllore anche lui del traffico aereo dell'aeroporto di Roma-Ciampino, concernono prevalentemente lo scambio delle informazioni meteorologiche avvenute in frequenza con il pilota del DC9 Itavia.

Appena preso in carico il volo IH870, nella zona di Latina, La Torre ha ricordato che l'aereo aveva una quota di 29.000 piedi e che il pilota si era lamentato dell'assenza di molte radio-assistenze, asserendo che "quella sera aveva trovato un cimitero o una frase molto simile". A proposito delle informazioni meteorologiche l'ufficiale infatti ha dichiarato di aver consigliato al pilota del DC9 una accostata di circa 15-20 gradi verso Ovest in conseguenza del forte vento. Successivamente, il pilota del DC9 gli aveva chiesto l'autorizzazione a scendere di 4000 piedi proprio in considerazione del vento. La Torre lo aveva autorizzato ed il volo era proseguito senza ulteriori contatti fino ai limiti di copertura radar di competenza. Il controllore

del traffico aereo concludeva il contatto con il pilota del DC9, assicurandosi che ricevesse il VOR di Palermo e comunicandogli altresì che sarebbe stato preso in carico dalla sala radio assistenza (v. esame La Torre Antonio, GI 12.11.86).

Con l'esame testimoniale del febbraio 87, La Torre ha integrato la precedente dichiarazione, riferendo che nelle registrazioni del radar di Ciampino si rilevavano alcune tracce in prossimità di quelle individuate del DC9. Tali tracce potevano essere definite spurie in quanto non accertate. Infine ha riferito di non aver rilevato questo tipo di tracce e di non saper spiegarsi per quale motivo il calcolatore nella sua registrazione avesse riportato i punti spuri non trasferendo l'immagine sullo schermo da lui controllato quella sera (v. esame La Torre Antonio, GI 13.02.97).

## **18. Le dichiarazioni di Formica, Lagorio e Spadolini.**

Nel primo semestre dell'88 si registrò una accesa campagna di stampa sui fatti in cui si privilegiava l'ipotesi del lancio di un missile, e per tale ragione l'attenzione si puntò sull'Aeronautica. Non mancavano, in tal senso, interventi autorevoli tra coloro che erano favorevoli a questa ipotesi e coloro che invece erano ad essa contrari. Sono proprio di questo periodo anche le dichiarazioni rese alla stampa dal Ministro Formica secondo cui a colpire l'aereo sarebbe stato un missile, così come gli venne riferito dal generale Rana subito dopo l'evento. Inoltre avvenne nel giugno di quell'anno la visita che i familiari delle vittime del DC9 – che nel frattempo avevano dato vita all'“Associazione Parenti delle vittime della strage di Ustica” – renderanno al Capo dello Stato.

Il 28 giugno 88 veniva raccolta per la prima volta la testimonianza dell'on. Lelio Lagorio, all'epoca dei fatti Ministro della Difesa. Nell'occasione riferiva che dopo essere venuto a conoscenza della caduta del DC9 dell'Itavia, era stato informato dallo SMA sulla “assenza di velivoli militari italiani e alleati in zona e di esercitazioni aeronavali”. In relazione ai nastri di Marsala osservava che fu imposta la riservatezza soltanto al riguardo del funzionamento del sistema radaristico in quanto “coperto dal segreto militare”, determinato dal collegamento dell'impianto al sistema di difesa NATO e che comunque lo Stato Maggiore dell'Aeronautica – a seguito della richiesta di autorizzazione dell'AG rivolta al Ministro della Difesa e ancor prima che il Ministro formulasse la relativa autorizzazione – aveva già provveduto per la consegna. Precisava di avere appreso che nella zona di caduta dell'aereo era stata rinvenuta “una serie di indumenti ed



oggetti la cui appartenenza all'aereo non era certa”, disponendo al riguardo accertamenti a cura dello SMD, il quale aveva precisato “attraverso la Marina che gli oggetti erano stati recuperati e trasportati a Palermo e che comunque dal loro stato si desumeva un lungo periodo di immersione, il che faceva escludere il loro coinvolgimento con il sinistro”. Evidenziava di aver appreso, nei primi giorni di luglio 80, in occasione di una sua presenza in Senato per rispondere alle interrogazioni sull'argomento, dall'allora Ministro dei Trasporti, Formica, della “esistenza della tesi del missile senza però fornire riferimenti più precisi”. Escludeva che il S.I.S.MI gli avesse trasmesso “rapporti o relazioni sull'incidente di Ustica”, in quanto, se ciò fosse accaduto “la circostanza avrebbe destato in me allarme e la cosa mi sarebbe rimasta impressa”; escludeva inoltre che il generale Santovito, Direttore del S.I.S.MI, nel corso degli incontri, gli avesse mai riferito alcunchè sulla vicenda di Ustica. Infine, escludeva “di aver appreso per scienza diretta come Ministro e cioè per informativa S.I.S.MI che ci fosse stato un contatto tra i nostri servizi e quelli francesi in relazione alla circostanza della presenza di navi francesi nella zona della caduta dell'aereo” (v. esame Lagorio Lelio, GI 28.06.88).

Alcuni giorni dopo veniva raccolta la testimonianza del Presidente del Senato, Spadolini, che aveva ricoperto a partire dall'agosto 83, per circa tre anni, l'incarico di Ministro della Difesa. Il senatore riferiva sulla inesistenza di alcun segreto militare sulla vicenda precisando, in relazione ai nastri di Marsala consegnati al PM, che soltanto alcuni dati tecnici, riferibili alle apparecchiature ed alle prestazioni del sistema di difesa aerea, erano da considerarsi coperte da classifica di segretezza, così come gli era stato riferito dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica (v. esame Spadolini Giovanni, GI 30.06.88).

Il PM con missiva del 7 luglio 89 inoltrava a questo Ufficio richiesta di esame dei Ministri Lagorio e Formica “sulle notizie acquisite nell'immediatezza del disastro e sui contatti avuti tra loro in merito ad esso”.

Il 20 luglio 89 pertanto veniva raccolta da questo Ufficio la testimonianza dell'on.le Formica. Questi, preliminarmente, dichiarava di avere esposto quanto a sua conoscenza nel corso della seduta alla Commissione stragi del 29 giugno 89; ribadiva che nella immediatezza del fatto aveva provveduto a nominare la Commissione d'inchiesta tecnico-formale cui aveva chiamato come presidente il dottor Luzzatti; osservava che prima dell'8 luglio 80 aveva avuto un colloquio con il generale Rana, Presidente del RAI “il quale mi mostrò una fotocopia di un foglio sul quale erano riportati dei tracciati: il generale Rana mi fece presente che non era opportuno abbracciare sic et simpliciter la tesi del cedimento strutturale

dell'aeromobile, che allora era la più accreditata stante le difficoltà finanziarie in cui si dibatteva la società Itavia, ma che dall'esame del tracciato poteva pensarsi anche ad altra causa, quale l'impatto esterno con un missile o un meteorite"; precisava, in relazione all'articolo del giornalista Purgatori apparso sul "Corriere della Sera" del 27 aprile 88, relativo ad una presunta telefonata ricevuta da un suo segretario mentre si sarebbe trovato in Calabria, pochi giorni dopo l'incidente di Ustica, di essere stato in Calabria nel marzo del 1981 e non nel 1980 e che pertanto l'episodio riferito dal giornalista era frutto di pura invenzione.

L'on. Formica, nell'occasione, consegnava al GI una sua lettera datata 27.04.88 diretta al Direttore del "L'Espresso" in cui segnalava che le parti virgolettate nell'articolo a firma del giornalista Scialoja erano "la forzatura del mio pensiero" e che il riferimento del generale Rana sulla possibilità che non potesse essere esclusa l'ipotesi dell'impatto con un missile, non era altro che la formulazione di una ipotesi, di cui aveva informato il Ministro della Difesa (v. esame Formica Rino, GI 20.07.89).

Il giorno successivo il Ministro Lagorio osservava che la sua prima preoccupazione fu quella di accertare se si fosse verificata una collisione tra velivoli militari e il DC9; gli Stati Maggiori interessati escludono ogni ipotesi di collisione e di ciò venne informato il Presidente del Consiglio. Riferiva inoltre che nel corso dell'estate si profilò l'ipotesi che a colpire l'aereo fosse stato un radio bersaglio, ma anche questa volta gli organi, all'uopo interessati, avevano escluso tale possibilità in quanto gli ultimi lanci di radio bersagli risalivano a parecchi mesi prima dell'evento; altro avvenimento che occupò la Difesa fu il rinvenimento in mare dei resti di un velivolo, ma da un primo sommario esame questi risultarono essere stati immersi da tempo in mare. In relazione ai contatti intercorsi sulla vicenda con il Ministro dei Trasporti pro tempore, Formica, dichiarava che a luglio dell'80 in occasione di un incontro con costui, gli aveva detto "che forse si sarebbe dovuta mettere in conto anche l'ipotesi di un missile, non fornì elementi concreti ma disse soltanto che si trattava di una voce". Infine, precisava di non avere attivato i Servizi di informazione, in quanto mancavano gli elementi per ritenere che si potesse essere di fronte ad un "intrigo", stimandosi certo, peraltro, che non gli era pervenuta alcun rapporto da parte dei Servizi stessi (v. esame Lagorio Lelio, GI 02.07.89).

Sulle dichiarazioni di Lagorio e Formica, responsabili dei due dicasteri che più degli altri hanno avuto un ruolo di primo piano nella vicenda di cui è processo e che saranno ascoltati in audizione anche dalla Commissione Stragi, si ritornerà ampiamente in seguito, anche alla luce di elementi che a mano a mano emergeranno nel corso dell'inchiesta, sia dalla

documentazione acquisita che da varie testimonianze ed interrogatori disposti da questo Giudice Istruttore.

### **19. Le dichiarazioni del maresciallo PS Fabbri e il colloquio registrato con il generale Cinti.**

Il maresciallo di PS Fabbri Gino, in servizio presso la Scuola Sottufficiali della Polizia di Stato di Nettuno il giorno 4 luglio 80 presentava una segnalazione avente quale oggetto fatti da lui collegati alla vicenda di Ustica; dopo dieci anni il giorno 5 giugno 90 lo stesso maresciallo Fabbri rendeva dichiarazioni spontanee al Commissariato di PS Anzio – Nettuno, sulla segnalazione a suo tempo presentata e su un appuntamento ed un colloquio richiestigli da tale Cinti. Fabbri asseriva che il 27 giugno 80 mentre assisteva alla trasmissione televisiva “L’altra campana”, alle ore 21,40, volgendosi dalla parte della finestra che dà sul mare, in direzione delle isole ponziane, notava una improvvisa palla di fuoco, seguita a pochi istanti da un’altra più piccola, leggermente più bassa rispetto alla prima. Il giorno successivo, ascoltando il telegiornale delle ore 20.00 veniva a conoscenza del disastro aereo occorso più o meno nella zona ove aveva notato le palle di fuoco. Fabbri aveva poi informato di tale circostanza un dirigente dell’Alitalia, con cui nei giorni successivi aveva avuto altri contatti telefonici.

Nella deposizione spontanea del 5 giugno 90, il maresciallo Fabbri dichiarava che il giorno 1° giugno 90 aveva ricevuto una telefonata “da parte di un signore qualificatosi come Cinti”, che si era presentato a nome dell’Itavia e gli aveva chiesto un incontro “per discutere dell’argomento”. All’incontro avvenuto in data 6 giugno 90 erano presenti oltre al maresciallo Fabbri, un funzionario della Digos ed il generale in ausiliaria Cinti Mario, che in tempi precedenti aveva svolto attività di pubbliche relazioni per la Società Itavia, alle dipendenze di Aldo Davanzali di cui era amico personale.

La conversazione intercorsa, registrata e pervenuta agli atti dell’inchiesta, verte su un preciso argomento: il generale Cinti era interessato a promuovere un incontro tra il maresciallo Fabbri ed un giornalista del Corriere della Sera, Andrea Purgatori, affinché Fabbri riferisse al giornalista quanto da lui visto la sera del disastro di Ustica. Dal contenuto del colloquio emergeva con chiarezza che al dire di Cinti la testimonianza di Fabbri sarebbe stata di sostegno alla tesi secondo cui vi

potrebbe essere stato uno scoppio nell'aria, magari "una carica abbastanza grossa a 25.000 piedi, cioè a 7.000 metri". La conversazione si concludeva con lo scambio dei recapiti telefonici e l'impegno da parte del generale Cinti a richiamare entro una settimana per conoscere la decisione del maresciallo Fabbri. Il generale, nell'ambito del colloquio, aveva fatto anche cenno all'avvistamento compiuto dal "capitano di corvetta Bonifacio, adesso in congedo" che asseriva di aver visto "sott'acqua una massa bianca con una riga nera che andava giù".

## **20. Le rogatorie.**

Nel periodo considerato, ossia dal gennaio 84 fino al mese di luglio 90, sono state inoltrate da questo GI le prime commissioni rogatorie dell'inchiesta dirette a vari Paesi europei ed extra-europei. Specificatamente:

- 1) verso la Corea del Sud il 05.01.85;
- 2) verso l'India il 26.06.85;
- 3) verso gli USA il 30.08.85;
- 4) verso l'Egitto il 30.06.87;
- 5) verso la Libia il 5.10.89;
- 6) verso la Francia il 6.07.90;
- 7) verso il Belgio il 11.07.90
- 8) verso gli USA il 12.07.90;

In quella alle autorità coreane si richiedevano tutte le notizie e documentazione relative ai resti del noto aereo coreano abbattuto durante il volo KAL KE 007 da un missile lanciato da velivolo dell'Aeronautica militare sovietica, il giorno 1° settembre 83 sull'Oceano Pacifico in prossimità dell'isola di Hokkaido. Successivamente, nel luglio perveniva a questo Ufficio la relazione preliminare fornita dalle Autorità coreane. Nella stessa missiva, le Autorità coreane assicuravano la disponibilità per un eventuale esame dei resti da parte di esperti italiani, qualora lo avessero ritenuto opportuno. Nonostante questa disponibilità, e la presenza in atti di questo rapporto, alcun collegio ha preso in specifico esame tale incidente. Solo a distanza di anni, nell'aprile 98 addirittura ad istruttoria chiusa, si riusciva ad acquisire una sorta di rapporto definitivo dalla Segreteria Generale dell'ICAO, molto stringato e purtroppo carente delle informazioni e dei dati necessari alla presente inchiesta.

In quella nel giugno 85 alle autorità indiane si chiedeva, l'autorizzazione a consentire la presenza in qualità di osservatori di due periti alle operazioni in corso in Irlanda relative al disastro aereo dell'Air India 182 del 22.06.85. In risposta, in data 03.10.85 il Ministero del Turismo e l'Aviazione Civile indiano comunicava che la presenza delle autorità italiane nelle operazioni di recupero a Cork era gradita. Inoltre, forniva il recapito del Giudice della Corte - B.N. Kirpal, che conduceva l'inchiesta formale sull'incidente, per ogni diretto contatto. Considerata la disponibilità delle autorità indiane il 6.11.85 veniva chiesta per il tramite dell'Ambasciata italiana copia dei seguenti documenti: - verbale autopsie; - radiografie delle salme; - fotografie delle salme; - micro-fotografie di preparati citologici; - risultati delle indagini chimico-tossicologiche; - altra documentazione utile raccolta; - eventuali conclusioni della Commissione d'inchiesta.

L'Ambasciata italiana con nota del 14.01.86 comunicava di aver richiesto - su consiglio del Ministero dei Trasporti indiano - la documentazione direttamente alla Court Investigating Air India B-747, in Nuova Delhi. Successivamente con nota del 25.02.86 inviava copia della risposta fornita dalla sopracitata autorità indiana che in sintesi riferiva di aver avuto istruzioni dalla Corte che le radiografie dei corpi, le microfotografie dei preparati citologici nonché i risultati delle indagini chimico-tossicologiche non erano disponibili dalla stessa Corte, mentre le fotografie dei corpi sarebbero state necessarie nel processo che avrebbe avuto inizio il 22.01.86. In conclusione la stessa lettera precisava che gli esiti definitivi della Commissione d'inchiesta sarebbero stati sottoposti al governo indiano, il quale li avrebbe resi pubblici al momento opportuno. Con lettera del 21.11.86 la detta Ambasciata inviava una fotocopia di articolo apparso sulla stampa indiana riguardante le conclusioni della Commissione d'inchiesta sul disastro del volo Air India. Infine, con nota datata 16.06.90 questo Ufficio richiedeva alla Court Investigating Air - sempre tramite l'Ambasciata d'Italia in India - di fornire copia di tutta la documentazione, anche tecnica e delle conclusioni della Commissione d'inchiesta, ma non riceveva risposta.

In effetti in questa, come in altre richieste di carattere internazionale, al di là della volontà delle parti richieste di rispondere o meno o comunque di prestare assistenza giudiziaria, si notano alcuni errori di impostazione che uniti ad equivoci insorti sia nelle risposte che nelle conseguenti nuove richieste, hanno contribuito, ed in maniera non lieve, agli esiti negativi di queste commissioni rogatorie della prima fase dell'istruzione formale.

La rogatoria inoltrata tramite il Ministero Grazia e Giustizia, richiedeva alle autorità USA informazioni relative al disastro in oggetto del procedimento.

Il 30 agosto 85 il direttore dell'Ufficio II Affari Penali del Ministero di Grazia e Giustizia comunicava che la nostra Ambasciata a Washington, a domanda delle Autorità americane al presidente del Tribunale una formale dichiarazione attestante l'effettiva funzione del GI; il 16 settembre seguente veniva inviata l'attestazione richiesta. Il Dipartimento della Giustizia USA, tramite il Ministero degli Affari Esteri, il 27 novembre 85 comunicava al Ministero di Grazia e Giustizia che era stato indicato per l'espletamento della rogatoria il sig. Steven L. Lund quale impiegato della Compagnia Aerea Mc Donnell Douglas. Il tecnico negli incontri preliminari chiedeva di non rispondere a domande che potessero comportare responsabilità penali nei suoi confronti o verso la Mc Donnell Douglas. Infine il Dipartimento di Giustizia USA chiedeva al Tribunale italiano di fornire ulteriori informazioni e precisazioni su: l'identità delle parti oggetto delle indagini (cioè chi è o chi potrebbe essere incriminato); il termine per la presentazione della risposta del sig. Lund; se le Autorità inquirenti fossero disposte a dichiarare per iscritto che la Mc Donnell Douglas non avrebbe corso alcun rischio penale a seguito della testimonianza del sig. Lund. Da parte dell'AG italiana dal 27 settembre 86 venivano inviate varie richieste di sollecito, senza alcun esito.

Come ben si vede negli anni 80 la collaborazione in materia giudiziaria anche con gli USA, muoveva i primi passi, difficili impacciati e quasi senza alcun successo.

Questo Ufficio a seguito dell'intervista rilasciata da Abdul Hamid Bakkush al settimanale "Oggi", in cui il rifugiato politico libico affermava di essere stato informato da amici vicini a Gheddafi che era stato costui ad ordinare di abbattere l'aereo e che della questione erano stati messi al corrente sia i Servizi segreti americani che quelli italiani in data 30.06.87 inoltrava alle autorità egiziane richiesta di rogatoria (il Bakkush nell'intervista avrebbe anche dichiarato di essere disposto a ripetere tutto innanzi all'AG italiana), per ottenere l'esame testimoniale di El Bakkush Abdul Hamid e la documentazione in possesso dello stesso relativa ai fatti sui quali verteva l'intervista. In data 27.10.87, l'Ambasciata della Repubblica Araba d'Egitto in Roma rispondeva che, viste le considerazioni di ordine politico e la situazione del sig. "Abdel Hasmid El Baccouche", rifugiato politico, ed in assenza di accordi di cooperazione giudiziaria in materia penale tra l'Egitto e l'Italia, non si poteva dar seguito alla richiesta, anche perché il sig. El Baccouche aveva fatto sapere di non aver altre informazioni al riguardo oltre quelle fornite alla stampa.

La rogatoria alla competente Autorità Giudiziaria della Jamahirija Araba Libica Popolare Socialista – inoltrata il 5.10.89 all’Ambasciata italiana a Tripoli tramite il Ministero degli Affari Esteri – era finalizzata all’acquisizione di “tutte le notizie, relative al sinistro in questione che possono contribuire all’accertamento della verità”, e vi si chiedeva di interrogare le persone ritenute più idonee a riferire quanto a loro conoscenza sul caso in questione. In via preliminare, in data 14.10.89 l’Ambasciata italiana in Libia comunicava di aver inoltrato la rogatoria al Segretario generale del dicastero per le relazioni estere e la cooperazione internazionale; inoltre la legazione italiana riferiva che l’autorità libica aveva provveduto a nominare una commissione “ad hoc”, presieduta da un alto magistrato e composta da qualificati tecnici ed esperti giuridici. Alla citata rogatoria non è seguita alcuna risposta nonostante i ripetuti solleciti, impartiti per le vie formali negli anni successivi e fino all’intervento di una nuova richiesta formulata il 7.03.91.

Questo Ufficio, nel luglio 90, per l’esattezza il 6, pregava il Direttore dell’Interpol di Roma di prendere contatti diretti con le Autorità governative della Repubblica francese, al fine di conoscere se esistessero o meno registrazioni radar di postazioni fisse o mobili di quello Stato relative al traffico aereo tra le ore 19.00Z e 21.00Z del 27.06.80 nella zona di caduta dell’aereo (corrispondente alle coordinate 39°43’Nord e 12°55’Est). Alla citata richiesta, il collaterale Ufficio Interpol francese, così interessato, in data 26.07.90 riferiva di aver appreso dal Ministero della Difesa francese che nessuna registrazione radar era stata fatta nell’ora, data e località indicate.

Con nota dell’11.07.90, indirizzata al Ministro della Difesa pro-tempore, si pregava di disporre l’acquisizione presso il Comando Supremo Forze NATO in Europa (SHAPE a Mons in Belgio), di ogni utile informazione relativa all’esistenza o meno di registrazioni radar effettuate da impianti radar, appartenenti alla NATO, siti sul territorio italiano o su basi mobili (navi, aeromobili, satelliti). In data 28.09.90 il Ministero della Difesa trasmetteva copia dei documenti trasmessi dal “Comando supremo delle potenze alleate” in Europa per il tramite del Rappresentante militare italiano, riferendo che non vi erano informazioni nuove oltre a quanto già fornito all’inizio del 1989 e che non vi erano nastri radar disponibili di quel periodo.

Il 12 luglio 90 si chiedeva al Direttore dell’Interpol di prendere contatti con le autorità governative degli USA, al fine di conoscere se esistessero o meno registrazioni radar di quello Stato, in particolare della flotta navale USA, relative al traffico aereo tra le ore 19.00 e 21.00Z del 27 giugno 80 nella zona di caduta dell’aereo, corrispondente alle coordinate

39°43' Nord e 12°55' Est, ed in caso positivo di richiederne l'acquisizione. In data 12 novembre 90 la detta Direzione comunicava al GI che il dott. Simone aveva conferito con il Comandante Larry Askins dell'Ufficio dell'Addetto militare presso l'Ambasciata USA, che aveva riferito che la richiesta sarebbe stata evasa se avanzata formalmente. Inoltre si comunicava che il ritardo nella risposta era dovuto al Dipartimento di Stato. Il 10 settembre 90 l'Addetto del Dipartimento della Giustizia presso l'Ambasciata, Warlow, riferiva di aver ricevuto anch'esso una richiesta analoga da parte dell'Ufficio dello stesso Giudice Istruttore, assicurava risposta ma "in tempo non determinato".

Inizia in questo periodo il cammino delle rogatorie, cammino gravoso, dai tempi lunghissimi e di numerose e rilevanti attese frustranti. E' il Giudice Istruttore che si pone per primo il problema dei rapporti con le AG straniere, in considerazione della natura dell'inchiesta. Ben poche altre indagini hanno avuto tanti versanti in altri Paesi con necessità di indagine su organismi militari, Servizi di sicurezza, entità istituzionali di Stati diversi dal nostro, a volte alleati, altre indifferenti se non ostili. Sarà quindi un cammino difficilissimo, che avrà un'accelerazione nel numero delle richieste nella seconda fase dell'istruzione formale, ma esiti simili, al punto tale da dedurre una situazione fallimentare nei rapporti di assistenza giudiziaria internazionale.

## **21. Le richieste del PM.**

In questa fase il PM richiedeva a questo Ufficio di voler inviare comunicazione giudiziaria ad Abbate Gerardo, Di Micco Antonio, Rocco Gerardo, Albini Lucio, Acampora Tommaso e Sarnataro Gennaro, il primo tenente colonnello, i restanti marescialli AM in servizio all'epoca presso quel CRAM, per concorso in falsa testimonianza, favoreggiamento personale e occultamento di atti veri, tutte e tre le ipotesi aggravate; commessi rispettivamente dal primo in Roma il 3 giugno 89 e dagli altri sempre in Roma il 14 novembre 86. L'organo di accusa sottolineava le seguenti circostanze a carico. In primo luogo la mancata individuazione delle tracce per dati di posizione e per caratteristiche di identità (tipo d'aeromobile, piano di volo, ecc.), che è condizione necessaria per stabilire se una traccia sia amica oppure no. Quindi la singolare consegna all'AG del plottaggio relativo al giorno dell'incidente, costituito soltanto da cinque fogli dattiloscritti, stralciati dal modello DA1, e concernente 26 tracce in un arco di tempo di



quasi tre ore e mezza (dalle 18.01Z alle 21.23Z). La modestia poi, dei rilevamenti per il DC9 Itavia (soltanto tre battute in cinque minuti di rilevazioni), mentre altre due battute sullo stesso aeromobile riportano le parole “nulla” o “persa”, rispettivamente alle 19.02Z e 19.04Z). Le anomalie riscontrate, inoltre, nella corrispondenza fra la traccia nr.9 e quella dell'Air Malta vista da Fiumicino, riportata con grande differenza di quota e con un aumento di velocità superiore alla velocità del suono, e quindi non attribuibile a un aeromobile di linea. Infine, la grossolanità delle indicazioni riportate nel plottaggio, che rendeva difficile l'interpretazione dei dati radar e andava ben al di là di una grave superficialità ed approssimazione (la traccia nr.10 non trovava corrispondenze con analoghe tracce segnalate dagli altri radar militari e civili, sia per la diversità degli orari, sia per i valori di velocità. Sempre il PM chiedeva l'identificazione del Comandante al 13 settembre 84 e la conseguente indiziatura dello stesso per violazione della pubblica custodia di cose e soppressione di atti veri per aver disposto in quella data la distruzione delle minute dello stralcio dei tracciati radar e del modello DA1 da cui lo stralcio derivava - documentazione non trasmessa all'AG insieme al plottaggio invece consegnato il 22 luglio in esecuzione del noto specifico decreto di sequestro (v. richieste PM 08.06.89).

A distanza di pochi giorni il PM esercitava l'azione penale - oltre che nei confronti di militari in servizio presso il CRAM di Marsala - a carico dei sei predetti di Licola - Abbate, Di Micco, Rocco, Albini, Acampora, Sarnataro - per i delitti già specificati, e a carico di De Crescenzo Mario, quale comandante di quel CRAM al 13 settembre 84, per i delitti di violazione di pubblica custodia di cose e soppressione di atti veri, per la distruzione delle minute dello stralcio dei tracciati radar e del modello DA1 (v. richieste PM 22.06.89).

A novembre nuove richieste a carico di Mandes Aurelio, colonnello comandante del 22° CRAM al tempo del disastro per occultamento di atti veri aggravato, perchè nella detta qualità aveva, al fine di assicurare l'impunità ai responsabili del disastro aviatorio, ommesso, e quindi occultato il modello DA1 contenente il plottaggio del giorno dell'evento, documento pur raggiunto dal provvedimento di sequestro del 16 luglio 80.

Nuove richieste, per effetto delle dichiarazioni del colonnello De Crescenzo e dell'esame del registro di protocollo, anche a carico di Tessitore Pietro per violazione di pubblica custodia di cose e di soppressione di atti veri aggravata, per aver distrutto le minute dello stralcio dei tracciati radar e il modello DA1 (v. richieste PM 13.11.89).

Gli imputati venivano interrogati – alcuni di essi erano già stati esaminati come testi – più volte con mandati di comparizione. Sulle singole posizioni più oltre nel capitolo dedicato ad imputati e ad imputazioni.

\* \* \* \* \*