

RISCRIVERE USTICA

di **Mario Albrizio**

"Mio personale giudizio rivolto alle indagini è che, per perseguire l'indirizzo del missile e dello scenario di guerra, si siano "intenzionalmente" omesse l'informazione del mio volo, supportata dalle testimonianze dell'equipaggio, le testimonianze del personale di nave Doria addetto ai recuperi e le conclusioni delle Commissioni Tecniche."

Non le manda a dire **Sergio Bonifacio**, l'ufficiale pilota della Marina che per primo vide affiorare i corpi e i resti del relitto del DC 9, la mattina dopo la strage di Ustica.

81 vittime innocenti e un aereo inabissato i cui resti cominciano ad emergere all'alba del 28 giugno 1980. Seguono 42 anni (finora) di indagini, processi, battaglie giudiziarie e tesi in guerra tra loro (la bomba, il missile, la battaglia aerea).

La verità però è lì, sotto gli occhi attenti dell'equipaggio del Breguet Atlantic e del suo comandante. Sta venendo a galla in quella chiazza di poche decine di metri, ben 10 ore dopo la caduta dell'aereo. La verità è a galla, ma nessuno ha voluto "vederla".

Una testimonianza illuminante, ignorata (non a caso?) per decenni. Un libro che siamo onorati di portare finalmente alla luce e che costringe a rivedere tutta la narrazione su Ustica.

Sin da quando, parecchi anni fa, sono venuto a conoscenza della testimonianza del Comandante Sergio Bonifacio, non ho mai avuto dubbi che tale testimonianza dovesse essere il centro investigativo e narrativo per ricostruire e "raccontare" la tragedia di Ustica del 27 giugno 1980.

Invece, a tutt'oggi, questa testimonianza continua a essere appannaggio di pochi esperti o cultori della amplissima pubblicità dedicata, oggi enormemente amplificata dai social, ma costantemente priva del "fattore Bonifacio".

La narrativa mainstream semplicemente la ignora, come fosse invisibile. E la narrativa "alternativa", pure - affannata com'è a destreggiarsi tra le ipotesi duellanti di bomba, missile, battaglia aerea e quant'altro.

Nel frattempo ho avuto il piacere e l'onore di conoscere il Com.te Bonifacio, di scambiare idee e informazioni con lui e di scoprire che l'ex ufficiale aveva già pubblicato localmente un libro per ribadire, ampliare e consolidare la sua testimonianza, nella speranza di rompere il muro del silenzio che ancora resiste a questo fondamentale barlume di verità.

Allora ho fatto due più due e gli ho proposto di ri-pubblicare il testo in una forma più attuale e coinvolgente, approfittando delle nuove opportunità digitali oggi a disposizione.

Così che si possa riprovare a rompere quel muro del silenzio e aprire la strada alla verità. Noi tutti, insieme, ognuno per la sua parte. Leggendola, condividerla, discuterla, criticandola se è il caso ma facendone parte viva e attuale, non più ignorabile, del discorso su Ustica.

Rendendola quella che è e non può non-essere: una chiave, anzi a mio avviso LA chiave, per arrivare alla verità su Ustica, sulla tragedia del DC9.

Per rendere finalmente giustizia alle vittime, alle loro famiglie, e a un intero Paese che aspetta da troppo tempo.

Il mio lavoro editoriale è stato di trasposizione digitale, di editing avanzato di reimagineazione sia in formato digitale che cartaceo. Di una comunicazione più aggiornata.

I contenuti sono rimasti intatti. In tutta la loro ostinata potenza.

Senza dubbio questo libro e la sua testimonianza avranno sempre il posto d'onore nella Pagina Facebook [Ustica Per Noi](#). E, sono certo, anche su altre.

Ma è fuori di dubbio che **solo lo sforzo congiunto della Community** trasversale dei tanti interessati, delle tante intelligenze che ogni giorno sviluppano ipotesi e analizzano dati sui social, delle tante passioni civili che ancora tengono accesa la speranza di verità e di giustizia in questo Paese – solo con lo sforzo congiunto di tutti si supererà questa interminabile congiura del silenzio.

Il libro. La Testimonianza. La Tesi

Il libro è pensato sia per i Lettori già interessati, sia per quelli che speriamo possano avvicinarsi a questo tema senza dubbio cruciale per la stessa Identità nazionale.

Non sarò certo io a *spoilerarlo*, né sarebbe possibile, data la quasi infinita ricchezza di dati, fatti, osservazioni dirette e/o scientifiche che sorreggono vigorosamente la Tesi Bonifacio con tipico rigore militare. Che è cosa diversa dalla testimonianza, e questo invece vorrei mettere bene in chiaro.

Al di là della suddivisione in capitoli e paragrafi, il lettore troverà in questo testo appassionante due livelli ben diversi del discorso.

La Testimonianza diretta

Al primo, c'è la testimonianza diretta dell'allora Tenente di Vascello Sergio Bonifacio e del suo equipaggio, a bordo dell'aereo Breguet Atlantic che ha supervisionato l'area di inabissamento del DC9 nella prima mattina del 28 giugno 1980.

Lì, da un punto preciso del mare, sono riaffiorati corpi e resti dell'aereo. Da **un unico punto**, largo poche decine di metri.

E questa è **storia**. È testimonianza diretta, autorevole e indiscutibile. E infatti nessuno l'ha mai messa in discussione. Semplicemente, l'hanno ignorata.

Ma è da qui, che bisognerà ripartire.

Perché quella fuoriuscita così raccolta di corpi e pezzi di aereo significa che l'aereo è riuscito ad ammarare e si trovava, 10 e più ore dopo, sostanzialmente integro a pochi metri di profondità.

Perché questa testimonianza, nella sua oggettiva asetticità militare, spazza via ante litteram tutte o quasi le ipotesi che si sono scontrate nell'immaginario collettivo negli ultimi 42 anni (and counting...).

Questa è la base: la incontestabile testimonianza. La chiave da cui si deve ripartire e che nessuno può più più permettersi di ignorare.

La Tesi Bonifacio

Al secondo livello c'è la tesi di Sergio Bonifacio, elaborata negli anni successivi e anche quando non è più pilota militare, su come possano essere andate le cose. Su cosa possa spiegare quella immane tragedia.

Una tesi sorprendentemente *tranquilla*, pacata, il più possibile “scientifica” e razionale, non emotiva – mentre tutt'intorno infiamma la *guerra* delle tesi contrapposte, bomba, missile, battaglie aeree, guerre più o meno sotterranee...

E qui, se possibile, il discorso si fa ancora più interessante, perché Bonifacio ricostruisce con caparbietà e precisione certosina lo scenario e le possibili cause del disastro che lo portano alla conclusione più incredibile, ma paradossalmente anche la più documentata, se non la più verosimile.

Eppure questa tesi, così tecnica, apparentemente comprensiva, pacificativa, che uno penserebbe vada bene a tutti, è l'unica ad essere totalmente ignorata mentre a tutte le altre spetta il momento di gloria mediatica e un posto in prima fila nella interminabile guerra delle ipotesi, dei gialli e spesso delle fantasie.

Perché? La risposta a questa domanda inquietante ci porterebbe troppo lontano, non è questo il focus del libro né è cosa che si possa sistemare in una prefazione.

Ma questo sì, posso anticiparlo. Che siate tifosi della bomba o del missile, della battaglia aerea o dell'esercitazione, del mig libico o dei caccia americani, israeliani, francesi, italiani - beh, questo libro vi costringerà a ricredervi.

E dopo, solo dopo, tutti insieme, potremo fare la nostra parte. Per riscrivere Ustica.

Mario Albrizio



Agli Amanti della Verità

Dedico questo libro a coloro che hanno perso la vita nell'incidente, ai loro familiari, ai coraggiosi militari e civili che hanno provato a infrangere il muro del silenzio, ai periti delle tre Commissioni Tecniche che non hanno visto accogliere le loro perizie forse perché distanti dalle aspettative delle Procure, e a tutti coloro che nel prosieguo delle indagini hanno dovuto soffrire tanto più, quanto più alto era il loro senso della verità.

Sergio Bonifacio

Indice

[RISCRIVERE USTICA](#)

[Capitolo I](#)

[27 - 28 giugno 1980. Mio intervento nella operazione di soccorso.](#)

[Curriculum vitae dell'autore](#)

[Memoriale](#)

[Legenda – Glossario](#)

[Rapporto di volo della mia missione](#)

[Analisi del rapporto di volo](#)

[Telegramma al rientro – Sintesi della missione](#)

[Telegramma di MARIDIPART NAPOLI](#)

[Analisi del telegramma n°167](#)

[Rapporti di alcuni elicotteri intervenuti](#)

[Grafico della scena dell'incidente](#)

[Analisi del grafico della scena dell'incidente](#)

[Analisi sui rapporti degli elicotteri \(di cui ho copia\)](#)

[Testimonianza del T.Col. Lippolis, C.te R.C.C. Martina Franca](#)

[Analisi del documento](#)

[Alcuni messaggi con posizioni dei recuperi](#)

[Capitolo II](#)

[Relazioni delle indagini giudiziarie a luglio 1990](#)

[LE INCHIESTE](#)

[II. 2 - Le attività istruttorie fino al luglio '90](#)

[L'evento e le prime indagini](#)

[Le Vittime](#)

[Le operazioni di Search and Rescue.](#)

[Il recupero e l'identificazione delle salme.](#)

[Il recupero dei relitti del DC9 nell'immediatezza.](#)

[Campagne di recupero del relitto.](#)

[Le prime indagini.](#)

[I provvedimenti della Procura di Bologna.](#)

[Il passaggio della competenza alla Procura di Roma.](#)

[I provvedimenti della Procura di Roma.](#)

[Le prime ipotesi.](#)

[II. 3 - Mie considerazioni sulle indagini](#)

[Capitolo III](#)

[Biografia del mio vissuto dal 1986](#)

[Comparizione dinanzi il Giudice Bucarelli](#)

[Collaborazione con il Comandante Aimone Costa](#)

[Ricerca cause incidente](#)

[Incontro con il Condirettore di "Panorama"](#)

[Comparizione dinanzi il Giudice Priore](#)

[La mia ricostruzione dell'evento.](#)

[Capitolo IV](#)

[Analisi conclusive](#)

[Capitolo V](#)

Aggiornamenti dal luglio 2020

Mancanza di coordinamento tra sale operative

Condizionamento psicologico dei testi.

Capitolo VI

Conclusione

Raccolta degli allegati

RINGRAZIAMENTI

Per come è stato concepito, il libro contiene, in itinere, ringraziamenti a tante persone per il loro contributo alla sua realizzazione.

A due di loro vadano ringraziamenti speciali per averlo fatto nascere.

Ho le loro voci nelle orecchie: **“sotto i 100 metri non risalgono” e “tutto torna!”**

Voci che mi hanno guidato in questo scritto.

Un ringraziamento anche a chi non compare nel testo, figure silenziose che hanno corretto, dato mano all’impaginazione. Mi riferisco a mio fratello Giuseppe, al collega d’Accademia Gian Carlo Poddighe ed all’amico Mario Albrizio.

Capitolo I

27 - 28 giugno 1980. Mio intervento nella operazione di soccorso.

Per non dimenticare.

Nota: tutti gli orari presenti nel testo sono espressi in orario legale, salvo quelli riportati nei messaggi e nei virgolettati che, per rispettare i documenti originali, sono segnalati con la lettera Z (Zulu), orario di Greenwich. Per trasformare l'orario Z in legale si aggiungano 2 ore.

Il giorno 27 giugno 1980, in quanto Comandante l'equipaggio d'allarme del 30°Stormo di Elmas, alle 22.10 circa, ricevetti a casa una telefonata dalla Sala Operativa (BOC) di Elmas. Venni informato che un DC9 ITAVIA alle 21.00 aveva interrotto il collegamento radio e che "forse" sarei dovuto essere chiamato per una missione di soccorso.

L'allertamento, così come comunicato, non prevedeva che dovessi recarmi in aeroporto, ma lo feci per scrupolo e per studiarmi la missione. Avevo bisogno del navigatore, pertanto, prima di recarmi ad Elmas, passai a prelevarlo (Maldera abitava a pochi passi da casa mia). Con noi venne anche l'operatore Sanna che abitava nella stessa palazzina; arrivammo alla sala operativa, presumo, verso le 23.30.

Mi informai di tutto ciò che riguardava il DC9 ITAVIA: aeroporto di partenza e di destinazione, durata del volo, l'orario previsto di atterraggio, l'autonomia, il suo ultimo punto di riporto (il punto CONDOR sull'aerovia A13, Ponza Palermo). Presi conoscenza delle condizioni meteo in zona e del traffico mercantile e militare di superficie. La zona era libera da esercitazioni navali dalle 18.00.

Non ricordo l'ora esatta dell'ordine di decollo, presumo coincidesse con l'orario del termine di autonomia del DC9 (fase DESTRERFA). Ricordo che si trattava di un decollo ASAP (*as soon as possible*, al più presto possibile) e da quell'ordine, per un velivolo Atlantic, lo stretto tempo necessario per il decollo è

circa un'ora.

Gran parte dell'equipaggio era presente; all'appello mancavano Mogno, Barbone e Rizzo, partiti anticipatamente, di alcune ore, per la licenza prevista il giorno successivo a quello di allarme.

Decisi di decollare con l'equipaggio ridotto (ciò era possibile in quanto non si trattava di una missione operativa antisommergibile). Si aggiunsero all'ultimo minuto il sottufficiale alla S.O.R., Sala Operativa dell'86° Gruppo, C° Nadali e il Maresciallo Carreras che trovai in Linea Voli.

Il decollo avvenne alle ore 03.10 del 28 giugno con l'ordine di esplorare l'area delimitata dai due paralleli 38°50'N e 39°40'N ed i due meridiani 012°40'E e 013°40'E. Il nominativo assegnatomi per telefono era ISSG-B (per i voli ASAP tutte le notizie vengono trasmesse prima per telefono, poi segue la messaggistica) ed è stato mantenuto per l'intero volo.

Giunto in zona alle 03.55 iniziai una ricerca sistematica radar-ottica su percorsi con direttrice Nord Sud distanziati 5 miglia, avanzamento da Est verso Ovest. È stato scelto questo tipo di ricerca per trovarci avvantaggiati nella visibilità col sorgere del sole.

L'efficacia della ricerca radar era ottima per il limitato moto ondoso dovuto agli 8 nodi di vento, le caratteristiche dell'apparato erano idonee al caso, perché tali da permettere la scoperta di un periscopio ad una ventina di miglia.

Dalle 03.55 alle 07.18 avrò esplorato l'area assegnatami più di tre volte integrando il radar con la vista che dalle **05.20**, dai primi accenni di luce, accresceva la possibilità di scoperta. **Sulla superficie del mare non è stato avvistato nulla, che riportasse al DC9.**

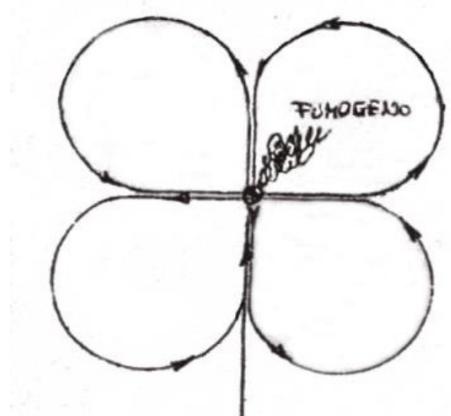
Alle 07.18 l'elicottero, nominativo ISSG-A, mi chiamò per comunicarmi che nel lasciare la zona per termine autonomia, aveva sorvolato una chiazza oleosa appena uscita dal mare alle 07.02. Mi feci dare le coordinate geografiche e la feci marcare con un fumogeno; il punto, a detta del mio navigatore, **cadeva 5 miglia a Nord del punto CONDOR**, ad 1 miglio dal limite nord della area assegnatami.

Al momento della chiamata di ISSG-A mi trovavo a circa 25 Nm a sud est dal punto di risalita della chiazza di cherosene, in prossimità del luogo dove

nave Alpino ed il Carducci avevano segnalato l'avvistamento di un alettone ed il codino attribuiti al DC9.

Pertanto giunsi sul punto alle 07.28, avvistai la chiazza oleosa, di cui ricordo la forma circolare. Dopo una ventina di minuti era diventata ovale e cominciava a sfrangiarsi sottovento.

Ciò stava a confermare quanto dettomi dall'elicottero, che **la chiazza era appena uscita dal mare alle 07.02** e, poiché non vi erano in zona unità di superficie a cui attribuire tale perdita, decisi di non allontanarmi dal punto ed attendere possibili sviluppi.



La manovra che il velivolo fa in questi casi è simile ad un quadrifoglio, circoscritto in un cerchio di raggio 2.000 yarde, come nella figura riportata a lato. Il velivolo in questa maniera passerà con le ali livellate sul fumogeno, che normalmente viene lanciato per indicare il punto da sorvolare, il più frequentemente possibile (ogni 2 minuti) permettendo di investigare l'area circostante con rotte a raggiera. È sufficiente aver lasciato la fumata a destra o a sinistra di cento metri per rivedere o no, una cosa vista il passaggio precedente oppure per vedere una nuova.

Durante questa serie di virate, alle 08.00 circa, levandosi il sole, la maggiore incidenza dei suoi raggi con la superficie del mare, mi permisero di osservare, in trasparenza, prossima alla zona della fumata, una riga nera discontinua in una zona di mare più chiara.

Ebbi l'impressione che si trattasse di un'ala con lo sghiacciatore pneumatico. Dissi al mio copilota **“guarda l'ala”** e lui rispose **“il DC9 non ha lo sghiacciatore pneumatico”**.

La risposta è la conferma che anche lui vedeva la riga nera, particolare

dimenticato dopo 10 anni. Rimando coloro che non sanno cosa sia uno sghiacciatore (il bordo d'attacco delle ali e degli impennaggi) agli Allegati 1 e 2.

Alla stazione radio che mi controllava (RCC Martina Franca e Roma Controllo Ciampino) e che mi sollecitava il riconoscimento di quanto vedeva, comunicai che lo stesso era pressoché impossibile.

La sollecitudine con cui mi si chiedeva il riconoscimento era legata all'esigenza di effettuare delle riprese televisive RAI che dovevano essere trasmesse nei successivi Telegiornali. Su un elicottero HH3F a Ciampino c'era già la RAI a bordo. Per la scarsa attendibilità dell'avvistamento suggerì l'attesa al decollo dello stesso.

Dedico una nota di disapprovazione all'insistenza con cui mi veniva chiesto di riconoscere quanto vedeva sul luogo dell'affioramento della chiazza di cherosene, non tanto per dare disposizione alle Unità navali di convergere, quanto per far decollare l'elicottero con il tele operatore a bordo. Provai un senso di disgusto confrontandola allo spirito che mi animava.

Perché fosse più tempestivo, si sarebbe dovuto ordinare l'intervento delle Unità o ad almeno una parte di esse, quando l'elicottero dichiarò che oltre la chiazza di cherosene vedeva degli oggetti **"che ancora sotto la superficie del mare stavano salendo e cominciavano ad affiorare"**.

Trascorsero una quarantina di minuti circa, ed alle 08.30 – 08.45, dalla stessa zona indicata dal fumogeno, dove prima era apparsa la macchia oleosa e quella non identificata riga nera, cominciarono ad affiorare cuscini dei sedili e valigie del velivolo DC9.

Fu allora che comunicai di aver individuato il punto di caduta dello stesso. Ricordo dissi **"ora per allora"** riportando quindi la localizzazione alle 07.02 (orario di scoperta della chiazza oleosa da parte dell'elicottero). Vidi la riga nera solo due o tre sorvoli antecedenti all'avvenimento della emersione dei cuscini.

Via via dalla stessa area, circoscritta a poche decine di metri, emergevano altri oggetti e man mano che questi affioravano si distendevano nel letto del vento formando sulla superficie del mare una sempre più lunga scia di oggetti galleggianti.

Alle 09.45 circa avvistai i primi cadaveri e in tutto arrivai a contarne una quarantina. Nei vari passaggi ne vedeva nuovi, rivedevo i vecchi; ho ancora le loro immagini nella mente, di ognuno di loro avevo colto il particolare che me lo differenziava dal successivo: sesso, età, abbigliamento e, quando il numero dei corpi crebbe, ne presi nota sul cosciale.

Mi aveva colpito particolarmente la diversa posizione da loro mantenuta; molti, gambe e braccia penzoloni, altri in posizione impossibile da mantenere in mare e bambini per lo più in posizione fetale.

All'affioramento dei primi corpi, arrivava in zona l'elicottero con la RAI a bordo fatto decollare al momento della risalita dei primi cuscini.

Le riprese di quei primi affioramenti, quasi integrali, vennero trasmesse dai primi Telegiornali.

Sempre in contatto con l'Ente operativo, comunicai gli ultimi avvistamenti e ricevetti l'ordine di trasmetterli alle Unità impiegate nella ricerca allo scopo di raggiungere la zona degli stessi. Dopo l'arrivo delle navi, alle 10.45 – 11.00, collaborai con esse segnalando la posizione dei cadaveri con dei fumogeni, per facilitare il ritrovamento da parte delle scialuppe messe a mare per i recuperi.

Lasciammo la zona alle 12.00 ed atterrammo ad Elmas alle 13.10, dieci ore dopo il decollo. Compilammo il rapporto di volo ed il telegramma, segnalando i dati salienti di una missione rivolta al ritrovamento di superstiti e/o di corpi inanimati di un incidente aereo per il quale non ci si poteva certo attendere uno sviluppo come poi ha avuto. Pertanto è stato segnalato l'orario di arrivo in zona, il tipo di ricerca, l'orario di affioramento dei materiali appartenenti al velivolo, l'orario di risalita dei corpi inanimati e l'orario di arrivo delle navi.

In particolare segnalammo l'inizio di ogni fase ma chiaramente è stato un continuo susseguirsi dei fatti. Il tutto ha avuto inizio alle 07.05 con la fuoriuscita del cherosene, ha continuato con l'avvistamento di oggetti in trasparenza e poi con l'affioramento dei cuscini, valigie ed infine i cadaveri.

Forse un simile avvenimento si sarebbe dovuto riportare con maggiore indicazione dei tempi di affioramento, con specificazioni più precise di quanto si vedeva, materia del Formex 101, diario di bordo, ma già nelle "Considerazioni del Comandante" dello stesso rapporto evidenziali:

"Al nostro arrivo in zona indicata dall'elicottero alle 0528Z, vengono

osservati (andava indicato in “trasparenza”, nda) pochi oggetti e nessuno attribuibile con certezza al velivolo. Dalle 0532Z alle 0745Z iniziano ad affiorare oggetti attribuibili al velivolo quali: cuscini di sedile, salvagenti, parte di una naca motore, valigie. Alle 0745Z si avvista il primo cadavere. Successivamente continuano ad affiorare, nella stessa posizione, altri cadaveri per un numero approssimato di 40 al momento dell’OFF TASK. Ottima la cooperazione con gli elicotteri, l’intervento di recupero delle salme da parte delle navi è iniziato alle 0915Z.”

Va tenuto conto che:

a. Ritornavo da una missione operativa di dieci ore (volute, per la metà, a 50 mt dalla superficie del mare) provenendo da una veglia che partiva dalle 06.30 del giorno precedente. Ho trascorso trentatre ore di veglia continua le cui ultime dieci in fase di volo in una missione che ha richiesto particolare concentrazione fisica e mentale.

b. L’equipaggio completo, compreso il sottoscritto, doveva andare, o meglio era, in licenza dalle 08.00 del mattino del 28 giugno. Molti avevano il biglietto fatto, dell’aereo o della nave, come devono fare quelli che partono o arrivano in Sardegna sotto le ferie estive. Le famiglie a casa aspettavano per la partenza. Terminai la stesura dei rapporti post volo alle 15.00 circa.

c. Quanto sopra è stato oggetto delle mie cinque testimonianze rilasciate, la prima all’Ammiraglio Ugo Pizzarelli, membro tecnico radar della Commissione Pratis, il 24 dicembre 1988, la seconda al Procuratore Militare di Cagliari Dott. Vito Maggi il 25 ottobre 1989, la terza al G.I. Dott. Vittorio Bucarelli il 20 febbraio 1990, tutte tre a Cagliari e col solo ricorso alla memoria. La quarta al G.I. Dott. Rosario Priore il 18 novembre 1991 a Roma, la quinta al processo ai Generali Bartolucci + 3 a Roma, in aula bunker, il 14 maggio 2002.

Sentito il mio equipaggio dal Dott. Priore (il loro interrogatorio avvenne dopo 10 anni dall’evento), ha avuto conferma della mia testimonianza salvo il particolare della riga nera, conservato nei ricordi di “solo” tre sottufficiali: Carreras, Nadali e Sanna. Il “solo” non premia l’importanza dell’avvistamento in quanto, delle 5 possibili vedette, compreso me, eravamo 4 su 5. Gli altri componenti dell’equipaggio occupavano il posto alle apparecchiature interne del velivolo.

Una perplessità sorse agli inquirenti quando interrogarono i tre sottufficiali che

apparivano nel frontespizio del rapporto di volo, come da ordine di servizio, ma che non parteciparono alla missione. All'interrogatorio del 31.7 ed 1.8.90, con il dott. Priore, negarono la loro presenza, per contro non vennero sentiti i due supplenti.

Il filmato Rai è stato acquisito dal Dott. Bucarelli nel Luglio '90, dopo il mio interrogatorio e su mio suggerimento, un mese prima di essere sostituito dal Giudice Rosario Priore, per verificare come la risalita dei cadaveri avvenisse nello stesso punto in tempi successivi.

Così appariva quanto ho visto alle 08.00 circa, e riportato come "riga nera". ConsegnaI lo stesso disegno al Giudice Bucarelli nel febbraio '90 ed al Giudice Priore nell'opuscolo consegnatogli nel novembre '91.

Non poteva essere riconosciuto come corpo dell'aereo per il tempo intercorso dall'incidente e la mancanza dei lineamenti, ma l'avvistamento venne riportato nel Rapporto di volo e nel telegramma compilati all'atterraggio.



Curriculum vitae dell'autore

La testimonianza e l'annessa ricostruzione dell'accaduto, è stata scritta dal Capitano di Vascello pilota in pensione, Sergio Bonifacio, allora Comandante dell'aereo ATLANTIC, primo a presentarsi e ad avviare tutte le procedure di soccorso a seguito dell'incidente occorso al DC9 Itavia I-TIGI.

L'autore nel 1964 venne selezionato per l'ammissione all'Accademia Navale di Livorno quale Allievo Ufficiale di Complemento.

A completamento del suo corso fu imbarcato, dall'estate del 1965 sino a gennaio del 1967, alla Scuola Comando di Augusta quale capo servizio A/S Sioc su nave Chimera e, per un breve periodo, su nave Gru, ambedue della classe Ape, quando, a sua richiesta, frequentò la Scuola di Volo di Alghero sul velivolo T6 Texan. Da lì, nel mese di luglio, venne trasferito a Latina per il conseguimento del brevetto di Pilota Militare sul velivolo P166.

Nella circostanza, ricevette il seguente encomio:

"Allievo pilota del corso di pilotaggio per il conseguimento del brevetto militare di pilota, durante la fase di decollo di un volo diurno a solo pilota, riscontrava un'avaria meccanica al motore destro, eseguiva le opportune manovre di emergenza con calma e naturalezza, riuscendo a concludere con perizia l'atterraggio con il motore a bandiera".

Latina, 23 ottobre 1967 Firmato Col. A.A.r.n. Pil. Lombardo Natale.

Con il Brevetto di Pilota Militare frequentò il corso teorico da elicotterista a Frosinone ed a febbraio 1968 venne trasferito al 41° Stormo A/S Catania per l'87° Gruppo a Sigonella. Venne assegnato, per l'incarico a terra, all'Ufficio Sicurezza del Volo di Gruppo. Fu per l'autore un'esperienza importante; lesse numerose relazioni di incidenti avvenuti precedentemente al suo incarico e stilò quelle degli incidenti avvenuti durante l'incarico. Trascorse a Catania il periodo dal gennaio 1968 al dicembre 1972, volando quasi 1.800 ore sul Grumman S2F senza episodi personali meritevoli di menzione.

Nel 1972 venne trasferito al 41° Stormo, sempre a Sigonella, per l'Ufficio Operazioni A/S Sez. I, proseguendo l'attività di volo all'87° Gruppo. In quella circostanza, per le conoscenze acquisite sui radar, che emergeranno nel racconto,

ricevette l'encomio per aver scritto il testo "Manuale di Sorveglianza", dove le analisi delle frequenze dei radar sovietici, intercettate da un velivolo antisom, consentivano il riconoscimento delle unità da cui provenivano, al di là dell'orizzonte ottico, allo scopo di mantenersi fuori dalla portata dei loro armamenti.

"Prego voler esprimere al TV. Pil. Sergio Bonifacio il mio compiacimento per l'appassionata ed intelligente iniziativa dimostrata nella stesura del "Manuale per le missioni di Sorveglianza" quale guida sintetica per incrementare la diffusione di notizie informative e migliorare la conoscenza professionale dei piloti e degli operatori di volo dei Reparti A/S nel campo della Sorveglianza Navale". 1973 L'Ispettore per l'Aviazione della Marina Gen. D.A. Giuseppe Pesce.

I primi di gennaio 1973 fu trasferito a Cagliari, già abilitato sul nuovo velivolo Atlantic, per il 30° Stormo, Ufficio Operazioni A/S Sez. I, facente parte degli equipaggi volo dell'86° Gruppo. Alla capacità degli istruttori avuti ed all'ottima preparazione scolastica ricevuta va riconosciuto il merito della sua fortunata carriera.

Nel 1977 venne deciso che dovesse diventare Comandante di un primo equipaggio. Nel 1979 gli venne assegnato un secondo equipaggio, lo stesso con cui visse l'esperienza del soccorso al DC9 di Ustica. Aveva all'attivo numerose missioni di soccorso, qualcuna successiva al 1980, ma antecedente alla stesura di questo testo.

Per il salvataggio dei 13 marittimi della nave Lavinia Coppola affondata nel canale di Sardegna gli fu concesso l'encomio:

"Per essersi prodigato nell'operazione di soccorso del 23 marzo 1982 svolta nel canale di Sardegna e conclusasi con il salvataggio di 13 marittimi. Nonostante le condizioni meteo avverse, i partecipanti hanno agito, sia singolarmente che collettivamente, con prontezza encomiabile ed elevata capacità professionale, dimostrando iniziativa e spirito di sacrificio degni di lode". Marisardegna fg. 14283 del 30 novembre 1982

Operazione nata dall'avvistamento della nave in difficoltà e conclusa nella stessa missione. L'equipaggio, che aveva abbandonato la nave con una scialuppa, venne avvistato con notevole difficoltà per il mare agitato e soccorso dalla nave tunisina Habbib dirottata dall'Atlantic.

Sempre nel 1982, dopo due mesi, diresse le operazioni di soccorso nel mar Tirreno, per un velivolo Cessna 172 tedesco, smarritosi ed al limite dell'autonomia.

Dopo breve ricerca trovò il velivolo e lo accompagnò verso l'aeroporto di Tortolì, lo stesso però fu costretto ad ammarare 27 miglia prima dell'arrivo causa l'esaurimento del carburante. L'equipaggio venne immediatamente soccorso da un elicottero HH3F fatto preventivamente decollare da Ciampino.

Atterrati a Cagliari conobbe i due del Cessna, Richard e Susanne, dai quali si sentì chiedere: **“in Italia il soccorso aereo funziona così bene?”** La Direzione Aeroportuale fece stendere a lui la relazione dell'incidente. A seguito della missione giunsero due messaggi di elogio al Comandante del 30°Stormo rispettivamente dal Comandante la II Regione Aerea e dall'Ispettore dell'Aviazione per la Marina, estesi ai componenti dell'equipaggio con fg. RS30-1/961/G45-4 del 13/07/1982:

1. **“Prego esternare mio più vivo compiacimento at equipaggio velivolo Atlantic che avendo effettuato intercettazione e scorta at velivolo Cessna tedesco DA-KAKD in emergenza, giorno 21 giugno coran, habet consentito at elicottero HH3F rapida effettuazione operazione soccorso at occupanti precipitato velivolo quando questi est inabissatosi largo Arbatax”.** Generale Sicoli

2. **“Desidero esprimere mio più vivo apprezzamento per determinante concorso fornito da suo equipaggio at missione oggetto. Voglia partecipare at equipaggio in particolare, at personale tutto in generale, viva soddisfazione per opera svolta in suddetto evento at ulteriore conferma di senso di responsabilità, serietà, professionalità che anima la vita operativa del 30° Stormo. Mi compiaccio”.**

Generale Tascio

Lasciò i reparti con quasi 6000 ore di volo militari, e frequentando l'Aeroclub sommò altre 300 ore. Dal giugno 1989 lavorò come pilota civile all' Air Sardinia maturando altre 500 ore sino al fallimento della Compagnia avvenuto nel 1991. Continuò a volare sino al 2000 come pilota dell'ANPDI di

Cagliari (con il brevetto per il lancio di paracadutisti) sommando all'attività almeno altre 500 ore di volo.

Tra le altre attività ha svolto il compito di Direttore di Ricerca di un'Associazione di Volontari Cinofili e negli ultimi venticinque anni numerose cariche sociali nelle AVIS di Cagliari.

Presso la scuola privata “Boccaccio” a Cagliari insegnò, per tre anni, navigazione aerea e motori alla sezione Aeronautici.

Per la sua dedizione all'Arma di appartenenza e per particolari benemerenze, gli è stata conferita il 27/12/2009 l'onorificenza di Cavaliere della Repubblica Italiana.



**Dalla rivista aeronautica nell'occasione della
centesima missione operativa.**

Da destra, in alto, T.V. Sergio Bonifacio, Sgt. Pietro Pinna, 2°C° Efisio Largiu, S.M. Sabrino Pinto, S.M. G.Franco Rizzo, Cap. Alessandro Bigazzi, S.T.V. Giuseppe Gambaletta; da destra in basso, 2°C° Mario Meloni, Sgt. Claudio Cusinu, 2°C° Alfonso Giuliano, S.M. Giuseppe Tornusciolo, 2°C° Vincenzo Maldera, seduto C3^ Sanna Sandro

Sono presenti 9/12 dei componenti dell'equipaggio del volo del 28 giugno 1980.

Oltre a me, l'STV Gambaletta (co-pil), il Cap. Bigazzi (co-pil), il 2C° Maldera (nav.), il S.M. Tornusciolo (mec. di bordo), il Sgt. Cusino (radio), il 2C° Sanna (sen, acustici), il Serg. Pinna (radar) ed il Sgt. Pinto (nav.).

Testimoni oculari ancora viventi.

Memoriale

Questa raccolta della mia esperienza nell'incidente occorso al DC9 ITIGI dell'ITAVIA il 27 giugno del 1980, nasce nel 1991 ed in seguito è stata aggiornata con lo scorrere degli avvenimenti che mi hanno visto coinvolto in prima persona. È il memoriale del mio vissuto.

L'esigenza di trasferire queste mie esperienze trova impulso dal senso di vergogna e sdegno sopraggiunto in me a seguito del palese atteggiamento di smentita, da parte del Giudice Priore, alla mia testimonianza relativa al mio volo di soccorso.

Non chiedo che venga riconosciuto il particolare coraggio civile, non richiesto e pertanto non ricambiato, chiedo soltanto che l'ignoranza non leda la dignità di una persona che professionalmente ha espresso elevati livelli.

Non posso accettare che dopo aver fatto il mio dovere di cittadino mi trovi smentito solo perché alle domande conseguenti alla mia testimonianza, gli inquirenti non sanno trovare risposta.

Non è etico che la mia testimonianza, strettamente legata al segreto istruttorio, compaia sulla carta stampata in maniera approssimativa ed errata, e sia poi reinterpretata, prendendola per buona, in successive indagini che smentirebbero la testimonianza originale.

Anticipo che il giorno della missione di soccorso, con il mio equipaggio, abbiamo osservato, **ma non identificato**, una riga nera, frammentata, sotto la superficie del mare che, per quanto di nostra conoscenza, non si poteva attribuire alla fusoliera del DC9. Solo in seguito assistemmo all'**emersione**, nella stessa posizione, di cuscini, di valigie ed una quarantina di cadaveri.

Orbene, la Fisica è una materia scientifica basata sulla sperimentazione, pertanto indiscutibile ed ha una valenza universale. La luce, quando passa tra due elementi di densità diversa, rifrange, lo si vede mettendo un remo nell'acqua del mare, pare si pieghi. Il suono si propaga in maniera diversa nell'aria e nel ferro, per la diversa densità della materia. L'acqua bolle a temperatura diversa in montagna, al livello del mare o nella pentola a pressione.

Poiché già da sotto i – 100 metri i cadaveri non risalgono, sono portato a ritenere che l'aereo o parte di esso si trovava a qualche decina di metri al di sotto della superficie del mare. Quanto dichiaro è un assioma, ed è legato ai principi di Archimede e di Torricelli. Se in superficie abbiamo 3 litri d'aria nei polmoni a 50 metri ne abbiamo 0,6 di litri, facendo venir meno 2,4 kg di spinta di galleggiamento, per essere più precisi qualcosa in più per il maggior peso specifico dell'acqua marina (1,025 Kg/dcm cubo). Questo è assolutamente incontestabile!

Rimane invece una mia **supposizione** che la riga nera avvistata in precedenza, ma non identificata, potesse essere il colore rosso amaranto di Compagnia della fusoliera. Tale considerazione, comunque, non inficia il valore dell'avvistamento dell'**affioramento** del materiale e dei corpi inanimati dei passeggeri dell'aereo, mai smentita. Ritroverete nel testo di questo libro, qualora non bastasse, numerose testimonianze provenienti da altre fonti.

Questa mia “supposizione”, divenuta **avvistamento** in una serie di articoli di giornale, è stata ripresa dal Giudice Priore come tale ed al mio equipaggio è stato chiesto se fosse stato vero che il Comandante Bonifacio avesse **visto il velivolo**, in superficie o in trasparenza, il giorno del volo del soccorso, facendo sorgere in loro un dubbio sulla mia salute mentale. La loro risposta negativa, pur confermando la risalita dei corpi, è stata considerata una smentita alla mia deposizione; **eccellente esempio di auto depistaggio!**

Al rientro dal volo di soccorso sono stato tenuto a compilare, sul Rapporto di Volo, le “Considerazioni del Comandante”. Era una mia prerogativa alla quale non potevo e non dovevo astenermi. **Quanto contenuto in questo libro è una estensione di quella che era la mia prerogativa e che in quel momento mancava di conoscenza.**

“Torna ancora una volta alla mia mente, la più alta tra le pagine della INTRODUZIONE ALLA VITA ETICA di Giuseppe Capograssi, dove mirabilmente descrive il nascere della speranza dalla disperazione. Nel vedere a che sia ridotto oggi il processo penale, in tutte le sue fasi, e non per cattiva volontà degli uomini, ma per l'ignoranza (quella terribile ignoranza che ignora non tanto la soluzione quanto i termini stessi e perfino l'esistenza del problema), ci sarebbe veramente da disperare.

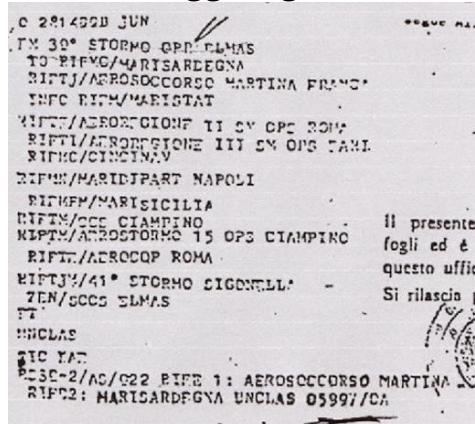
Ma se disperassi sarei io il colpevole, più colpevole di quelli che non vogliono o che non sanno, più del peggiore di giudici o perfino peggiore dei giudicabili: non vi è peccato più grave della disperazione.”

Lo scrive Francesco Carnelutti (I Principi del processo penale, Napoli 1960)

Chinnici diceva a Falcone “Scrivi tutto anche le cose più insignificanti”.

Legenda – Glossario

Come leggere gli indirizzi dei messaggi.



1. La prima riga è l'orario di invio, O sta per “immediato”, P per “priorità”. 28 è la data, 1400 l'ora, B sta per l'ora legale e Jun il mese di giugno. La seconda riga è il mittente (FM) la terza riga e la quarta i destinatari per competenza (TO). Le righe successive sono per conoscenza (INFO) e le ultime due sono i riferimenti ai telegrammi che hanno ordinato la missione, nel caso specifico, spediti dopo il decollo ordinato telefonicamente ASAP (as soon as possible) da MARISARDEGNA.

Gli orari impiegati nelle operazioni sono solitamente riferiti al meridiano di Greenwich assunti come Zulu. In questo momento tutto il mondo ha lo stesso orario Zulu ciò che cambia è l'orario locale legato al fuso orario.

Per l'Italia la trasformazione dall'orario Zulu, d'estate, in orario legale, richiede l'aggiunta di 2 ore. Esempio: 280745Z, orario di emersione dei primi cadaveri, corrisponde a 280945 locali. Altra nota è richiesta per la cifra che segue l'orario dopo l'indicazione del fuso orario, es. 280945B8, che troverete in molti messaggi. È la prova del 9 per confermare l'orario scritto, la somma delle cifre dà 28, si indica l'unità 8. Stessa regola vale per le coordinate geografiche es.: 01240E7 dove 012 sono i gradi di longitudine, 40 i primi, E Est, 7 la somma delle cifre.

2. Maridipart, Marisicilia, Marisardegna sono Alti Comandi di Regione della Marina Militare comandati da Ammiragli, Cincnav è il Comando in Capo

delle Unità, Maristat è lo Stato Maggiore della Marina. I Compamare sono le varie Capitanerie di Porto. L’Aeronautica Militare divideva gli spazi aerei controllati in tre Regioni la prima con sede a Milano, la seconda con sede a Roma e la terza a Bari. Ad ogni Regione era assegnata l’area di pertinenza corrispondente al TMA di controllo.

L’Aerosoccorso di Martina Franca, alle dipendenze della III Regione Aerea, era responsabile per l’area interessata dal sinistro. Gli indirizzi con i nominativi delle Unità o dei Reparti sono di facile interpretazione. Le OPCON sono le sale operative di controllo aeromobili.

3. INCERFA, ALLERFA, DESTRERFA sono le fasi che seguono il mancato collegamento radio con un velivolo in volo. Nello specifico, all’interruzione del collegamento con il DC9 si è entrati nell’Incerfa, potrebbe essersi trattato di avaria radio, la mancata presentazione in atterraggio, all’orario previsto più i 15 minuti per ripetere la procedura, ci porta nella fase Allerta, la fine autonomia, alla fase Destrerfa. Non fosse stato così, un’avaría radio, allora frequente, avrebbe attivato ogni volta l’organizzazione del soccorso.

Fa discutere la norma, ma altrettanto succede alla denuncia di scomparsa di una persona prima che si attivino le ricerche.

4. I nominativi dei mezzi aerei impegnati nella ricerca e soccorso sono tutti anticipati da ISSG- e di seguito A, B, C, ecc. ad indicare la cronologia dell’intervento. Alle 00.01 del giorno successivo si riprende. È possibile, che si fossero trovati in volo due ISSG-A decollati il 27 ed il 28 giugno. Una situazione anomala alla quale si doveva porre rimedio e così è stato fatto dando nominativi cronologici del 27. Per quanto riguarda il mio volo è stato fatto con rife 1 nel messaggio indicato a pag. 23 (indecifrabile) ma che Marisardegna, Martina Franca o Ciampino non hanno inoltrato al velivolo già in volo.

5. Se sulla superficie del mare si viene a trovare un cadavere, potrà trovarsi in due condizioni, o galleggiare o affondare. Ciò dipende dalla legge di Archimede, che vede non galleggiare un corpo del peso superiore a quello del liquido spostato. In alcuni casi, per lo svilupparsi di gas nelle viscere, questi corpi riemergono, ma ciò succede quando trovano lo scontro su un fondale di poche decine di metri. I corpi, emersi il 28 mattino alle 09.45, non avrebbero potuto farlo, per il fondale di 3.800 metri in quel punto, se non trattenuti dentro l’aereo a qualche decina di metri sotto la superficie.

6. Troverete diverse unità di misura nel racconto. L’unità di misura della

distanza in marina è il miglio marino (Nm), pari ad un primo di latitudine, che equivale a 1.852 metri. La yarda (yd) pari a 0,9144 mt è unità di lunghezza ed in ambito aeronautico, per la quota, si utilizza il piede (ft) 30,48 cm. pari ad un terzo della yarda, es. 300 ft, (pari a 100 yd) sono 100 metri circa, per la velocità il nodo (kt) pari ad 1 Nm all'ora.

7. I sistemi di navigazione dell'epoca (girobussole o piattaforme inerziali) davano errori di posizionamento con il trascorrere del tempo. Oggi parrà strano, in un mondo di diffusione dello strumento satellitare, sentir dire che ogni ora dovevo salire in quota per permettere al radarista di comunicarmi rilevamento e distanza da punti noti per rifasare il tavolo di navigazione, ed erano miglia. Lo stesso accadeva per le Unità navali. Ogni qualvolta si lavorava assieme, in spazi ristretti, il Comandante della scena d'azione (OTC) faceva rifasare tutti alla sua posizione per uniformare i riporti. Ciò non è accaduto il giorno, lo si evince dalle posizioni dei rottami e delle salme, comunicate dalle Unità, diradate di miglia che nella realtà erano circoscritte a poche centinaia di metri.

8. Troverete nel racconto l'accenno alla coesione molecolare 82 volte inferiore nell'acqua, e come la stessa agisca sul rendere la materia meno consistente. Noi sfruttiamo questo fenomeno fisico ogni giorno. Per raderci la barba si deve prima bagnarla, per togliere un callo va tenuto il piede a mollo, lo stoccafisso diventa mangiabile se ammollato.

9. La velocità di penetrazione delle schegge dei finestrini interni, calcolata sulla base della profondità raggiunta nei corpi dei passeggeri, ipotizzandoli asciutti, pari a 208 mt/sec, può essere inferiore se supponiamo avvenuta su corpi a mollo da più ore e sott'acqua.

10. Un accenno alla separazione in quota. Nei voli operativi la quota è gestita dal pilota a suo piacimento, è compito del pilota mantenere la separazione dagli altri aeromobili ma nell'assegnare la missione deve essere comunicata la loro presenza o assegnare ad ogni velivolo la quota con una separazione di almeno 500 ft in particolare in volo notturno, qualora si operi nella stessa area, questo per la sicurezza del volo.

11. I reparti Antisom, il 30° Stormo Elmas ed il 41° Stormo Catania assicuravano, un giorno l'uno, un giorno l'altro, il velivolo e l'equipaggio d'allarme. Per Cagliari Elmas l'equipaggio doveva assicurare il decollo entro

un'ora (quasi tutta destinata al velivolo per i controlli e l'avviamento), in orario di servizio aeroportuale dalle 08.00 alle 16.00. Dopo tale orario il personale, non disponendo di alloggi in aeroporto, poteva andare a casa ma doveva assicurare il decollo entro 4 ore. L'allertamento per la missione, non esecutivo, è stato dato il 27 giugno alle 22.10 circa, nelle abitazioni.

12. SINADEX, esercitazione per i radar di Difesa Aerea. Quella notte ha avuto inizio alle 21.00 per una durata di quattro minuti, come letto in articoli di Stampa. Per il periodo interessato non ci sono le registrazioni, né brogliacci, di quei radar. La magistratura è giunta ad ottenere la registrazione di quel periodo dal radar di Poggio Ballone che ha registrato le due tracce, per lungo tempo attribuite al DC9 ed all'aereo attaccante.

13. Venni a sapere che nelle indagini, gli inquirenti contestarono l'orario del sorgere del sole da me segnalato, perché antecedente alle effemeridi. Uno rileva l'ora quando vede il sole, non se lo inventa! Sono certo che gli inquirenti non sono andati a vedere le effemeridi a 1.000 ft. È chiaro che chi è in quota vede prima il sole! Sarebbe contestabile un orario posteriore.

14. È importante segnalare le caratteristiche dei mezzi di segnalazione trasportati a bordo dell'Atlantic. Gli Mk7 sono fumogeni che si esauriscono in 15 min. La breve durata è cosa voluta per non trovare a mare troppi fumogeni durante il tracciamento di un sommersibile o per indicare una posizione rivelatasi non utile, potrebbero confondere. Sono cilindri del diametro di una decina di centimetri, in legno, con all'interno sostanze che producono fumo-luce (fosforo). A tenerli verticali, una volta in mare, c'è una sezione metallica con l'innesto all'impatto con la superficie dello stesso. Questo fumogeno è asservito ad una centralina che lo sgancia a velocità pari e contraria a quella dell'aereo in maniera che cada verticale. L'Mk 100 ha durata 60', cilindrico, tozzo con 4 alette in coda. Ne vennero trovati sui rottami nel fondale. Una conferma che all'esaurimento scendevano assieme a loro: si usa quando la posizione dell'oggetto osservato non deve cambiare, il colorante si usa per lo stesso scopo, persiste a lungo ma si usa solo di giorno. Per i riconoscimenti di echi radar, in arco notturno, si usano i "flares", che illuminano a giorno il soggetto da riconoscere.

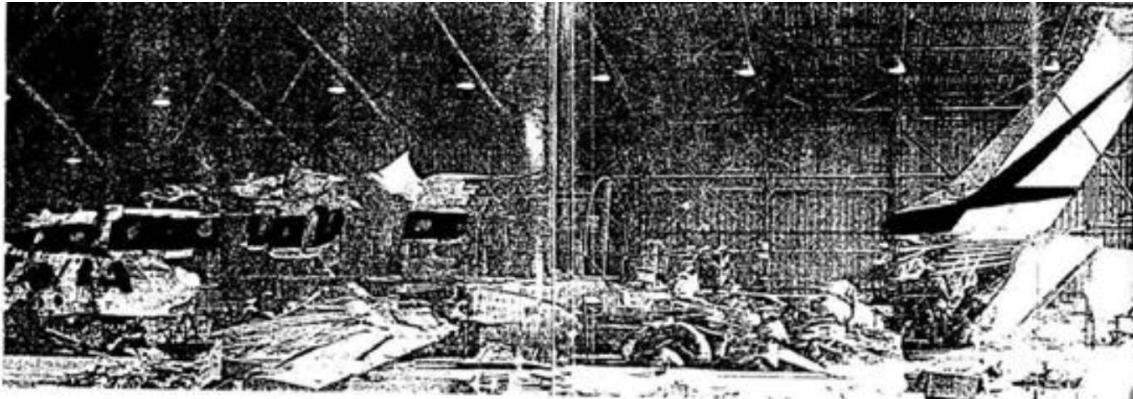
14. In Italia, sino all'incidente del DC9 a Capoterra (Cagliari), le inchieste agli

incidenti di volo venivano condotte dall’Aeronautica Militare non tanto per **processare** qualcuno, ma per dar modo che tali incidenti non si verificassero nuovamente. Verso tale direzione erano inchieste molto scrupolose fatte nell’interesse dei piloti.

15. Non so quali siano le regole che attribuiscono importanza alle informazioni in ambito giudiziario, ma ho la certezza di ricordare quelle in ambito militare. Le nostre pubblicazioni dispongono quali siano le informazioni per giungere a qualificare un contatto “**certo sommersibile**”. Sono: l’avvistarlo in superficie, al periscopio, allo snorkel, in trasparenza o vedere uscire un missile balistico dalla superficie del mare. Nell’ultimo caso non lo vedi ma è “**certo sommersibile**”, la Tecnologia non lascia spazi. Laddove la Fisica non dà altre spiegazioni alla risalita dei corpi inanimati dei passeggeri, in una sequenza continua e da un punto della superficie del mare il cui fondale è di 3.800 mt., a 13 ore dalla scomparsa dell’aereo, parimenti va dato il giudizio di “**certo aereo**” a qualche decina di metri dalla stessa, non è necessario vederlo! **L’attenzione messa dagli inquirenti a demolire l’avvistamento della riga nera è stato tempo perso, è l’emersione dei corpi che identifica la localizzazione dell’aereo a poche decine di metri dalla superficie!**

16. Una ulteriore informazione deve essere data circa la qualità della strumentazione del mezzo antisommersibile, aereo ed elicottero e l’abilitazione dei piloti. Le regole internazionali sui voli prevedono il passaggio, dal volo a vista VFR allo strumentale IFR, 30’ dopo il tramonto sino a 30’ prima dell’alba e la conseguente applicazione delle regole IFR. I mezzi antisom sono mezzi aerei che possono volare il VFR **notturno**. Il lavoro da loro svolto richiede, di notte, la quota di 50 ft per gli elicotteri e 300 ft per gli aerei.

17.



La ricostruzione del DC9 nell'hangar di Pratica di Mare dopo la prima stagione di recupero dell' Ifremer. Quanto si vede non spiega il perché della risalita del materiale e dei corpi 13 ore dopo l'incidente, se non un'azione sotto il livello del mare Tutti i documenti con l'indicazione **“Si rilascia per corredo pratica Giudiziaria”** mi sono stati dati dal magistrato Dott. Viola della Corte Dei Conti di Cagliari, che, frequentando il nostro Circolo Ufficiali M.M., mi sentì raccontare la mia esperienza. Me li consegnò per indicargli se nei documenti trovavo argomenti per arrivare a giudicare inutile la spesa per il recupero del relitto. La Corte dei Conti avrebbe voluto contestare la spesa di miliardi fatta con la ditta Ifremer.

,

Lo dice già l'avvocato Ferrucci legale dei familiari delle vittime:
“le condizioni dei pochi minutissimi pezzi recuperati sarebbero da attribuire ad un'azione demolitoria prodotta in mare.” (E questo già nel '90, solo alla vista dei rottami, senza la conoscenza del mio volo)

Rapporto di volo della mia missione

COMANDO 30° STERNO 86° GRUPPO A/S.
 DATA 04/01/9 GEN 1981
 RISERVATO
 ORDINE DI OPERAZIONE _____
 SIEPE _____
 SIEPE _____

SN
 (ex 69.7)

Classificazione NON CLASSIFICATO
 Numero della copia Copia N. 1 di Copia F
 Data di compilazione 28/6/1980
 Allegati _____

RAPPORTO DI VOLO N. 113 / 80

Data 28/6/1980 Peso Orario 2
 Volo numero MARISARDEGNA UNCLAS 05997/80A.

ORGANIZZAZIONE

a) Organizzazione d'impiego per tipi

Reparto del quale gli automezzi hanno fatto parte 30° STERNO 86° GRUPPO A/S.

Comando che ha esercitato il controllo operativo ██████████

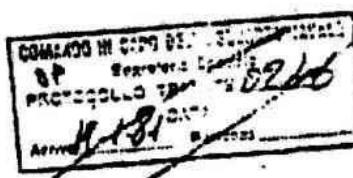
Comando che ha esercitato il controllo tattico ██████████

b) Automezzi ed equipaggi

TIPO	NOMINATIVO	EQUIPAGGIO			
		TV	BORIPACIO	SE	BARDONE
ATLANTIC	ISSGI	CE	SE	BARONE	CE
		CAP RICAZZI	TACC	SE	CUSINU
		STV GAMBELLA	TACC	SE	MASELLA
		2C SANIA	JJ	SE	PIZZO
		SE MODUGNABALI	JJ	SE	TOREUSCICIO
		SE PIINTO	NAV	2C	MALDERA NAV
		SE PINNA	CE		

MISURONE

S.A.R.



2. ESECUZIONE

a) Attività operativa

(1) Volo ELMAS ELMAS.

NOMINATIVO	Ore part. Desollo (*)	Ore arrivo Desollo	Numero della differenza (se supera quella massima)	Ora diametraggio	Periodo ON/STAT.	TRANSIT TIME	Durata totale del volo
ISSGI							
ISSGI	ASAP	0110		1110	0805	0155	1000

(*) È stato di approssimazione.

VELIVOLO ISOLATO

(2) COMPITI PARTICOL.	A C S	C A R S	H C S	MISSIONE	
NOMINATIVO				SXME	ISSGI
DALLE - ALLE				0110	1110
NOMINATIVO					
DALLE - ALLE					

(3) COND. METEO	ORE	VENTO		MARE		VISIBIL. (Km)	CIELO				VARIE
		DIREZ. (Grad)	VELOC. (Nodi)	DIREZ.	FORZA		NUBI				
		COP. (in ottavi)	TIPO	a BASE	a SOMMITÀ						
	0130	330	8	#	#	10	S E R E N G	-	-	QNH 1020.	
LUNA Solegg. _____ Tramonto _____ SOLE Solegg. _____ Tramonto _____											

(4) MESSAGGIO SONAR

PORTATA reg. effettiva

(5) Esposizione cronologica

- 0110 DECOLLO.
 0155 ON-TASK IN POSIZIONE 3959N 01230E.
 0218 SI INIZIA LA RICERCA ESEGUENDI TRACCE PARALLELE DISTANZIATE DI 5 NM DA EST A OVEST E VICEVERSA CON RADAR E VISTA CONTINUO.
 0510 SI INVESTIGANO ALCUNI PICCOLI BERSAGLI RADAR CHE RISULTANO DETRITI GALLEGGIANTI.
 0518 VENIAMO CHIAMATI DA UN ELICOTTERO CHE DICHIARA DI AVER AVVISTATO UNA MACCHIA DI KEROSENE ED ALCUNI OGGETTI IN TRASPARENZA IN POS: 3939N 01255E. E CI INVICA AD ISPEZIONARE LA ZONA POICHÉ LUI E' GIUNTO AL PIE.
 0525 GIUNGHIAMO SUL PUNTO INDICATO DALL'ELICOTTERO E SI INIZIA UNA PIU' ACCURATA RICERCA DI EVENTUALI TRACCE.
 0532 SI NOTANO MOLTI OGGETTI IN TRASPARENZA MA NON E' POSSIBILE EFFETTUARE IDENTIFICAZIONI.
 0745 SI AVVISIA UN CADAVERE IN PROSSIMITA' DELLA CHIAZZA DI KEROSENE E SI AVVERTE S.A.R. ROMA.
 0800 ELICOTTERO DEL SOCCORSO IN ZONA CONFIRMA L' AVVISTAMENTO.
 0840 STANNO CONVERGENDO SU DI NOI VARIE UNITA' DELLA M.M. E UN RIMORCHIATORE. (VENGONO SUCESSIVAMENTE AVVISTATE NUMEROSE SALME AFFIORANTI IN TIEMPI SUCESSIVI.).
 0900LE UNITA' INIZIANO LA FASE DI RECUPERO CON L'AUSILIO DEGLI ELICOTTERI DELLE UNITA' STESSE.
 TUTTI I CORPI SI TROVANO IN UN RAGGIO DI 2000 YARDS E VENGONO MARCATI CON COLORANTI E FLUOCCINI SIA DA NOI CHE DAGLI ELICOTTERI.
 1000 SI LASCIA LA ZONA PER PIE.
 1110 ATTERRAGGIO.

È presente la parola **"affioranti"** e **"si notano oggetti in trasparenza ma non**

è possibile effettuare identificazione” (riferito alla riga nera)

b) Questioni Tecniche

(1) Comunicazioni e Navigazione

COLLEGAMENTO POSITIVO A 1000 FT IN VHF A 100 NM.
COLLEGAMENTO POSITIVO A 1000 FT IN UHF A 30 NM.

(2) Ricerca, Scoperta e Mantenimento del contatto

(3) ARMAMENTO	TIPO	DOTAZIONE n.	IMPiegato n.	NOTE
	HHR	20	4	
	100	4	3	
<u>S T A N D A R D</u>				
	PIRE	24	16	
	FLARES	40	22	

(4) Altro Materiale

3. CONSIDERAZIONI

AL NOSTRO ARRIVO NELLA ZONA ,INDICATA dall'ELICOTTERO ALLE 0628 , VENGONO OSSERVATI POCHE OGGETTI E NESSUNO ATTRIBUIBILE CON CERTEZZA AL VELIVOLO . DALLE 0532 ALLE 0745 INIZIANO AD AFFIORARE OGGETTI ATTRIBUIBILI AL VELIVOLO QUALI: CAVSCINI DI SEDILE , SALVAGENTI, PARTE DI UNA NACA MOTORE , VALIGE. ALLE 0745 SI AVVISTA IL 1° CADAVERE SUCESSIVAMENTE CONTINUANO AD AFFIORARE ,NELLA STESSA POSIZIONE, ALTRI CADAVERI PER UN NUMERO APPROXIMATO DI 40 ALL MOMENTO DELL'OFFTASK. OTTIMA LA COOPERAZIONE CON GLI ELICOTTERI. L'INTERVENTO DI RECUPERO DELLE SAIME DA PARTE DELLE NAVI E' INIZIATA ALLE 0915.

4. CONCLUSIONI E PROPOSTE

a) Efficienza dell'aeromobile a fine operazione

Efficiente al dolo e all'insaputa

b)

22

F I R M A (2)

T.O. FIL. Sergio BONIFACIO
G. Bonifacio

È presente la parola **“affiorare”** e **“nella stessa posizione”**

Osservazioni del Comandante del Gruppo (o Reparto distaccato) o della Nave

NESSUNA OSSERVAZIONE



Osservazioni del Comandante dello Stormo o di Maristato
IL VELIVOLO HA OPERATO NELLA ZONA DI RICERCA MANTENENDO
IL COLLEGAMENTO RADIO CON GLI ENTI DEL SOCCORSO AEREO.

IL COMANDANTE
(Col. A.A.d. Pil. Cattaneo INTERLANO)

Osservazioni del Comando M. M. da cui dipende il Gruppo (per aeromobili non imbarcati)

ELENCO DI DISTRIBUZIONE

DESTINATARIO	TRAMITE	VIA D'INOLTRO	N. di copia
MARISTAT [REDACTED]		DIRETTA	5
CINCNAV		DIRETTA	1 2 3 *
30° STORMO		MINUTA	6
86° GRUPPO A. S2		MINUTA	7
MARISARDEGNA		DIRETTA	4

Analisi del rapporto di volo

Sul frontespizio, la data di trasmissione del documento a Cincnav, per le osservazioni del Comando che ha esercitato il controllo, è il 9 gennaio '81, le indagini delle Commissioni e della Magistratura avevano già preso il loro corso. Viene protocollato, n° 0246, il 19 gennaio ma qualche mano "competente" dopo aver letto a pagina 4 del Rapporto: "**Il velivolo ha operato nella zona di ricerca mantenendo il collegamento radio con gli Enti del Soccorso Aereo**" rimanda al 30° Stormo di Elmas la copia n°1, che è quella che Cincnav avrebbe dovuto trattenere per sé nel caso avesse diretto lei l'operazione, con alcune correzioni per inviarlo a qualche Ente dell'Aeronautica Militare.

Io rivedi questo rapporto nel '91, dopo le testimonianze ai Magistrati Maggi e Bucarelli rilasciate **col solo ricorso alla memoria**, quando il Ten. Luca Maria Berti me ne fece una copia. Per darmi una spiegazione del perché questa copia era nell'archivio e non sia stata rispedita corretta, penso sia stata scambiata con la copia n°7, "minuta", ed archiviata.

L'indicazione S.A.R. (*Search and Rescue*) per la MISSIONE indica il soccorso aereo. Nella tabella in cui appaiono i nominativi dell'equipaggio troviamo il nominativo aeromobile ISSG-I non utilizzato durante la missione. I nominativi dei componenti l'equipaggio risultano quelli dell'ordine di servizio d'allarme del 27 giugno; la compilazione del frontespizio era devoluto alla segreteria della Sezione Operazioni dell'86° Gruppo che non aveva avuto la segnalazione del cambiamento occorso. Nella compilazione del "libretto del velivolo", in linea voli, compilai la reale presenza dei componenti.

La pagina n° 2 del Rapporto di Volo veniva compilata dal copilota (l'allora Ten. Bigazzi) mentre il Comandante compilava il telegramma (a pag. 31) per gli indirizzi interessati e le sue Considerazioni a pagina n° 3 dello stesso rapporto. Nella compilazione della pagina n° 2 appare una discrepanza nella latitudine degli avvistamenti, l'elicottero scrive 39°49'N, noi 39°39'N.

Altra contestazione mi venne fatta sulle coordinate del mio ON TASK (in zona), non ancora raggiunta. Era mia abitudine segnalare l'inizio del compito assegnatomi quindi nel momento in cui l'apparecchiatura radar iniziava ad

assolverlo.

Alle 0702 l'elicottero avvista la macchia di cherosene in posizione “X” e la marca con un fumogeno. Errata o no la posizione di “X” riportata dall'aereo nei documenti, di fatto ha operato sopra il suo fumogeno. All'emersione dei cuscini venne dato l'ordine di decollo all'elicottero con l'operatore Rai a bordo che, giunto sul punto “X”, iniziò a riprendere i cuscini, le valigie e l'affioramento dei corpi inanimati.

Anche in questo caso l'errore eventuale della posizione non ha creato danni poiché il suo avvicinamento è stato guidato con l'ADF Voice dell'Atlantic. Trasmisi l'ordine di convergere alle Unità navali. L'avvicinamento delle navi è avvenuto sui dati del loro radar aereo. Viene da sé capire che le Unità presero posizione a breve distanza dal punto “X” e calarono le scialuppe. Che vi siano coordinate errate nei documenti, eravamo tutti su “X”. L'errore delle coordinate non è emerso in quella fase ma dopo gli atterraggi, la scena ha funzionato!

Non provocò conseguenze per giungere sul punto “X” ma comportò la discrepanza delle documentazioni, **subito oggetto di sfiducia degli inquirenti** (rivolta all'Atlantic, non all'elicottero) **incapaci di raggiungere il razionale ragionamento fatto sopra** e non dando il valore alla tempestività dei recuperi.

Giusto sarebbe, per dirimere il dubbio, controllare la posizione del materiale recuperato dal fondale ed ancorare la posizione di “X” a quella. Una volta verificato ciò avremo un ulteriore prova dell'amaraggio e della permanenza in superficie del DC9, infatti, dando affidamento all'ultima sua posizione emersa dalla registrazione del radar di Poggio Ballone che seguì la traccia sdoppiarsi, il contatto con la superficie del mare sarebbe dovuto avvenire più ad Est del punto di ritrovamento del materiale affiorato, prova che il velivolo è stato sotto l'effetto della corrente Montanari per lungo tempo disturbato pure dal leggero maestrale.

La pagina n°4, del documento, porta le osservazioni del Comandante di Gruppo: NESSUNA OSSERVAZIONE e quelle del Comandante di Stormo già segnalate prima. Mancano le osservazioni del terzo revisore per quanto già detto. Più sotto l'elenco dei destinatari dove a MARISTAT è stato tolto OPR/AS e dove notiamo come dovevano essere distribuite le copie (la n°1 non si sarebbe

dovuta trovare a Elmas).

Seguono due telegrammi molto importanti per le successive analisi. Il primo è quello da me compilato all'atterraggio ed è la sintesi della mia missione. Appaiono le coordinate dell'area assegnata, la posizione contestata della scoperta dell'elicottero e la segnalazione dell'avvistamento di un relitto probabilmente attribuibile alla struttura del velivolo. L'altro, originato da MARIDIPART NAPOLI, mette in evidenza un momento di confusione.

Telegramma al rientro – Sintesi della missione

162 880/13

C 281400Z JUN
 /RM 30° STORMO OPS ELMAS
 TO RIFPG/4 MARISARDEGNA
 RIFFI/AEROSOCCORSO MARTINA FRANCA
 INFO RIFF/MARISTAT
 VIFFP/AEROCOPIONE II CN OPS 2014
 RIFFI/AEROCOPIONE III CN OPS TANZ
 RIFFC/CINCIANO
 RIFFM/MARISICILIA
 RIFFN/SCC CIAMPINO
 RIFFM/ATROSTORMO 15 OPS CIAMPINO
 RIFFM/AEROCOP ROMA
 RIFFJ/41° STORMO SIGONILLI
 ZEN/SCCS ELMAS
 UNCLAS
 ETC TAC
 0556-2/AC/022 RIFF 1: AEROSOCCORSO MARTINA
 RIFF2: MARSARDEGNA UNCLAS 05997/CA

- IONE AEREA
 - A. ORE 21 NG (D.C.)
 Utilizzo Certificazioni

Il presente documento è composto di 1 fogli ed è conforme all'originale esistente agli uffici di questo ufficio.
 Si rilascia per corrispondenza pubblica GLU

E. SUFFRAGANIO TITOLARE
 50007 TORINO VILLETTA

1. 28/06/13

PAGE 2 RIFF 1523 UNCLAS
 LUGGITO, RAPPORTO MISSIONE SAR VELIVOLO RD 1150 NOMINATIVO ISOGI
 EFFETTUATA MISSIONE SOCCORSO IN ZONA DELIMITATA DA PARALLELI 3940N 3850N E MERIDIANI 01240E 01340E DA 280200Z AT 281000Z - ORARI DECOLLO 280110Z ATTERraggio 28 1110Z AT 280115Z EOMI CONTROLLO COMUNITA CHE ELICOTTERO AT LIMITE AUTONOMIA HABET AVVISTATO MACCHIA DI CHEROSENTE IN AFFTORAMENTO ET OGGETTI NON IDENTIFICATE IN TRASPERA IN POSIZIONE 3939N 01255E3 AT 280528Z SI GIUNGE SUL PUNTO ET DOPO SUCCESSIVE INVESTIGAZIONI SI AVVISTANO SALVAGENTI ET ALCUNI CORPI SENZA VITA. SI DIRIGONO OPERAZIONI DI RECUPERO CON ELICOTTERI SAR ET ELICOTTERI DECOLLATI DA UNITA' NAVALI GIUNTE SUL PUNTO. SI AVVISTANO SUCCESSIVAMENTE NUMEROSI CADAVERI ENTRO UNA ZONA DI RAGGIO 2000 YDS ET SI MARCA LA POSIZIONE. AT 281000Z SI LASCIA LA ZONA PER RAGGIUNTO PIE DOPO INIZIATA LA FASE DI RECUPERO DEICORI. OLTRE A SALVAGENTI ET CUSCINI E' STATO AVVISTATO UN RELITTO PROBABILMENTE ATTRIBUIBILE ALLA STRUTTURA DEL VELIVOLIO.

1523

28/06/13

UNEN	545			
DIG ACC C.M.	28/06/13			
DIG ACC S.M.	DA			
DIG AVVISO UTENZE	DA			
COM	COSP	OPS	CIEFA	JASD
ACC	NSC	TLC	EW	INT
A.O.C	CAPO CON	SOC	CIN COM	LAS CR
HADDE	BUSIAFF	MET	...CLASS	...CLASS

... è stato avvistato un relitto probabilmente attribuibile alla struttura del velivolo. (riferito alla riga nera non riconosciuta)

Copia del messaggio da me compilato all’atterraggio, ricevuto dalla III Regione Aerea il 28 giugno alle ore 1500 e presentato alle Autorità Inquirenti. L’unica sottolineatura individua il velivolo BR 1150 Atlantic, il mittente del messaggio è il 30° Stormo.

Telegramma di MARIDIPART NAPOLI

Conferma dell'affioramento da altra fonte.

Ricevuto dalla III Regione Aerea il 7 luglio alle 2100

167 820/18

R.R.

VV. CHIAVE
PZ. 0158
11. 1971
11. 1971 1023H T"91302
11. 1971

11. 1971 1023H L/C
11. 1971 PRIMIPART MU POLI
11. 1971 PTTI/RCC MARTINA GRANCA
11. 1971 PTC/TECO GRUPPO ELICOTTERI CATANIA
11. 1971 RIFM/MARISTAT
11. 1971 MARIS CILIA
11. 1971 RIFM/HANTE DORIA

X ACC	042651		
DIG ACC CM	0416246		
DIG ACC S.M.	11		
DATA AVVISTAMENTO	11. 1971		
C.H.M	CO	OPR	RA
ACC	11	11	11
AN	11	11	11
RIFM	11	11	11
RAZ			
RAZ			
CAT			
ATT			

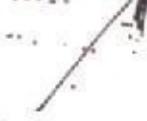
- ON CLASSIFICATO NA/01/140999
 ANG(1) IN TRENTRE VOLO HELICOVOLO DO 9 ITAVIA GIU 27'
 TERZO GRUPPO ELICOTTERI 0009LUG 4 NOTUT
 1. COM RIFM RIFM C /DO TERZO GRUPPO ELI HABET SEGNALATO CPT.
 FLI G-01(C/S ISSGL) IN FASE RIENTRO PER TERMINE AUTONOMIA
 (1) DOPO AVER AVVIETATO AT 220702Z IN POSIZIONE 3949N
 - 1255E MACCHIA DI SUPERFICIE DI COLORE PT ODORI CARAT-
 TERISTICO CARBURANTE AVIO (1) EFFETTUAVA RICOGNIZIONE
 SOPRAVENTO IN DIREZIONE NW NOTANDO MATERIALI VARI CHE
 ANCORA SCITO LA SUPERFICIE DEL MARE (1) STAVANO SALITDO
 "Y COMINCIARONO AD AFFIORARE"
 2. SCOPO STABILIRE SE PREDETO AVVISTAMENTO CORRISPONDA AT

PART 2 RIFM 10000 NON CLASSIFICATO

PRIMA IMMERSIONE RELITTI ET SALME (1) PREGASI COMUNICARE
 SE ZONA AVVISTAMENTO CITATO ERA STAATA GIÀ ESPLORATA DA
 ALTRI AERONOMOBILI

11

10000



RIFM

Bon
07200/B

8/2/78

SANITA' REGIONE AEREA

COM. OPEL RIFM (RIFM)

Ufficio Certificazione

OP

Il presente documento è considerato di proprietà
 degli ed è riservato all'originale soltanto allo
 stesso ufficio.

Si ringrazia per riconfidenzialità.



DIRETTORE GENERALE AVIATIONE

D.G.A. DIRETTORE GENERALE AVIATIONE

Analisi del telegramma n°167

È una priorità 071326 luglio di **MARIDIPART NAPOLI** a **MARTINA FRANCA, TERZO GRUPPO ELICOTTERI CATANIA, MARISTAT, MARISICILIA** e **NAVE DORIA**.

Al punto 2 leggiamo: **SCOPO STABILIRE SE PREDETTO AVVISTAMENTO CORRISPONDA AT PRIMA EMERSIONE RELITTI E SALME, PREGASI COMUNICARE SE ZONA AVVISTAMENTO CITATO ERA STATA GIA' ESPLORATA DA ALTRI AEROMOBILI.**

Esprimo un dubbio sulle parole: “**NOTANDO MATERIALI VARI CHE ANCORA SOTTO LA SUPERFICIE DEL MARE STAVANO SALENDO E COMINCIAVANO AD AFFIORARE**.. Per più di 60 minuti, sul punto lasciatomi indicato dal fumogeno, non ho avvistato (a parte la riga nera) o è affiorato nulla; pertanto, ritengo che ciò che veniva notato fosse in affondamento.

Torniamo al telegramma. Undici giorni dopo il disastro, Maridipart Napoli cercava l'aeromobile che aveva riportato l'emersione dei relitti e delle salme e lo chiede a tutti, dimenticando Marisardegna ed il 30° Stormo da cui operativamente dipendeva il velivolo BR 1150 Atlantic.

Vi invito a leggere il mio **immediato (O)** n°162, trasmesso alle 14.00 locali, dopo l'atterraggio. **Maridipart Napoli e Martina Franca** erano in indirizzo **come tutti gli altri indirizzi interpellati**. Se ad uno fosse sfuggito, qualcun altro l'avrebbe dovuto rilevare. Come “immediato” doveva essere trattato con particolare attenzione.

Del mio volo non c'era nulla; qualcuno ci vedrà del male, io no. Ho vissuto tempo sufficiente nelle Forze Armate per aver visto di tutto. **Nelle relazioni di alcuni elicotteri che riportavano gli avvistamenti dei cadaveri, mancava la dichiarazione che il Maridipart si aspettava circa l'emersione, perché non presenti in zona dalle 08.45 alle 10.45 nel periodo in cui il fenomeno si manifestava e veniva da me scrupolosamente trasmesso via radio alle stazioni aperte sulla frequenza di Controllo.** I primi, giunti dopo l'affioramento delle salme, erano elicotteri della M.M. imbarcati.

Unico che avrebbe potuto dichiararlo era **l'elicottero con l'operatore RAI** che certamente non ha presentato il rapporto in quanto non era tenuto a farlo, perché non in missione S.A.R. (Search and Rescue). Ha comunque riportato la ripresa della sequenza di risalita dei corpi e la scia degli oggetti già emersi.

Ovvio vi sia stata una carenza di controllo di ciò che stava avvenendo da parte dei Militari, ma **ritengo che la Procura di Palermo abbia le stesse responsabilità in quanto ha dichiarato di essersi attivata nel “dirigere” le ricerche dalle 23.15 del 27 (pag. 108).**

Quanto avvenuto alle 07.02 con l'avvistamento della chiazza di cherosene e dei materiali in fase di affioramento, comunicatomi da Martina Franca e dall'elicottero alle 07.18, ha attirato la mia attenzione su quella posizione tanto da ritenere probabile la scoperta del punto di caduta dell'aereo DC9.

Ciò nonostante, l'Aeronautica Militare (III Regione Aerea) ha presentato alla Magistratura dei rapporti di volo di elicotteri, per coprire l'intera missione del nostro Atlantic, che non hanno tenuto conto di quell'avvistamento.

La Marina Militare, per la ricerca di sommersibili in grandi spazi, usa l'Atlantic, pur avendo gli elicotteri, velivolo dotato di sofisticate apparecchiature, in particolare il radar capace di scoprire piccoli bersagli. Dotato di un'autonomia superiore alle 10 ore, veloce nei transiti da e per la zona, che consente una lunga permanenza nell'area, superiore alle 8 ore. Quindi MARISARDEGNA, per la Marina, probabilmente coordinata dall'AEREOSOCCORSO MARTINA FRANCA come indicato nel telegramma a pagina 31 al punto RIFE 1 (illeggibile), inviava l'Atlantic.

Qualora non si fosse trovata la documentazione del mio volo il semplice ragionamento avrebbe dovuto far pensare all'avvenuto intervento di questo velivolo. L'impiego degli elicotteri è indicato quando, dopo una scoperta, l'area è circoscritta. L'immagine dell'Atlantic appariva già nei primi telegiornali.

Aggiungo che a bordo dell'Atlantic vengono registrate le comunicazioni dell'interfonico e delle comunicazioni radio. L'operatore Sanna nel consegnare la bobina aveva annotato il **“non cancellare”** e forse per lungo tempo la disposizione sarà stata rispettata, ma la non richiesta d'acquisizione e la scarsa dotazione di bobine al Reparto ha comportato la cancellazione. Relativamente al cartaceo, a bordo compilavamo il Formex 101 (diario di bordo) ed il grafico del tavolo di navigazione che andavano inoltrati con il rapporto di volo. Per l'errore

di spedizione e per il divario di tempo trascorso tra il volo e la ricerca dei documenti, si è persa la loro traccia.

Per una maggior comprensione nella lettura di quanto segue vi suggerisco di aprire la pagina in A3, n° 42. Si tratta del grafico della zona in cui avvennero gli avvistamenti, con le aree assegnate agli elicotteri ed all'Atlantic. Ho segnato la presunta rotta del DC9 dentro l'aerovia A13, le due tracce radar comparse nel momento dell'evento e le posizioni dei ritrovamenti in superficie, desunti dai messaggi da pag. 50 a pag. 53.

Rapporti di alcuni elicotteri intervenuti

SOMMARIO DI MISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA VELIVOLI DC.9 ITALIA ITALIA

- 1 - Data di effettuazione: 21/6/1980 - 26/6/1980
- 2 - Aeromobile di ricerca: HH-3F - Nominaivo ISSGO
- 3 - Capo Equipaggio: Cap.Pil. INNOCENZI Sergio
- 4 - Ora di decollo: 2200/Z del 27 - ora di atterraggio: 0320/Z del 28.
Durata del volo: ore 05,20
- 5 - Ora di inizio della ricerca: 2310/Z - ora di fine ricerca: 0150/Z
Durata della ricerca: ore 02,40.
- 6 - R.C.C. che ha impiegato l'aeromobile: Martina Franca.
- 7 - Esse che ha diretto l'operazione: RCC Martina Franca.
- 8 - Oggetto della ricerca: velivolo DC.9 della Soc. ITAVIA partito da Bologna per Palermo con 50 pax a bordo.
- 9 - Equipaggiamento d'emergenza in dotazione ai superstiti: giubbotti di colore rosso.
- 10 - Zona di ricerca assegnata: A13 dal punto Alfa al punto Condor - successivamente punto Condor (3935N 1304E).
- 11 - Ricerca effettuata:
 - ottica: Si
 - quota di ricerca: 700 ft
 - intervallo fra i percorsi: lungo la rotta dell'A13
 - tipo di navigazione effettuata: stimata e radar
 - numero degli osservatori: 4; si sono scambiati di posto: Si.
- 12 - Risultati della ricerca:
 - zona realmente esplorata: tutta.
- 13 - Frequenze impiegate e risultati ottenuti sono:
 - RCC 6715 Eas - buoni
 - altri aeromobili: ISSGE 6715 - ISSGO 6715 - Buoni
- 14 - Eventuali segnali ricevuti dai superstiti: nessuno
- 15 - Radiocomunicazioni utilizzate: =
- 16 - Materiali di sopravvivenza a bordo: standard.
- 17 - Condizioni meteo in zona di ricerca:
 - visibilità: discreta - nuvolosità: scarsa
 - vento: circa 20 Kts da N-W - stato del mare: mosso.
- 18 - Considerazioni:
 - a) sulle informazioni e gli ordini ricevuti esaurienti per effettuare la missione;
 - b) sul materiale impiegato; non è stato impiegato alcun materiale;
 - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: la missione si è svolta durante le ore notturne;
 - d) collaborazione con gli altri mezzi partecipanti all'operazione: buona con ISSGE e ISSGO.

Il Capo Equipaggio
(Cap.Pil. Sergio INNOCENZI)
Cap. Ifo d'an

§7.2

154 820/5

segue Allegato N° 7

SULLA MISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA VELIVOLO DC.9 - SOC. ITAVIA

1. Data di effettuazione: 28.6.1980;
2. Aeromobile di ricerca: HH-3F - nominativo ISSGF
3. Capo Equipaggio: Cap. Pil. GEMMOSI Giannarico;
4. Ora di decollo: 0100/B - ora di atterraggio: 0510/B;
Durata totale del volo: ore 04,10;
5. Ora di inizio ricerca: 0158/B - ora di fine ricerca 0409/B;
Durata della ricerca: 0211.
6. RCC che ha impiegato l'aeromobile: Marittima France;
- 7.ente che ha diretto l'operazione: RCC Marittima France;
8. Oggetto della ricerca: velivolo DC.9 della Soc. ITAVIA.
9. Equipaggiamento d'emergenza in dotazione ai superstititi: salvagente individuale;
10. Zona di ricerca assegnata: sulla rotta del velivolo Bologna/Palermo dal punto Alja al punto Condor.
11. Ricerca effettuata:
 - a) ottica: sì;
 - b) schema di ricerca impiegato: QKP-3;
 - c) quota di ricerca: 700 ft;
 - d) intervallo fra i percorsi: $\frac{1}{2}$ NM
 - e) tipo di navigazione: VOR;
 - f) numero degli osservatori: 5; si sono scambiati di posto: sì.
12. Risultati della ricerca:
 - a) zona realmente esplorata: quella assegnata più un controllo a circa 50 NM da Palermo per controllare luci intermittenti risultate poi essere delle barre luminose e fumate.
13. Frequenze utilizzate e risultati ottenuti con:
 - RCC: 123,71 Mc insoddisfacenti a causa della quota e distanza;
 - altri aerei: elicotteri MM 338.0 Mc/s e 364.2 con Baron con risultati insoddisfacenti a causa della quota;
14. Eventuali segnali ricevuti dai superstititi: nessuno;
15. Radiocomunicazioni utilizzate e risultati ottenuti: VOR PALERMO - VOR SOR - OTTIMI.
16. Materiali di sopravvivenza a bordo: standard.
17. Condizioni meteo in zona di ricerca:
 - visibilità: oltre 10 Km - vento: 20 Kts da 360°
 - stato del mare: forza 2-3;
18. Considerazioni:
 - a) sulle informazioni e gli ordini ricevuti: chiari e precisi;
 - b) sul materiale impiegato: non è stato impiegato alcun materiale;
 - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: la missione ha avuto uno svolgimento regolare.
 - d) collaborazione con gli altri mezzi di ricerca: buona;

Q? b
Il Capo Equipaggio
(Cap. Pil. Giannarico GEMMOSI)

152 82013

SULLA MISSIONE DI SOOCORSO PER RICERCA SUPERSTITI PASSEGGERI DC.9

segue Allegato M7

1. Data di effettuazione: 28.6.1980;
2. Aeromobile di ricerca: HE-3F - nominativo "ISSGR";
3. Capo Equipaggio: Ten.Cpl.Pil. SANIULLI Sergio;
4. Ora di decollo: 0945/Z - ora di atterraggio: 1550/Z;
Durata totale del volo: ore 05,00;
5. Ora di inizio ricerca: 1045/Z - ora di fine ricerca: 1420/Z;
Durata della ricerca: ore 03,35.
6. ROO che ha impiegato l'aeroplano: Martina Frapca,
7. Ente che ha diretto l'operazione: RSC Ciampino - Nave Doria (D.O.);
8. Oggetto della ricerca superstiti passeggeri velivolo DC.9 ITAVIA;
9. Equipaggiamento d'emergenza in dotazione ai superstiti: salvagente individuale.
10. Zona di ricerca assegnata: sulla direttrice congiungente i punti 4910N - 1309E / 3813N 1320E.
11. Ricerca effettuata:
 - a) ottica: a vista;
 - b) schema di ricerca impiegato: QKP-2;
 - c) quota di ricerca: 150 ft;
 - d) intervallo fra i percorsi: $\frac{1}{2}$ NM;
 - e) tipo di navigazione effettuata: a vista;
 - f) numero degli osservatori: 5; si sono scambiati di posto: sì.
12. Risultati della ricerca:
 - a) zona realmente esplorata: 100 NM² intorno alla formazione pavale in operazione di ricerca; ~~ovunque~~ > salvo di qualche
 - b) misure adottate in conseguenza della scoperta: lancio di fumate e fluorescina;
13. Radiofrequenze utilizzate e risultati ottenuti con:
 - a) RSC: 123.1 - soddisfacenti;
 - b) altri aeromobili: con SHBD della MM, HE-3F SAR: 123.1 Mcs, 281.2 Mcs e 125.75 - buoni;
 - c) nave Doria D.O.: 281.2 - Buoni.
14. Eventuale segnale ricevuto dai superstiti: nessun segnale.
15. Radio assistenze utilizzate e risultati ottenuti: SON VOR - PAL VOR soddisfacenti;
16. Materiale di sopravvivenza a bordo: standard marittimo SAR.
17. Condizioni meteo in zona ricerca:
 - a) visibilità: 10 Km
 - b) vento: 210° 6 ETS
 - c) stato del mare: forza 1;
18. Considerazioni:
 - a) sulle informazioni e gli ordini ricevuti: chiari e precisi;
 - b) sul materiale impiegato: le fumate e la fluorescina hanno funzionato regolarmente;
 - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: appontaggio e rifornimento sulla nave Doria: l'appontaggio è stato effettuato in condizioni di emergenza per avaria all'AFOS;
 - d) collaborazione con gli altri mezzi di ricerca: ottima con i mezzi navali partecipanti all'operazione di ricerca;

870/3

Il Capo Equipaggio
(Ten.Cpl.Pil.Sergio SANIULLI)

153 820/4

SUMMA EMISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA VELIVOLO DC.9 DELL'ITAVIA

1. Data di effettuazione: 28.6.1980
2. Aeromobile di ricerca: HH-3F - nominativo ISSQQ;
3. Capo Equipaggio: Cap.Pil. INNOCENZI Sergio;
4. Ora di decollo: 1040/Z - ora di atterraggio: 1125/Z.
Durata del volo: ore 3,45.
5. Ora di inizio ricerca: 1150/Z - ora di fine ricerca: 1320/Z
Durata della ricerca: ore 1,30.
6. RCC che ha impiegato l'aeromobile: RCC Martina Franca.
7. Ente che ha diretto l'operazione: Nave Doria Nom. AIDO "On scene Commander".
8. Oggetto della ricerca: salme di velivolo DC.9 della Soc. ITAVIA.
9. Equipaggiamento d'emergenza in dotazione ai superstiti: non noto.
10. Zona di ricerca: 5 NM raggio dal punto 3949N 1255E.
11. Ricerca effettuata:
 - ottica: Sì;
 - schema di ricerca impiegato: a settore QEP-8.
 - quota di ricerca: 200 ft
 - tipo di navigazione effettuata: a vista;
 - numero degli osservatori: 4; si sono scambiati di posto: sì.
12. Risultati della ricerca:
 - a- zona realmente esplorata: tutta;
 - b- posizione dell'eventuale avvistamento: 2,5 NM attorno al punto 3948N 1255E;
 - c- misure adottate in conseguenza della scoperta: lancio di fumate e luorescina per segnalare la posizione di 10-12 salme per l'eventuale recupero da parte delle imbarcazioni.
13. Frequenze impiegate e risultati ottenuti con:
 - RCC: 6715 Mcs - Buoni
 - altri aeromobili: 281:2 e 6715 - Buoni
 - mezzi marittimi: 6715 Mcs e 352.7 Mcs - buoni.
14. Eventuali segnali ricevuti dai superstiti: nessuno;
15. Radioassistenze utilizzate:
16. Materiale di sopravvivenza a bordo: standard; materiale lanciato: n.12 fumate e n.8 fluorescina che hanno funzionato regolarmente;
17. Condizioni meteo in zona di ricerca:
 - visibilità: buona
 - nuvolosità: alta
 - vento 5-6 Kts da N-W
 - stato del mare: quasi calmo.
18. Considerazioni:
 - a- sulle informazioni e gli ordini ricevuti: chiari e precisi;
 - b) sul materiale impiegato: le fumate e fluorescina hanno funzionato regolarmente;
 - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: la mancanza di ordini precisi circa la destinazione delle salme prelevate dalla Nave A.Doria ha creato ritardi sulla prosecuzione delle ricerche;
 - d) collaborazione con gli altri mezzi partecipanti all'operazione: buona.

820/4

Il Capo Equipaggio
(Cap.Pil. Sergio INNOCENZI)
Cop. Capo Spar

156 - 820/7

RELAZIONE

SULLA MISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA SALME VELIVOLO DC.9 - ITAVIA

1. Data di effettuazione: 29.6.1980; segue Allegato M7
2. Aeromobile: HH-3F - nominativo ISSGA;
3. Capo Equipaggio: Cap. Pil. INNOCENZI Sergio;
4. Ora di decollo: 0530/B - ora di atterraggio: 1010/B
Durata totale del volo: 4,40;
5. Ora di inizio ricerca: 0610/B - ora di fine ricerca: 0910/B
Durata della ricerca: ora 03,00.
6. RCC che ha impiegato l'aeromobile: Marina Franca;
7. Ente che ha diretto l'operazione: RCC Marina - Nava Doria.
8. Oggetto della ricerca: salme velivolo DC.9 ITAVIA.
9. Equipaggiamento d'emergenza in dotazione ai superstitioni: non noto;
10. Zona di ricerca assegnata: E) 3905N 1240E F) 3905N 1350E
G) 3930N 1350E H) 3930N 1240E
11. Ricerca effettuata:
 - a) ottica: si
 - b) schema di ricerca impiegato: QKP-3
 - c) quota di ricerca: 700 ft; 500 ft
 - d) intervallo fra i percorsi: 1 NM
 - e) tipo di navigazione effettuata: a vista
 - f) numero degli osservatori: 4; si sono scambiati di posto: si.
12. Risultati della ricerca:
 - zona realmente esplorata: dal punto E) a F) fino a 3909N; HA ESPLOSTATO SOLO
NORD & SUD DELLA
ZONA
13. Frequenze impiegate e risultati ottenuti con:
14. Radicassistenze utilizzate e risultati ottenuti con: VOR DME PAL buoni.
15. Eventuali segnali ricevuti dai superstitioni: nessuno.
16. Materiali di sopravvivenza a bordo: standard.
17. Condizioni meteo in zona di ricerca:
 - visibilità: buona - vento: quasi calmo
 - nuvolosità: cumuli forme 3/8 - stato del mare: quasi calmo
18. Considerazioni:
 - a) sulle informazioni e gli ordini ricevuti: chiari e precisi;
 - b) sul materiale impiegato: non è stato impiegato alcun materiale;
 - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: la vastità della zona in considerazione dell'oggetto della ricerca ed i numerosi avvicinamenti per esplorare oggetti poi risultati estranei alla ricerca, hanno ridotto la possibilità di coprire tutta la zona di ricerca;
 - d) collaborazioni con gli altri mezzi di soccorso: buona.

Il Capo Equipaggio
(Cap.Pil.Sergio INNOCENZI)
Cap.Pil. Sergio INNOCENZI

076/7

157 820/8

RELAZIONE

segue Allegato M7

SULLA MISSIONE DI SOCCORSO PER RICERCA NAUFRAGHI VELIVOLO DC.9 ITAVI.

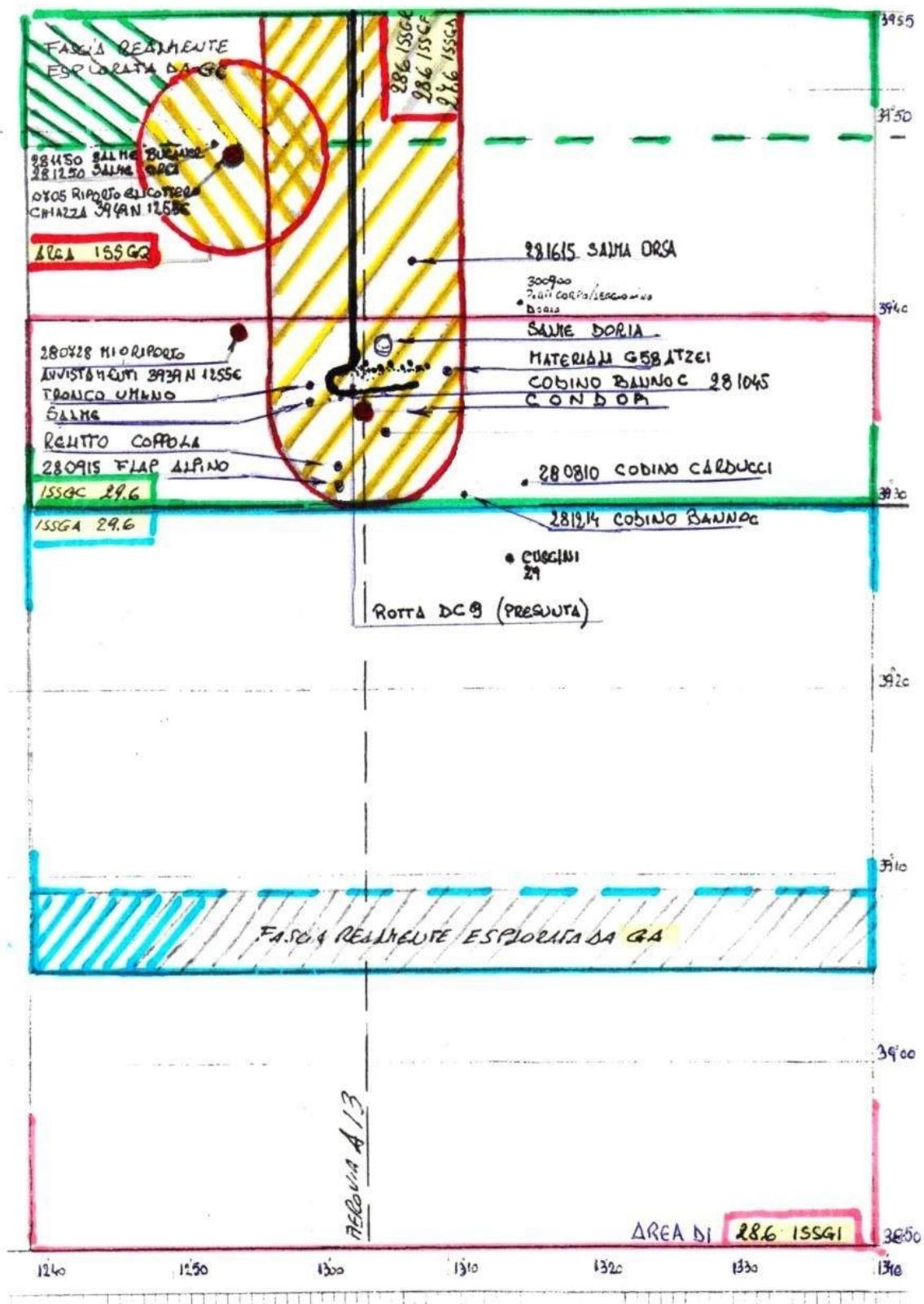
- 1.- Data di effettuazione: 29.6.1960
- 2 - Aeromobile di ricorso: HH-3F - nominativo ISSGC;
3. Capo Equipaggio: Cap.Pil. RODA CAVAGNA Ettore;
4. Ora di decollo: 0430/B - ora di atterraggio: 1030/B
Durata totale del volo 360'.
5. Ora di inizio della ricerca: 0545/B - ora fine ricerca: 0905/B
Durata della ricerca: 03,20'
6. RCC che ha impiegato il velivolo: Martina Franca.
7. Ente che ha diretto l'operazione: RCC Martina Franca.
8. Oggetto della ricerca: naufraghi di velivolo DC.9 della Soc. ITAVIA
9. Equipaggiamento d'emergenza dei naufraghi: non noto.
10. Zona di ricerca assegnata: A) 3955N 1240E B) 3955N 1350E C) 3930N 1350E D) 3930N 1240E.
11. Ricerca effettuata:
 - ottica: sì
 - schema di ricerca: QK P-3
 - quota di ricerca: 400 ft.
 - intervallo fra i percorsi: 1 NM
 - navigazione effettuata: stimata
 - numero degli osservatori: 3; si sono scambiati di posto: sì.
12. Risultati della ricerca:
 - a) zona realmente esplorata: A) 3955N 1240E B) 3955N 1350E C) 3949N 1350E D) 3949N 1240E *QUESTO ha effetto solo 6.04 a' Nid*
13. Frequenze utilizzate e risultati ottenuti con:
 - RCC: 123,1 Mci (VHF) discreti
 - altri aeromobili: elicottero della MM 281,2 Mci - buoni
 - nave Doria: 281,2 Mci - discreti.
14. Eventuali segnalazioni ricevute dai superstiti: nessuna.
15. Radicassistenze utilizzate e risultati ottenuti: ADF SOR scarsi - ADF P.Raisi buoni - VOR PNZ scarsi - VOR SOR scarsi.
16. Materiale di sopravvivenza a bordo: standar.
17. Condizioni meteo in zona di ricerca:
 - visibilità: 8 Km
 - vento: 8 KTS 300°
 - stato del mare: forza 2.
18. Considerazioni:
 - a) sulle informazioni e gli ordini ricevuti: buoni per effettuare la missione;
 - b) sul materiale impiegato: non è stato impiegato alcun materiale.
 - c) circostanze che hanno aumentato o diminuito le difficoltà di esecuzione della missione: il sole basso sull'orizzonte e la natura dell'oggetto della ricerca (uomini in mare) hanno limitato la distanza fra i bracci a 1 NM.
 - d) collaborazione con gli altri mezzi di ricerca: buona.

Il Capo Equipaggio
(Cap.Pil. Ettore RODA CAVAGNA)

07/8

Rodolfo

Grafico della scena dell'incidente



Analisi del grafico della scena dell'incidente

Questo grafico non ha le pretese di essere un documento ufficiale, mi è servito per giudicare le aree assegnate agli elicotteri intervenuti ed è sufficiente per ritenerle poco adeguate.

Dalle 11.00 i messaggi provenienti dalle varie navi riportano posizioni di recuperi molte miglia distanti tra loro tanto da poter far accettare l'esplosione in volo del DC9. Ma non corrisponde alla realtà. La ripresa RAI dimostra come tutte le unità erano ferme entro il cerchio di 1.500 - 2.000 yds., sottovento, dal punto di risalita delle salme e relitti.

I riporti di posizione delle Unità, prima delle 11.00, sono riferibili a scoperte antecedenti al ricongiungimento delle unità al punto dell'emersione del materiale e corpi nell'area in cui mi trovavo e sono riferiti al codino, una carenatura non strutturale e non "il troncone di coda" come riportato in più occasioni, e ad un flap.

Negli orari successivi al mio riporto del materiale affiorato, dalle 08.40 circa, nella mappa appare un solo ritrovamento (12 salme) nella posizione segnalata dall'elicottero ISSG-A (alias ISSG-L), attribuibile a ISSG-Q, mentre tutti gli altri, sottovento al maestrale alla posizione da me data.

Per le analisi che seguiranno a pag. 45 -46, **il volo di ISSG-Q potrebbe non essere mai esistito** e quel punto apparirebbe solo sul rapporto di ISSG-A attribuibile ad un suo errore di posizionamento o trascrizione.

Va rilevato che al momento dell'arrivo di ISSG-Q in zona, alle 11.50Z, io l'avevo lasciata da 1 ora e 50 minuti e sulla superficie del mare c'erano una quarantina di salme ed era già in corso il loro recupero. Altrettanto va detto per ISSG-R che arrivando in zona alle 10.45Z segnala il solo ritrovamento di 3 salme.

Scenari che contrastano con il mio vissuto, con quanto scritto nel mio rapporto, con i messaggi e con le testimonianze dell'equipaggio dell'Atlantic.

Analisi sui rapporti degli elicotteri (di cui ho copia)

Nominativo/data Decollo/atterraggio Comandanti

ISSGD	27- 28Giu	2200Z-0320Z	Innocenzi	Sul primo rapporto, quello dell'elicottero ISSG-D, ho da segnalare che ha nominativo GD
ISSGF	28Giu	0100B-0510B	Generosi	
ISSGR	28Giu	0945Z-1550Z	Sanduli	
ISSGQ	28Giu	1040Z-1425Z	Innocenzi	
ISSGA	29Giu	0530B-1010B	Innocenzi	
ISSGC	29Giu	0430B-1030B	Cavagna	

numerazione mi fa capire che quella notte si è data la sequenza nominativa del 27 giugno. Fa riferimento ad altre 2 missioni contemporanee nella stessa area: ISSG-C e ISSG-E.

Il rapporto successivo, quello di ISSG-F, è contemporaneo al mio volo ma non mi era stata segnalata la sua presenza, anche sotto l'aspetto della separazione di quota per la sicurezza del volo.

Potrei pensare si trattasse di ISSG-A, ma l'orario di atterraggio coincide con quello della scoperta della macchia di cherosene.

Non sono in possesso del rapporto di ISSG-A, alias ISSG-L, quello che realmente era in volo e fece la scoperta. Nel 2022 venni a conoscenza che l'elicottero era un SH3D della Marina Militare controllato da Maca Roma, comandato dal T.V. Mario Costa.

ISSG-D, su cui ho fatto già il commento, ha per capo equipaggio Innocenzi, decolla alle 22.00Z ed atterra alle 03.20Z del 28.

È importante che si guardino agli orari perché i piloti sono stati costretti a brevissimi intervalli tra un volo e l'altro.

È previsto un riposo di 8 ore ma se si considera la preparazione della missione, indossare indumenti di volo, all'atterraggio compilare il rapporto, i tempi di avviamento e spegnimento velivolo, l'eventuale rullaggio, tra i 2 voli dovrebbero intercorrere almeno 10 ore. Non so darmi risposta come Innocenzi sia potuto andare successivamente in volo lo stesso 28 alle 10.40Z atterrando

alle 14.25Z (missione ISSG-R). Ha fatto 5 ore e 30 min. notturni, probabilmente non riposando prima, visto la non programmazione del volo, e dopo solo 7 ore e 20 min. è riandato in volo per altre 3 ore e 45 min., di cui solo 1 ora e 30 min. in zona, sul punto della risalita dei corpi.

ISSG-R decolla 55 minuti prima di ISSG-Q con una inversione della cronologia letterale. Su questo rapporto ci si deve soffermare più a lungo. **Decolla alle 09.45Z** ed atterra alle 15.50Z con l'ordine di esplorare l'aerovia A13 **alla ricerca dei passeggeri superstiti**.

Già alle 05.02Z l'elicottero ISSG-A (alias GL) aveva segnalato la chiazza di carburante odore caratteristico avio ed oggetti che, ancora sotto la superficie, stavano affiorando.

Già alle 06.45Z, circa, riportai l'avvistamento dei primi cuscini.

Già alle 07.45Z avevo segnalato a Martina Franca, che ordinò quella missione, l'affioramento dei primi cadaveri e la loro posizione.

Già da quell'ora, nell'area, c'era l'elicottero con l'operatore RAI che riprendeva e per essere là era decollato **alle 06.45Z, quindi il mondo lo sapeva!**

Non si può mettere in discussione la ripresa andata in onda nel Telegiornale alle 11.00Z, 13.00 locali. Il filmato ha impiegato un'ora per giungere a Ciampino, poi con una vettura arrivare alla RAI e un'altra mezz'ora per il montaggio. L'elicottero con l'operatore ha lasciato l'area alle 09.00Z circa;

Non è credibile il decollo di ISSG-R alle 09.45Z con ordine di ricerca superstiti lungo l'aerovia A13, né tantomeno, la scritta a penna **“avvistate 3 salme di naufraghi”** nella relazione della missione (fg. 152 820/3 punto 12, pag. 38), non si trattava di naufragio e le salme erano una quarantina.

Non capisco nemmeno perché non gli sia stato modificato il compito e l'area di ricerca durante il transito visto che fanno decollare ISSG-Q nello stesso orario del suo arrivo in zona con indicazioni più corrette. L'intervento sarebbe stato più tempestivo e si risparmiava il secondo volo di Innocenzi, reduce da una notte in volo.

Poiché ambedue riportano la localizzazione delle salme (non trovandosi d'accordo sul numero), ed esse erano raggruppate in un'area di poche centinaia di metri, significa che si sarebbero dovuti trovare ad operare sovrapposti (uno era inutile).

Ci sono correzioni della data sui documenti. La battuta a macchina indica il mese di luglio, la correzione a penna corregge in giugno.

A due missioni, ISSG-A e ISSG-C del 29 giugno, vengono assegnate aree a sud ed a nord molto grandi e si lascia al pilota scegliere di effettuare una ricerca per non avvistare nulla esplorando poche miglia!

Nota successiva al 2020: l'impressione negativa avuta dalla lettura di questi rapporti deve essere rivista a seguito degli ultimi aggiornamenti al Capitolo V di questo libro (vedi oltre).

Tra i documenti consegnatimi dal Dott. Viola c'era la dichiarazione rilasciata dal T. Col. Lippolis Guglielmo (C.te l'RCC della III Reg. Aerea) al Col. Barale Nello, in data 10.04.89, relativa all'incidente di volo.

Testimonianza del T.Col. Lippolis, C.te R.C.C. Martina Franca

Conferma dell'**affioramento** da altra fonte.

AERONAUTICA MILITARE
III REGIONE AEREA
COMANDO OPERATIVO di REGIONE (R.O.C.)
Centro Coordinamento Soccorso (R.C.C.)

TRASCRIZIONE INTEGRALE DELLE DICHIARAZIONI RILASCIATE DAL T.COL. LIPPOLIS
GUGLIELMO AL COL. BARALE NELLO IN DATA 10.4.89 RELATIVE AL INCIVOLO USTICA

- La sera io ero a casa, fui chiamato mi pare dal Soccorso, venti minuti un quarto d'ora dopo che era successo l'incidente e quindi andammo lì e facemmo la notte chiaramente; dalla prima analisi dei fatti preparammo una carta su cui predisponemmo la salita di tre elicotteri e la discesa di tre elicotteri, tre della M.M. e tre dell'A.M.. Uno dei nostri si trovava già giù e quindi c'è una carta, dovreste avere una carta
- B. ... Sì, sì lo so
- L. ... e quindi c'è una carta con una ricerca a pettine, che ha dato subito al mattino alle prime luci i suoi frutti... quando un elicottero nostro salendo ha trovato una macchia d'olio; demmo ordine di fermarsi sulla macchia d'olio e di aspettare. E siccome non aveva autonomia dopo un po' se ne andò e fu sostituito da un altro. Non ricordo da chi. Fu sostituito da un altro.
Ad un certo punto mi disse: "vedo affiorare qualcosa", e affiorò un cuscino, a quel punto dico, "non ti muovere quello è il punto" e allora demmo ordine alle navi, la VESPUCCI ...
- B. La VITTORIO VENETO!
- L. No quella che faceva la Sardegna ... una strada, un poeta ... una delle navi che fanno CIVITAVECCHIA ... di convergere sul posto, ed infatti ci è rimasta per lungo tempo, e poi demmo ordine alle navi italiane di dirigersi sul posto. E il VENETO una volta arrivato di propria sposta assunse la direzione delle operazioni. Come tu sai (a BARALE) il più vicino assumeva la direzione delle operazioni.
- B. A me pare che il problema ... almeno a quello che ho capito, analizzando le carte, che il problema era che voi non avevate l'HF in fonia, mentre CIAMPINO l'aveva.
- L. ... Esatto!!
- B. E la scelta del podio era opportuna.
- L. Logico ...
- S. CIAMPINO aveva questa frequenza per gli antincendi ...
- L. Poi la notte ... no la notte dopo si discusse della carta, no ... la notte dopo ...
- S. ... Non ricordo ...
- L. Si la notte dopo vedemmo una carta del Traffico Aereo che si vedeva chiaramente la traccia che spariva ...

III REGIONE AEREA
COM. OPER. DI REG. (R.O.C.)
Ufficio di Certificazioni



PER USO ESCLUSIVO D'UFFICIO

Analisi del documento

Il documento appena letto è l'esposizione del suo operato nella stessa storia da me vissuta.

Non c'è un orario riferito alla scoperta della macchia di cherosene, non identifica il mezzo intervenuto a sostituire l'elicottero, né il tipo di aeromobile, né il nominativo. C'è un errore nel dichiarare che la scoperta è stata fatta da un elicottero dell'Aeronautica poiché ISSG-L, alias ISSG-A, era un SH3D della Marina Militare il cui C.te era il T.V. Mario Costa.

“Ad un certo punto...” a che ora? È vero che la dichiarazione è stata rilasciata nell'aprile del '89, lo stesso anno della mia testimonianza al Dott. Bucarelli, ma io, con la memoria, segnalai il nominativo ISSG-A per l'elicottero e l'orario 07.02 per la fuoriuscita della macchia oleosa.

Aggiunge il **“vedo affiorare qualcosa”**, da me comunicato, ed affiorò un cuscino. **VERO! L'ho detto!** (non si era segnato l'ora)

Il **“non ti muovere quello è il punto”**, se l'avesse detto mi sarei offeso, ero sulla chiazza di cherosene dalle 07.28 ed alle 08.45, quando iniziarono ad affiorare i cuscini, perché me ne sarei dovuto andare?

Ma è importante l'ulteriore conferma come il materiale sia emerso tutto da **un punto** e non trovato sparso in un'area estesa tale da dimostrare un evento in quota.

In un mare sgombro da detriti, l'affioramento sta ad indicare un ammaraggio ed una implosione di una parte del velivolo ancora a tenuta. La presenza dei cadaveri identifica tale parte come l'abitacolo passeggeri.

Non mi piace il **“fu sostituito da un altro”**, se ad un qualsiasi aviere del 30° Stormo avessero detto che il mezzo aereo è stato in zona 8 ore, avrebbe detto “un Atlantic”.

Nominano le navi della Marina Militare e non l'azzeccano. Era il Doria che fu chiamato ad intervenire. Ricordo che l'Unità era in porto a Cagliari e parte dell'equipaggio era in franchigia. Interruppero un concerto dei Rockets allo stadio Sant'Elia per richiamare a bordo l'equipaggio. Era il momento in cui mi recavo in aeroporto.

Le altre sottolineature sono altrettanto importanti, tramite me dette ordine alle Unità di convergere sul punto e non avendo l'HF Voice passò il “**podio**” a Ciampino. Quando giunta in zona, nave Doria “assunse la direzione delle operazioni” (OTC).

Nota successiva al 2020: anche in questo caso i giudizi espressi vanno rivisti a seguito della lettura del prossimo Capitolo V.

Alcuni messaggi con posizioni dei recuperi

(verificate le posizioni discordanti dello stesso oggetto da navi diverse, a breve distanza di tempo, che mettono in evidenza il mancato riassestamento delle unità ed aprono il ventaglio dei ritrovamenti in un'area estesa).

60 RIFTJ
DE RIFMH ;0211 1900842

ZNR UUUUU
C 221035 GIU
FM MARIDIPART NAPOLI
TO RIFMCF/NAVE DORIA
RIFMCF/NAVE ALPINO
ZEN/NAVE ORSA
ZEN/RIM-PROMETEO
INFO RIFM/MARISTAT
RIFMC/CINCHAV
RIFMCF/COMINNAV UNO
RIFTJ/RCC MARTINA FRANCA
RIFHFM/MARISICILIA
RIFMG/MARISARDEGNA
ZEN/COMPAMARE NAPOLI
UT

NON CLASSIFICATO 13891

AT 280930B NAVF CARDUCCI HABET AVVISTATO TRONCONE COSA AERICO
IN POSIZIONE 3931N 1313E UNITA' RIMANE SUL POSTO ALT
COMPAMARE MAPOLI HABET INTRISSATO PRFDETTA MOTONAVE SEMIALT
RIM. CIVILI VIVARA FT NAVF PANHOOF PPR RICTRRCHI IN ZONA FT
RECUPERO RELITTO

segue Allegato N7

Rex

PAGE 2 RIFMH ;0211 NON CLASSIFICATO
ET
;0211

MNNH

III REGIONE AEREA
COM. OPER. DI REG. (R.O.O.)
Ufficio Certificazioni

Il presente documento è composto di n. 1
fogli ed è conforme all'originale esistente agli atti di
questo ufficio:

Si rilascia per corredo pratica Giu di Giugno

Dati operazioni				
N. ACC.	536	DIO ACC. C.M.	280045	Op.
DIO ACC. S.M.	130	ORA AVVISO UTENZA	16	
COM	COSM	OPS	CIFRA	JASO
ACC	RCC	FLC	RRW	INT
AOC	CAPUCUN	SOC	U. COM	LAS CIF.
HADGE	DISTAFF	NET		

PER I DEDALI CLASSEAZIONE E VETTA
RESPONSABILE DI SERVIZIO CHE OTT.
GRUPPO DATA-DATO



IL FUNZIONARIO TITOLARE
(Capo Ufficio Amministrativo)
Giuliano Silvestri

820/11

VV TFAP42
VV MTR024
OC RIFTJ
DC RIFMN :0015 1001030
ZM R UUUUU
O 281214 GIU
FM MARIDIPART. NAPOLI
TO RIFM/MARISTAT
RIFTJ/RCC MARTINA FRANCA
RIFMCF/NAVFC DORIA
BT.

NON CLASSIFICATO MA/F1/13895
HAVE BANNOCK IN POSIZIONE 3930N 1311E HADET RECUPERATO
CONO TERMINALE FUSOLIERA IN FILNER VETRO SFANGIATO
COLORE BIANCO CON ANTENNA NELLA LUNGA 20 CM. ALT
LUNGHEZZA CONO 160 CM. PESO ALLA ROTURA 125 CM.
PREDETTO CONO CONTIENE UN COLLEGANTE PICCOLA

ANTENNA
DT
:0015

INNN

III REGIONE AEREA
COM. OPER. DI REG. (R.M.C.)
Ufficio Certificazioni

Il presente documento è composto di n. A
fogli ed è conforme all'originale esistente agli atti di
questo ufficio.

Si rilascia per corredo pratica GIU 1710 PLA



IL FUNZIONARIO TITOLARE
DOTT. ANTONIO RIVESTI

COM	COSM	CIS	CIFRA	JASC
ACC	ESQ	IL	REW	INT
AOC	CAP CON	SUC	LIA COM	LAE CI
NADGE	DISTAFF	MET		

PER I MESSAGGI CLASSE COM ED OTTVA
RISPOSTA O RISPOSTA CON C.R.
GRUPPO: LATA - UNITA

870/12

VV HJB003
OO RIFMP RIFTJ RIFM RIFTE RIFTI RIFMC RIDMN RISMG RIFTB RIETT
DE RIFTJM 10374 1802045

ZNR UUUUU

D 282019Z JUN

FH 41° AEROSTORMO SIGONELLA

TO RIFMP/MARISICILIA

RIFTJ/AEROSOCCORSO MARTINA FRANCA

INFO RIFM/MARISTAT

RIFTE/AEROREGIONE II SM OPS ROMA

RIFTI/AEROREGIONE III SM OPS BARI

RIFMC/CINCIAV

RIFMN/MARIDIPART NAPOLI

RIFHG/MARISARDEGNA

RIFTM/CCS CIAMPINO

RIFTB/AEROSTORMO 15 CIAMPINO

RIPTF/30° STORMO ELMAS

BT

UNCLAS

SIC KAE

OGGETTO: RAPPORTO SAR VELIVOLO BR 1150 NOMINATIVO I8SGS.

EFFETTUATA IN ZONA DELIMITATA DA PARALLELI 3915N E 3955N ET
MERIDIONALI Q1325E1 ET Q1235E1 DA 281110Z3 AT 281840Z3 - ORARI
DECOLLO 201028Z1 ATTERRAGGIO 281923Z5 AT 281110Z3 IN ZONA RICERCA
SI INIZIA COOPERAZIONE CON NAVE DORIA - NAVE ALPINO - NAVE ORSA
ET ELICOTTERI IMBARCATI ET ELICOTTERI SOCCORSO. SI AVVISTANO
NUEROSI CADAVERI ET SI GUIDANO ELICOTTERI PER IDENIFICAZIONE
ET NAVI PER RECUPERO MARCANDO LA ZONA CON FUMOLUCE ET COLORANTI
SI LASCIA LA ZONA AT LIMITE PLE MENTRE LE NAVI RECUPERANO DUE
CORPI. /

BT

10374

C.WA... CON FUHOLUCE ET COLORANTI-SI LASCIA.....

III REGIONE AEREA

COOP. DI REG. (R.D.C.)

Ufficio Cartellazioni

NNNN

A R

QSL

982356 R
get

3 605
N. ACC. 1 602120 6
DIG ACC C.M. 109120 0
DIG ACC S.M. 0 0
OVA AVVISO UTENTE

ATC/CD	COSM	OPS	CIFRA	IASO
ACC	ECC	TLC.	RRW	INT
ADC	CAUCOM	SOC.	ON COM	LAC CIP
NADGE	DISTAFF	MET		

PER I MESSAGGI CLASSIFICATI È VIETATA

RISPOSTA O REINVENTO CHE OTTI

01 11 1974



ESTINTORIO TITOLATO
CDMAF. A. G. SILVEIRA

VV - TPA046
OO RIFTJ
DC RIFTF :1561 1812054
ZNR UUUUU
O 292050Z JUN,
FM 32° AFROSTORMO OPP ALMAS
TO RIFMG/MARISARDEGNA
RIFTJ/AEROSOCCORSO MARTINA FRANCA
INFO RIFTA/STATACREO OPS ROMA
RIFTI/AEROREGGIONE SM/OPS BARI
RIFM/MARISTAT OPS ROMA
RIFM/MARINAVIA ROMA
RIFTE/AEROREGGIONE SM/OPS ROMA
RIFMCF/NAVF DORIA
DT
NON CLASSIFICATO RS3C-2/2/AS/024
SIC IAE
RIFE 1: AEROSOCCORSO MARTINA FRANCA UNCLAS 630/RCC
OGGETTO: RAPPORTO MISSIONE S.A.E. VOLVOLO FR-1150 ATLANTIC
NOMINATIVO/ISSGG. EFFETTUATA MISSIONE DI RICERCA NELLA ZONA
COMPRESA TRA I PUNTI FONTCROT CHARLIE DELTA FA 29144525
.AT 29120221- ORARI FCOLLO 29140000 /TERPACCOJO 291045ZQ.
SI INIZIA RICERCA SISTEMATICA RADAR - VISTA CONTINUI SU
PERCORSI PARALLELI PCTTA MORE SUD, CON DISTANZA FR/ I PERCORSI

Digitized by Google

ETI 2-3 NM. AVVISTATI IN ZONA NUMEROSI OGGETTI CALLIGGIANTI E TI QUALI I PIU' SIGNIFICATIVI SONO STATI FATTI IDENTIFICARE DALL'ELOCOTTERO ISSCH FIGLTANEDO OGGETTI NON SIGNIFICATIVI. LA RICERCA E' STA' ETSA DIFFICOLTOSA DALLA PRESENZA IN MARE DI RIFIUTI GALLEGGIANTI. /

BT
1561

III^a-REGIONE AEREA
COM. OPER. DI REG. (R.D.C.)
Ufficio Cartellazione

Il presente documento è composto di n.
gli ed è conforme all'originale esistente
presso ufficio.

se filas de novas corredoras praticam



PIETRO FORTUNATO TITOLARE
di San Silvestro

Capitolo II

Relazioni delle indagini giudiziarie a luglio 1990

(Da documenti ufficiali recuperati da Internet.

Le parti in carattere rosso, o in colore più chiaro per la versione cartacea in bianco e nero - sono miei commenti ai documenti.)

II. 1 Risultato della **COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA SUL TERRORISMO IN ITALIA E SULLE CAUSE DELLA MANCATA INDIVIDUAZIONE DEI RESPONSABILI DELLE STRAGI**

istituita con legge 17 maggio 1988, n. 172 - composta dai senatori: Gualtieri, Presidente; Battello, Bertoldi, Boato, Bosco, Covi, De Cinque, Granelli, Graziani, Greco, Leonardi, Lipari, Macis, Manieri, Pasquino, Rastrelli, Sanna, Signori, Tossi Brutti, Toth, Visca; e dai deputati: Casini, Bellocchio, Vice Presidenti; Nicotra, Buffoni, Segretari; Andò, Biondi, Cicciomessere, Cipriani, De Julio, Orlandi, Pacetti, Piccirillo, Quarta, Sanese, Scovacricchi, Serra, Sinesio, Staiti di Cuddia delle Chiuse, Tortorella, Zamberletti.

Relazione sull'inchiesta condotta dalla Commissione in ordine alle vicende connesse con il disastro aereo di Ustica proposta dal Presidente della Commissione Gualtieri e trasmessa alle Presidenze della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica in conformità all'ordine del giorno approvato dalla Commissione nella seduta del 27 settembre 1990 Comunicata alle Presidenze il 1° ottobre 1990

IL DISASTRO, I SOCCORSI ED I PRIMI RECUPERI

Il 27.6.80 alle ore 20.59'45" il DC9 I-TIGI della Società Itavia, decollato da Bologna per Palermo con due ore di ritardo, giunto all'altezza di Ustica, scomparve dagli schermi dei radar di Roma Ciampino e nei minuti seguenti non rispose alle chiamate di «Roma - Controllo», che utilizzò per questo, come ponte, anche altri aerei in volo nella zona.

La responsabilità di avviare e dirigere le operazioni di ricerca e di soccorso spettava, in caso di incidenti aerei, all'Aeronautica Militare ed in particolare agli Rcc (Rescue coordination center) inseriti nei due Roc (Regional operation center) di Monte Venda e Martina Franca.

In questo caso la competenza territoriale era dell'Rcc di Martina Franca - comandato allora dal tenente colonnello Guglielmo Lippolis - che operava anche tramite i sottocentri di coordinamento e soccorso (Rsc) di Ciampino e di Elmas e poteva utilizzare gli aeromobili forniti dai reparti Sar (Search and rescue) e da altri reparti dell'Aeronautica militare e le navi ed i mezzi aerei della Marina militare.

Alle ore 22.28 (22.45 secondo il rapporto del Doria) l'incrociatore Doria, alla fonda nel porto di Cagliari, ricevette l'ordine di appontamento e salpò alle ore 1.50 (1.30 nel rapporto Doria) del 28.6; alle 22.40 venne dirottata verso la zona del sinistro la motonave della Marina mercantile Carducci in rotta da Napoli a Palermo.

Entro la mezzanotte del 27.6.80 vennero complessivamente dirottate nell'area di interesse o fatte salpare: un rimorchiatore e una motovedetta della Marina militare, una motovedetta della Guardia di Finanza, sei navi della Marina mercantile.

Nelle prime ore del 28.6 partirono da Napoli le navi della Marina militare Orsa e Alpino e la motovedetta Fiorillo. Alle 2.49 l'incrociatore Doria ricevette l'ordine di assumere il comando tattico della ricerca. Intorno alle 4.00 le navi della Marina mercantile Buccaneer, Carducci, Clodia, Freccia Rossa, Nomentana e Bannock giunsero nella zona del sinistro e iniziarono la «ricerca a rastrello» su una fascia larga 17 miglia.

I primi avvistamenti furono effettuati pochi minuti dopo le 7.00 da un elicottero della Marina, (C.te T.V. Mario Costa) decollato da Catania alle 3.27 e atterrato a Trapani alle 8.19 per esaurimento del carburante, **che segnalò la presenza di una macchia di cherosene e di materiali affioranti.**

Alle 7.18 il Breguet Atlantic del 30° Stormo, decollato da Cagliari Elmas alle 3.10 del giorno 28/6 e comandato dal Tenente di Vascello Sergio Bonifacio, ricevette dall'elicottero la notizia dell'avvistamento e dieci minuti dopo giunse sul punto indicato (39°39' Nord 12°55' Est, secondo il rapporto di volo del

Breguet; 39°49' Nord 12°55' Est secondo l'allegato G della relazione Pisano e secondo la già citata relazione Maridipart).

Nelle considerazioni contenute nello stesso rapporto di volo, Bonifacio annotò: «al nostro arrivo nella zona vengono osservati pochi oggetti e nessuno attribuibile con certezza al velivolo. Dalle 7.32 alle 9.45 iniziano ad affiorare oggetti attribuibili al velivolo quali: cuscini di sedile, salvagenti, valigie. Successivamente continuano ad affiorare altri cadaveri per un numero approssimato di 40».

Il Breguet Atlantic ritornò alla base di Cagliari alle ore 13.10, sostituito nell'appoggio alle operazioni di recupero da un Breguet Atlantic del 41° Stormo, di base a Sigonella, che operò nella zona dalle 13.10 alle 20.40.

Complessivamente nella giornata del 28.6 secondo quanto dichiarato nella relazione inviata l'1.8.80 da Maridipart di Napoli all'Rcc di Martina Franca parteciparono alla ricerca 6 navi della Marina militare, 5 della Guardia di Finanza, 8 della Marina mercantile e vennero recuperate 42 salme, un cono di coda, una parte di alettone, un battellino pneumatico, un lato di fusoliera, un orologio fermo sulle 9.00.

Quanto al numero delle salme recuperate si deve notare che un documento di Martina Franca (Specchi riepilogativi del RCC) riporta che il 28.6 (successivamente a questa data più nessun cadavere fu ritrovato: su questo tutti i documenti concordano) erano stati recuperati 38 cadaveri.

Mano a mano che erano recuperati, le salme e i materiali, inizialmente concentrati sulla Doria, venivano, su ordine dei Ministeri dell'Interno e della Difesa, trasferiti a Palermo a disposizione dell'autorità giudiziaria tramite i velivoli impegnati nel recupero (nella ricerca) al termine delle loro missioni. (il recupero era fatto dalle scialuppe).

LE INCHIESTE

Nei giorni e nei mesi successivi i periti medico-legali sottoposero le 39 salme recuperate ad esame esterno e a rilievi fotografici. Sette cadaveri furono sottoposti ad esame autoptico e ad esame istologico e tossicologico; dodici a radiografie; nove ad esame otoscopico.

Il 14.10.80 il medico legale professor Stassi presentò una relazione preliminare.

Il 26.11.80 i professori La Franca e Magazzù presentarono una prima relazione preliminare affermando tra l'altro, in risposta ai quesiti loro posti, che dagli esiti delle perizie medico-legali e dall'esame dei plottaggi radar di Ciampino si poteva affermare che «l'aeromobile ha subito già in quota la perdita della integrità strutturale (inspiegabile il non ritrovamento di rottami e corpi sino alle 08.45 e l'emersione, di tutto, da un punto ben definito della superficie del mare) Non risulta possibile formulare precise ipotesi sulle cause del disastro; a scopo puramente indicativo e in ordine del tutto casuale si ritiene opportuno riportare alcune di queste: cedimento strutturale, esplosione a bordo, collisione in volo, azione offensiva esterna volontaria o involontaria».

Il 30.12.80 i periti Stassi e Nunzia presentarono la relazione riassuntiva circa gli esami medico-legali praticati sulle salme dei passeggeri. Queste furono le conclusioni: «**I passeggeri riportarono lesioni polmonari iniziali da decompressione per depressurizzazione molto rapida dell'abitacolo; la morte fu determinata da precipitazione ("grandi traumatismi contusivi"); si esclude l'eventualità dell'annegamento; sui cadaveri esaminati non sono state rinvenute tracce di ustioni, né di sostanze tossiche».**

Si affermava inoltre nella relazione che una serie di considerazioni rendevano «scettici sulla possibilità che la infissione di pochi, piccoli corpi estranei radio opachi su un numero limitato di salme sia dipesa da esplosione da ordigno».

Con l'autopsia sulle salme recuperate, si è evidenziato mancanza di CO e di HCN nei polmoni e nel sangue con presenza di poche la lesioni esterne.

*Venne rilevata la presenza di schegge dei finestrini **interni** (la logica di*

un'esplosione esterna lascerebbe pensare a quelle dei finestrini esterni che sono stati recuperati intatti ancora al loro posto nella fusoliera) in alcuni corpi, mentre in uno di essi è stato trovato un corpo metallico di probabile provenienza della struttura del carrello.

Il 20.1.81 i periti Maggiordomo, Laconi, Albano presentarono una relazione sugli esami radiografici effettuati su alcune salme. Non risulta che i periti nominati dal sostituto Guarino abbiano svolto successivamente altri accertamenti.

Il 25.2.87, sette anni dopo l'incarico loro affidato dal sostituto Guarino, il giudice istruttore Bucarelli invitò i professori Magazzù, La Franca e Cantero a presentare le relazioni definitive in adempimento degli incarichi a suo tempo formalmente ricevuti dal sostituto Guarino.

Nel provvedimento formale di sollecito si può leggere, in premessa: «considerato che a seguito di illegittimo intervento nell'attività affidata ai periti d'ufficio nominati dal magistrato, da parte della Commissione tecnica-formale del Ministero dei trasporti (non condiviso, le azioni della magistratura devono essere attivate da essa. Sulla base di cosa il Dott. Guarino ha nominato periti d'ufficio?), i periti d'ufficio vennero posti in condizione di non poter adempiere compiutamente all'incarico ricevuto, rimanendo peraltro senza direttive, pure richieste il 26.2.82 alla Procura della Repubblica di Roma, come da fotocopia prodotta dal professor Magazzù a questo giudice istruttore il 19.2.87».

Il 4.9.87 i professori La Franca e Magazzù, in risposta all'invito del giudice istruttore, presentarono una relazione tecnica che non aggiungeva «nuove ipotesi rispetto a quelle contenute nella relazione preliminare depositata presso la Procura di Palermo il 24.11.80».

Il 16.12.80, con un decreto del Ministero dei trasporti, tutti i servizi di linea affidati all'Itavia furono dichiarati decaduti. Lo stesso giorno, 16.12.80, il presidente dell'Itavia, Aldo Davanzali, inoltrò una lunga lettera al ministro dei trasporti, nella quale si affermava la «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».

Il 17.12.80 l'Itavia diramò un comunicato stampa che indicava come unica ipotesi valida a spiegare la caduta dell'aereo quella di un missile.

Il 18.12.80 A seguito di ciò, Davanzali fu convocato dal sostituto Santacroce Il magistrato individuò in alcuni passaggi della lettera al ministro Formica indizi di reità correlabili all'articolo 656 del codice penale (diffusione di notizie esagerate e tendenziose atte a turbare l'ordine pubblico) e trasformò quindi l'esame testimoniale in interrogatorio di indiziato. Davanzali illustrò al giudice i motivi di ordine tecnico in forza dei quali aveva maturato la certezza che il DC9 era stato abbattuto da un vettore militare di origine sconosciuta.

A dimostrazione delle sue ragioni, esibì anche alcuni articoli di giornale che avevano già formulata l'ipotesi del missile come causa di distruzione del DC9. Nella relazione del 16.12.80 consegnata da Davanzali a Santacroce si sosteneva tra l'altro che **le tracce radar successive dimostrano che il DC9 si è disintegrato in più parti, repentinamente deviate a 90 gradi dalla rotta stabilizzata. In uno dei corpi delle vittime è stata rinvenuta una scheggia di metallo facente parte di una struttura di sostegno del carrello principale posto al di sotto e in posizione esterna rispetto alla cabina passeggeri. Questo frammento ha rivelato tracce di fosforo, sostanza riconducibile a cariche di ordigni bellici».**

Il 16.3.82 la Commissione Luzzatti presentò al Ministro dei trasporti una relazione, che sarebbe stata anche l'ultima della Commissione, le cui conclusioni misero in evidenza che «causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo. Al momento non si è in grado di affermare se l'ordigno fosse stato collocato a bordo prima della partenza ovvero provenisse dall'esterno dell'aeromobile. È possibile che le ulteriori analisi di laboratorio permettano di individuare la natura dell'ordigno esplosivo ed il suo relativo posizionamento al momento della deflagrazione; in caso contrario l'unica strada ancora percorribile è quella di tentare di localizzare e successivamente fotografare e/o recuperare i relitti. La Commissione, considerando i tempi necessari per eseguire dette analisi, 2/3 mesi, ha ritenuto doveroso anticipare le conclusioni certe cui è pervenuta, riservandosi di completarle non appena in possesso di nuove evidenze».

Il 5.10.82, oltre alla quarta relazione parziale della I^a Divisione materiali metallici, i Laboratori dell'Aeronautica militare depositarono presso l'autorità

giudiziaria una relazione della 4^a Divisione Esplosivi e propellenti.

La conclusione più importante cui pervenivano i Laboratori tecnici dell'Aeronautica, che avevano ritrovato su alcuni reperti tracce di esplosivo denominato T4, era che «il mancato ritrovamento di tracce di TNT nel corso dell'indagine rende poco probabile l'ipotesi che l'esplosione sia stata determinata da una testa di guerra detonata all'esterno del velivolo», mentre «l'ipotesi che l'esplosione sia stata determinata da una massa di esplosivo presente a bordo del velivolo è dotata di una elevata probabilità».

L'8.10.82 Luzzatti si rivolse a Santacroce per ricordargli che i lavori della sua Commissione erano fermi al 16.3.82, in attesa di conoscere i risultati delle ulteriori analisi richieste al Laboratorio dell'Aeronautica militare. Di prenderne atto e se possibile di dargliene notizia per poter darne conto al Ministro dei trasporti.

Il 16.2.83 Luzzatti informò il Ministro dei trasporti che la Commissione da lui presieduta non era stata messa in grado di conoscere i risultati delle analisi del Laboratorio dell'Aeronautica militare e che il magistrato inquirente gli aveva verbalmente fatto sapere che ne avrebbe autorizzato la consegna non appena terminata l'istruttoria.

Il 22.9.83 Luzzatti scrisse nuovamente al Ministro dei trasporti per segnalare che il dottor Santacroce "non ha ancora ritenuto di dover dare copia alla Commissione dei risultati delle indagini tecniche sui reperti, malgrado ripetute richieste verbali ed una scritta. La Commissione - proseguiva il dottor Luzzatti - ritiene che il possesso dei citati documenti permetterebbe di proseguire le indagini fino ad arrivare a far luce definitivamente su questo inquietante episodio, che tanto scosse l'opinione pubblica" italiana ed estera.

Il 31.12.83 il sostituto procuratore Santacroce chiese al giudice istruttore la prosecuzione dell'istruttoria con rito formale. Nel trasmettere il procedimento penale (per disastro aviatorio e per strage contro ignoti) il sostituto si riservava di specificare il capo di imputazione, il modo di contestazione degli addebiti e le opportune richieste istruttorie. Incaricato dell'istruttoria formale fu il giudice istruttore Bucarelli.

Il 4.2.84 Luzzatti rinnovò la richiesta di poter disporre della relazione consegnata dal Laboratorio dell'Aeronautica Militare al sostituto Santacroce il

5.10.82, indirizzandosi questa volta al giudice istruttore Bucarelli il quale gliela trasmise il 15.3.84.

L'8.11.84 il giudice istruttore Bucarelli nominò un collegio di periti così composto: professor Massimo Blasi (ingegnere), dottor Raffaele Cerra (ingegnere), dottor Ennio Imbimbo (ingegnere), professor Leonardo Lecce (ingegnere), professor Mariano Migliaccio (ingegnere), professor Carlo Romano (medico). (Per le attività svolte dal collegio peritale e le conclusioni della prima perizia si veda 16.3.89).

Il 21.11.84 il giudice istruttore assegnò al collegio peritale il compito di accertare la natura e la causa dell'incidente, formulando una serie di articolati quesiti, fra i quali si segnalano:

"Se il sistema radar, al momento dell'incidente ebbe a registrare interferenze di altri oggetti che abbiano potuto determinare l'incidente"; "se le risultanze delle analisi già eseguite o da eseguirsi, unitamente all'esame delle schegge ritrovate nei vari materiali dell'aereo e nei corpi degli occupanti, consentissero di accettare la presenza di un fenomeno esplosivo e, in caso positivo, se esso fosse di origine endogena o esogena rispetto all'aeromobile."

Il giudice istruttore informò altresì il collegio che era possibile richiedere il recupero dei relitti sommersi dell'aereo e disporre la riesumazione delle salme.

Il 25.3.86 il dottor Luzzatti comunicò al Ministro dei trasporti che il compito della Commissione da lui presieduta doveva ritenersi esaurito. Nella missiva si può leggere, fra l'altro:

«In mancanza di ulteriori elementi conoscitivi non si intravvedono possibilità di proseguire nelle indagini al fine di poter privilegiare, con ragionevole certezza, una delle ipotesi sopra citate (deflagrazione interna od esterna di un ordigno esplosivo) e lo scrivente ritiene, pertanto, esaurito il compito della Commissione, anche alla luce del disposto del DOC 6920 dell'ICAO (International Civil Aviation Organization), che prevede essere scopo dell'investigazione aeronautica stabilire la causa o le probabili cause dell'incidente, al fine di prevenire il ripetersi di incidenti analoghi, in quanto essa individuò la causa dell'incidente nella relazione del 16 marzo 1982».

«La Commissione, che ha avuto a disposizione pochissimi reperti su cui

lavorare, ha, pur tuttavia, svolto un lavoro degno di nota a livello mondiale, stante le difficoltà incontrate. Basti pensare che il Laboratorio dell'Aeronautica Militare, in primo tempo, non aveva trovato tracce di esplosivo e che, malgrado ciò, essa (Commissione) stabilì che l'aeromobile era andato distrutto a causa della deflagrazione di un ordigno esplosivo».

Il 15.4.87 il professor Blasi, per conto del collegio peritale, e il direttore degli affari giuridici e logistici della Ifremer, M. Stahlberger, sottoscrissero presso il Tribunale di Roma la convenzione di appalto per il recupero dei relitti del DC9. (Per informazioni di dettaglio sulla vicenda del recupero dei relitti si veda il capitolo della cronologia dedicato specificamente a tale questione).

L'IFREMER Il 2 luglio 1987 terminò la prima campagna di recupero dei relitti, il 25 maggio 1988 la seconda.

Sulla base delle nuove prove acquisite dai recuperi, si sintetizza quanto segue:

1. *Dalla mappa dei ritrovamenti, a 3800 mt. di fondale, per la scarsa dispersione dei relitti si giunge a dichiarare che l'aereo era caduto in mare sostanzialmente integro con i motori già fermi all'impatto.*
2. *La registrazione di bordo non rileva alcuna irregolarità ma si interrompe con l'esclamazione “guà ...”.*
3. *Presenza sullo sportello di chiusura del vano portabagagli anteriore di un foro provocato da frammento che viaggiava dall'esterno all'interno con velocità superiore ai 400 mt/sec. (Mach 1,33, a quella quota la velocità del suono è di 300 mt/sec. Supersonico?)*
4. *È stata misurata la velocità di penetrazione delle schegge nei corpi e nei cuscini pari a 200 mt/sec, (in altre carte 208 mt/sec, dichiarata dagli stessi periti “velocità tripla a quella che un'esplosione poteva dare”).*
5. *5. La traiettoria della scheggia di alluminio recuperata nel cuscino n°6 non si giustifica con un'esplosione interna.*
6. *Per il limitato numero di cuscini e schienali dei sedili (6) interessati dalle schegge si desume che l'esplosione ha avuto un raggio d'azione limitato. (si precisa: schegge dei finestrini interni, in un solo caso quello esterno.)*
7. *Assenza di tracce interne di esplosione.*
8. *Mancanza di tracce di fiamma sul materiale contenuto nei bagagli.*
9. *Il vano portabagagli posteriore è stato quasi tutto recuperato e non presenta alcun segno di esplosione all'interno.*

10. *Le traiettorie orizzontali di moltissime schegge recuperate sono incompatibili con una esplosione sotto il pavimento della cabina.*

11. *Sono state recuperate le due lamiere della fusoliera, con gli ultimi sei finestrini di coda, strappate via da una violenta esplosione senza deformazioni o fori.*

Il 10.6.88 il procuratore militare della Repubblica di Cagliari Maggi aprì un procedimento di istruzione preliminare per eventuali reati rilevabili a carico di militari della base missilistica di Perdasdefogu in relazione all'incidente di Ustica: nell'ambito di tale procedimento sono stati interrogati tra gli altri il colonnello De Lorenzo, vice comandante del poligono di Salto di Quirra nel 1988, e, **in due occasioni, il 25.10.89 e il 2.7.90, il Tenente di Vascello Bonifacio (su richiesta dello stesso), comandante di uno dei Breguet Atlantic che parteciparono alle operazioni di soccorso.**

Il 17.6.88 il Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, generale Pisano, incaricò il generale Meloni, sottocapo di Stato Maggiore, di coordinare la raccolta di tutta la documentazione esistente sul caso Ustica all'interno dell'Arma, in relazione alla richiesta di carattere generale avanzata al riguardo il 4.6.88 dal giudice istruttore Bucarelli al Presidente del Consiglio dei ministri.

Il 18.8.88 due militari del nucleo di polizia giudiziaria dei Carabinieri di Roma, in esecuzione dell'ordine di acquisizione emesso l'8.8.88 dal giudice istruttore Bucarelli, acquisirono presso il centro radar di Licola gli elenchi del personale presente il 27.6.80 e il 18.7.80. In tale occasione il comandante del centro, tenente colonnello Orabona, dichiarò che la documentazione radaristica (plottaggi) relativa al 27.6.80, a suo tempo inviata al comando dei Carabinieri di Palermo, all'Itav e ai comandi del 3° Roc e della 1a e 2a Regione Aerea in esecuzione del decreto di sequestro del 16.7.80, risultava distrutta in data 13.9.84.

Il 24.12.88 l'Ammiraglio Pizzarelli, membro della Commissione Ministeriale Pratis, sente a Cagliari il Comandante Bonifacio. Ad Elmas ascolta il copilota Bigazzi e visiona il Rapporto di Volo della missione di soccorso al DC9 Itavia.

Il 16.3.89 il collegio peritale coordinato dal professor Blasi depositò una relazione di 477 pagine, corredata da una ingente massa di allegati, che, dopo aver illustrato le attività svolte dal collegio, prendeva in rassegna, nelle conclusioni riassuntive, tutte le possibili ipotesi circa la causa dell'incidente.

Per ciascuna ipotesi considerava, sulla base degli accertamenti acquisiti, gli elementi a favore e gli elementi contrari, giungendo in tal modo a rifiutare le seguenti possibilità:

- 1 errore del pilota*
- 2 errore del controllo del traffico aereo,*
- 3 cedimento strutturale per fenomeni meteorologici anomali,*
- 4 cedimento strutturale per difetti del velivolo,*
- 5 collisione in volo,*
- 6 esplosione nella cabina passeggeri,*
- 7 esplosione nei vani portabagagli anteriore e posteriore,*
- 8 esplosione esterna di un proiettile di artiglieria,*
- 9 esplosione esterna causata da altri ordigni esplosivi.*

L'unica ipotesi che superava indenne il vaglio dei periti giudiziari era l'esplosione esterna, ravvicinata, di un missile:

“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 precisarne il tipo, la provenienza e l'identità del missile stesso”.

Il 10.5.89, a conclusione dei suoi lavori, la Commissione Pratis presentò una relazione i cui punti salienti possono riassumersi come segue: «l'incidente è stato provocato dall'azione di un oggetto esplosivo»; «Pur considerando che la perizia giudiziale identifica il suddetto oggetto esplosivo in un missile che avrebbe colpito l'aereo, sulla base delle evidenze emerse in seguito agli accertamenti autonomamente compiuti si ritiene che non possa essere scartata l'ipotesi che a provocare l'incidente sia stato un ordigno esplosivo collocato a bordo dell'aereo»: questo sulla base di considerazioni di natura tecnica ma anche tenuto conto, con riferimento all'ipotesi di un attentato di natura terroristica, delle precarie condizioni di sicurezza e sorveglianza dell'aeroporto di Bologna;

«Si deve escludere che nel giorno e nell'ora dell'incidente fossero in corso esercitazioni aeree o navali delle forze armate italiane, che in quel giorno fossero stati da esse utilizzati missili o radio bersagli ed inoltre che nell'ora e nella zona dell'incidente vi fosse la presenza di aerei o navi delle suddette

forze armate».

I radar della difesa aerea di Licola e Marsala non registrarono, nell'area e nel momento di interesse, alcun altro velivolo oltre il DC9; «dalle indagini svolte dalla Commissione nulla è stato evidenziato che valga a corroborare le insinuazioni fatte circa il supposto occultamento di dati da parte dei centri di Licola e Marsala»; «L'organizzazione delle operazioni di ricerca e soccorso da parte dei mezzi dell'Aeronautica e della Marina militare risulta essersi attivata con la dovuta tempestività ed efficienza nei limiti consentiti dalle circostanze». Tutti gli organi competenti degli Stati esteri interpellati (USA, Francia, Germania occidentale, Gran Bretagna, Israele), ad eccezione della Libia che aveva fornito risposte evasive, «hanno escluso che nella zona e nell'ora dell'incidente vi fossero aerei e navi dei loro rispettivi Paesi».

Ugualmente negativo era stato l'esito della richiesta, rivolta alle stesse nazioni, di mettere a disposizione le risultanze di registrazioni radar attinenti all'incidente eventualmente in loro possesso.

In particolare il Segretario Generale della Nato ribadì l'esclusione di qualsiasi coinvolgimento di forze Nato, così come il Governo francese comunicò che dalle ricerche compiute risultava che il 27.6.80 nessuna unità della flotta militare francese si trovava nella zona compresa tra Ponza e Ustica.

Per il Governo USA rispose il Vice Segretario alla Difesa, Donald Atwood, con una lettera inviata il 15.5.89 (dopo la conclusione dei lavori della Commissione Pratis) in cui si dava dettagliatamente conto dell'attività svolta il 27.6.80 dagli aerei USA operanti nel Tirreno e si comunicava che le autorità statunitensi non erano in possesso di alcuna registrazione radar attinente all'incidente.

Il 29.9.89 il giudice istruttore Bucarelli sulla scorta delle conclusioni cui era pervenuto il collegio peritale coordinato dal professor Blasi con la relazione depositata il 16 marzo 1989, pose ai periti nuovi quesiti:

a) accettare la traiettoria del DC9 e dell'aereo estraneo in relazione alla possibile posizione di lancio di un missile del tipo esistente al momento dell'incidente;

b) accettare la testa di guerra corrispondente ai tipo di missile identificato compatibile con tutti i dati già raccolti e sulla base delle risultanze emerse;

- c) *accertare, sulla base delle precedenti conclusioni, la provenienza del missile;*
- d) *accertare quanto altro ritenuto utile ai fini di giustizia.*

(Molto strana l'impostazione delle domande, perché tendenti ad ottenere il riconoscimento di quanto avventato sia stato il precedente giudizio al punto 16.3.89 di pag. 65 non suffragato da prove. Corretto il provvedimento preso dal magistrato Bucarelli per correggere la perizia, cosa non fatta dal successore, alle perizie Taylor e Misiti).

Il 20.2.90 Il Giudice Istruttore Bucarelli interroga a Cagliari il Comandante Bonifacio, primo ad avvistare l'affioramento dei relitti e delle salme ed a far scattare le azioni per i recuperi.

Il 26 maggio 1990 i periti giudiziari in risposta ai quesiti posti dal Giudice Istruttore il 29 settembre 1989, depositarono le risultanze del supplemento di indagini, risultanze che mettevano in evidenza un clamoroso dissidio interno tra i periti Blasi e Cerra da una parte, ed i periti Imbimbo, Lecce e Migliaccio dall'altra. Questi ultimi hanno confermato nella sostanza le conclusioni evidenziate nella relazione del 16 marzo 1989 ed allora sottoscritte da tutti i componenti del Collegio Peritale.

Le nuove attività peritali compiute dall'ottobre 1989 al maggio 1990, (dopo i miei due interrogatori, Maggi, ottobre 89, e Bucarelli, febbraio 90) hanno invece indotto Blasi e Cerra a ricredersi sulle convinzioni maturate nel corso degli anni in cui si svolsero i primi accertamenti (1985-1989), tanto da giungere a ritenere che «l'incidente sia da attribuire ad un effetto esplosivo interno».

1. Circa la traiettoria del DC9 e del velivolo estraneo, Blasi e Cerra affermano che **non si possono definire le traiettorie del DC9 e del velivolo estraneo**. Dall'analisi sui dati radar di Fiumicino scaturisce infatti che **non vi è stato nessun velivolo estraneo nei dintorni del DC9**. E le due traiettorie che inequivocabilmente si individuano devono attribuirsi la prima ai frammenti del DC9, la seconda al corpo principale dell'aereo stesso.

2. Quanto al secondo quesito circa la testa in guerra corrispondente al tipo di missile identificato come compatibile con i dati disponibili, affermano

*che nessuna testa in guerra per uso missilistico aria-aria è compatibile con tutti gli elementi di certezza che sono scaturiti dalle indagini. Per Imbimbo, Lecce e Migliaccio la testa doveva essere (?) a guida semiattiva o a guida passiva di tipo avanzato montata su un missile aria-aria a medio raggio; ritengono inoltre probabile che sia stata impiegata **una testa del tipo Continuous Rod.** (analisi un po' vaga per la guida, molto precisa per il tipo di testa in guerra ma ingiustificata per la successiva risposta al terzo quesito.)*

*3. Relativamente al terzo quesito circa la provenienza del missile, Blasi e Cerra rivelano che non è possibile pervenire all'accertamento della provenienza **del missile in quanto non son state trovate tracce della sua presenza.** Imbimbo, Lecce e Migliaccio, dopo aver escluso che il missile che ha provocato l'incidente fosse uno dei tipi in dotazione all'Aeronautica Militare, osservano che nient'altro si può dire sulla provenienza non essendo emersi ulteriori rilievi, anche tenuto conto dell'estrema varietà dei modelli esistenti a quell'epoca e le scarse notizie di dettaglio disponibili. (mi viene da chiedere perché abbiano escluso l'Aeronautica, non perché la reputo responsabile, ma perché dichiarano loro stessi che non hanno trovato tracce di missile, non sono sicuri del tipo impiegato e non conoscono i dettagli dei tipi in dotazione!)*

*4. In relazione al quarto quesito, accertare quanto altro ritenuto utile ai fini di giustizia, Blasi e Cerra rilevano che il loro parere è che l'incidente occorso al DC9 sia attribuibile ad **una esplosione avvenuta all'interno** dell'aereo per la presenza di bomba a bordo. (affermazione, a parer mio, ridicola perché non suffragata da prove, non una fiammata, non schegge, non CO e HCN nei polmoni dei passeggeri.) Imbimbo, Lecce e Migliaccio affermano invece che esiste **una sia pur debole possibilità** che nell'area e al momento dell'incidente fosse coinvolto un terzo velivolo, di relativa piccola sezione radar, che percorreva la stessa rotta del DC9 ad una quota superiore o inferiore non stimabile, apparso in vista al solo radar Selenia dopo l'incidente e per qualche battuta. (probabilmente lo stesso DC9 in planata)*

Dopo aver provveduto all'individuazione delle teste di guerra usate nei missili aria-aria, a seguito delle richieste di informazioni alle autorità militari e al Ministero della difesa sulle caratteristiche dei missili aria-aria esistenti nel 1980 e di quelli in dotazione all'Aeronautica Militare, il collegio ha chiesto la collaborazione dell'ingegner Spoletim, dirigente della BPD -Snia Viscosa di

Colleferro, il quale, dopo avere esaminato insieme ai periti i reperti e la documentazione, ha prodotto una relazione in cui si sostiene che l'esplosione interna può essere considerata come ipotesi più probabile e che già nella relazione del Rarde del 1988 vi erano alcuni elementi atti a far concludere in tal senso. I periti Imbimbo, Lecce e Migliaccio giudicano però del tutto insoddisfacente lo studio realizzato dall'ingegner Spoletim.

Il G.I. Bucarelli formulò la richiesta di astensione al caso e come ultimo atto istruttorio, nominava un nuovo collegio peritale composto da quattro professori della Facoltà di ingegneria di Roma, da un docente della Facoltà di ingegneria di Pisa, da tre professori dell'Istituto di medicina legale dell'Università di Pavia, da un professore dell'Università tedesca di Braunscherg, da un professore inglese della Cranfield aviation safety center e da un professore inglese dell'Università di Birmingham.

Il 23.7.90 il Presidente del tribunale di Roma Minniti, accolto l'istanza di astensione presentata dal giudice Bucarelli il 17.7.90, ha nominato come nuovo titolare dell'istruttoria il dottor Rosario Priore, il quale, il 7.9.90, fra i primi atti istruttori, ha corretto l'ultima decisione adottata da Bucarelli, sostituendo, come membri del collegio peritale, i tre professori dell'Istituto di medicina legale dell'Università di Pavia con due svedesi, un ingegnere aeronautico e un esperto di analisi radar, confermando invece tutti gli altri.

Il 1.8.90 il procuratore della Repubblica di Roma Giudice Andrea ha nominato come rappresentanti dell'accusa nell'inchiesta il procuratore aggiunto Coirò e i sostituti Roselli e Salvi, in sostituzione di Santacroce già da tempo destinato alla Procura generale.

Il 18.11.91 il G.I. Priore interroga, a Roma, il Comandante Bonifacio. Dopo 11 anni dall'incidente.

Il 10.9.2011, dopo tre anni di dibattimenti, finalmente la sentenza emessa dal tribunale civile di Palermo presieduto dal giudice Paola Proto Pisani, ha condannato in sede civile i ministeri italiani della Difesa e dei Trasporti, al pagamento complessivo per oltre 100 milioni di Euro a favore degli 80 familiari delle vittime. Il tribunale con la sentenza oggetto d'esame stabilisce che, **l'aereo non ha subito nessuna esplosione interna ma fu colpito da un**

missile.

*Il cielo di Ustica non era controllato a sufficienza dai Radar italiani, militari e civili, e in conseguenza non fu garantita la sicurezza del volo e dei suoi occupanti, oltre ad ostacolare il successivo accertamento dei fatti. Secondo le conclusioni del tribunale l'aereo civile sarebbe stato abbattuto **durante un'azione di guerra** svoltasi nei cieli, senza che nessuno degli enti preposti intervenisse.*

(Su cosa doveva intervenire se l'azione non c'era stata? Ai radar, quanto è stato visto, sebbene con il “clamoroso dissidio”, faceva escludere alla Commissione Blasi la presenza di un secondo velivolo)

Nel 2019 la Corte di Appello di Roma su richiesta della Cassazione condanna lo Stato a pagare 330.000.000 di Euro all'ITAVIA. (vi rendete conto di quanta importanza sia stata data all'apparato radar e non siano state valutate le testimonianze oculari ed i filmati!)

Per quale motivo dopo più di trent'anni non è stata abbandonata la pista del missile, che non ha dato frutti, e si fanno ancora ipotesi?

Ma più importante, perché è stato fatto scomparire dalle carte processuali il mio volo con le testimonianze dell'equipaggio, le testimonianze del personale imbarcato sul Doria e 8 minuti di ripresa televisiva, quelle scene che documentavano la sequenza di risalita delle salme? Le scene fattemi avere dal Tribunale di Roma, pur private di quelle precedenti, mostrano la scia degli oggetti affiorati, la mia presenza e le navi ferme, a 1.500 - 2.000 mt circa, sottovento al punto di affioramento. È sufficiente quella scia, al minuto 2'30" del filmato, a raccontare la verità, non una caduta da 8.000 mt.!

Trovo difficoltà a definire il mio intervento come “semplice” testimonianza. Supera la testimonianza, di cui avevano da tempo i documenti e non solo i miei. Da quando parlai con l'Ammiraglio Pizzarelli, e poi di seguito con i Magistrati, suggerii **interpretazioni di quanto visto**, sostenute da leggi fisiche, ad arricchire le “Considerazioni del Comandante”, allora incomplete, al fine di collaborare con gli inquirenti.

Le due posizioni della chiazza di cherosene, quella dell'elicottero e

dell'Atlantic e dei successivi affioramenti, sono ambedue decine di miglia ad ovest del tracciato radar che identificava il DC9, in frammenti, che precipitava esposto alla corrente a getto di 105 nodi da ovest. È chiaro siano stati esposti alla corrente Montanari ma non come frammenti in affondamento bensì come un corpo galleggiante.

Qui di seguito aggiungo un altro documento, **più particolareggiato**, a titolo “Attività Istruttorie fino a luglio ‘90”, compilato dall’Ufficio del G.I. Priore a cui mi sono permesso di apportare dei commenti.

Stanno ad evidenziare errori o imprecisioni di valutazioni (tali da non richiedere ulteriori depistaggi esterni) a mio parere importanti se da questi si deve poi decidere in giudizi processuali.

II. 2 - 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, giacché 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** (**documento ovviamente compilato dopo tale data, non scusabile la non conoscenza del mio volo**), 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 fraposti, 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.

L'evento e le prime indagini

La caduta del velivolo. (il titolo indirizza le indagini, indica l'evento in quota ed è una sentenza anticipata senza ci fosse stato nessun Tribunale a dichiararlo. Perché no “**discesa controllata per un ammaraggio a seguito di qualche problema tecnico?**”).

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, giacché 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).

Le Vittime

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^a; 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 Castelvetrano (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 Riesi (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 Mc Donnell 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).

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 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; (errata longitudine, il punto cade nel mar Egeo. L'esatta è 12.55E, l'ora esatta è 07.02 in molti testi e quanto ricordo dalla comunicazione con l'elicottero. Di seguito è omessa l'informazione del mio volo che anticipa le operazioni di nave Doria al punto 3.**

3. **28.06.80 ore 11.00 - posizione 39.40N-12.05E nave Doria rinviene consistente gruppo cadaveri; (trovo la parola “consistente” insufficiente ad indicare un numero ma avvalora la sequenza del mio volo, non una caduta dei corpi da 8.000 mt. Di molto errata la posizione, una sessantina di miglia ad Ovest dal punto di emersione del cherosene, dei cuscini, delle valigie e dei corpi. Distante, ad Ovest dall'aerovia A13 (13.18E) di 60 Nm. ingiustificabile per la presenza, in quota, della corrente a getto da Ovest di 105 nodi, forse voleva indicare 12.55E ma è un errore inaccettabile in un testo di indagine. Apportata la correzione, il punto è esattamente quello da me**

comunicato delle emersioni. Il 39.40N è prossimo al mio 39.39N non a quello dell'elicottero al punto 2)

4. **28.06.80 da ore 19.30 at ore 21.30 in posizione 39.36N-13.03E rinvenuto gruppo salme;** (idem per la dicitura “gruppo di salme”. La posizione è più verosimile, il maestrale ha disteso il materiale affiorato. Con le definizioni di “consistente e gruppo” il Doria ha recuperato 20 salme, fino a quando rientrai, con una sola scialuppa. Numero ottenuto dalla sottrazione dei recuperi delle altre Unità, dal totale recuperato.)
5. **28.06.80 ore 09.15 in posizione 39.31N-13.03E (errore ± 2 miglia) pezzo di struttura a nido d'ape (alettone o ala) rinvenuto da nave Alpino; (punto 5 e 6 antecedenti al ricongiungimento all'area degli affioramenti)**
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 (meritava nuova numerazione)** stessa posizione punto 2. rimorchiatore Vivara rinviene totale **n. 7 salme** - relitti vari ed **effetti personali**; altro gruppo di salme ed effetti personali che ne seguono la traiettoria aerea. **La posizione** corrisponde a quella **della chiazza di cherosene riportata dall'elicottero**, e nell'attribuirla al punto 2 lascia intendere il punto che per me è 39.39N e 12.55E confermando il mio racconto.
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 (altro gruppo di salme) ed effetti vari;**
10. **28.06.80 - posizione 39.36N-13.00E predetta nave Alpino rinviene tronco umano at ore 20.43 - stessa nave durante arco diurno ha rinvenuto oggetti arredamento interno aereo a circa 1 miglio 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).

(sarebbe interessante conoscere quando sono stati compilati. Sono evidenti posizioni di molto differenti dello stesso oggetto, conferma del mancato rifasamento delle unità. Si consideri la quantità di salme raccolte in ogni posizione, legate ad un affioramento da un'unica posizione. Anche gli orari sono approssimativi o confusi tra orari locali e GMT)

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

" " " " cap. Generosi

" " " " m/1 Campi

29.06.80 " " " m/1 Campi

" " " " cap. Innocenzi

" " " " cap. Roda

Cavagna

30.06.80 " " " cap. Fischione

"

- " " " " cap. Fischione

(già analizzate da pag. 43 a 45, sono in parte non veritieri)

Msg 281035 giu 80 di Maridipart Napoli relativo

a nave Carducci

" 281214 " " "

relativo a nave Bannock

" 281400 " del 30° Stormo Elmas rapporto

velivolo Atlantic

(il mio immediato, l'orario è legale. Sebbene contenga l'avvistamento della emersione dei cuscini, delle valigie e dei corpi, nella cronologia finora fatta, non ne trovate riferimento. Ai fini delle indagini l'avvistamento è una "prova".

È evidente la volontà di cancellare il volo, come sarà fatto, di seguito, alle testimonianze del personale imbarcato sul Doria circa l'assetto dei corpi recuperati) (pag.98). Sono state cancellate “PROVE OCULARI”.

- “ 282019 giu. 80 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 corredata dall'estratto del Brogliaccio di Navigazione;
- rapporto di operazione n.001/80 protocollo n.01/7054 del 5.07.80 di nave Doria corredata da: n.3 carte tavolo tattico; cronologia degli avvenimenti;
- foglio nr.9071 del 7.07.80 di Compamare Gaeta corredata 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 corredata dalla relazione cronologica degli avvenimenti;
- foglio n.04290 dell'8.07.80 di nave Alpino corredata dalla cronologia degli avvenimenti;
- foglio n.0634 del 21.07.80 di nave Rizzo corredata dalla cronologia degli avvenimenti. (v. nota Maridipart, 14.03.87)

Sulla base di questi documenti si sono potute ricostruire con precisione e in

dettaglio tutte le operazioni di avvistamento (non è così, non hanno letto il messaggio “immediato” inviato dal 30° Stormo, alle 14.00 locali, già citato in questa raccolta ed allegato a pag. 31) e recupero, di ogni gruppo (lo dichiarano e non si pongono la domanda di come si sia potuto verificare) 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. (evidenti informazioni errate non possono dare una “ricostruzione di precisione”)

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; (orario della prima notifica ad enti M.M.)*
- *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 21.20Z 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; (importante ricordarlo per confutare le dichiarazioni di Maca Roma al Cap. V a pag. 193),*
(le azioni, sinora, sono state prese prima delle 23.15 a confermare le mie note a pag. 108 circa quanto dichiarato dalla Procura di Palermo)
- 22.28Z = decolla da Catania un secondo elicottero SH3D della Marina Militare (00.28L (forse Z) del 28/6);*
- 23.00Z = decolla da Ciampino la prima missione HH3F del 28/6 per le ricerche (01.00L (forse Z) del 28/6);*
- 01.00Z = (l'orario esatto 01.10Z) 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; (ISSG-A alias ISSG-L C.te T.V. Mario Costa)*
- 05.05Z = l'elicottero SH3D (ISSG-A, quello sopra) 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 (il nostro, decollato 01.10Z) giunge sul posto*
(l'area, sebbene diversa da quella indicata dall'elicottero nel messaggio, era la stessa, in mare) e conferma la presenza della macchia oleosa e detriti in affioramento (ulteriore omissione dell'avvistamento dei corpi). Le ricerche ed i recuperi sono proseguiti nei giorni 28, 29 e 30 con l'intervento anche (?) dei

mezzi navali della Marina Militare. (quale è la stranezza?)

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

giugno	elicotteri	Atlantic	Tot.	
				<i>Giornaliero</i>
27	3	1	4	
28	12	2	14	
29	7	1	8	
30	4	1	5	
TOTALI	26	5	31	

Le unità navali impiegate sono state:

Ordine appontamento-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; (l'orario è legale come tutti quelli a seguire)

- 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; (un Islander il cui equipaggio rimase illeso. Non precipitò, fece un ammaraggio per fine carburante in prossimità della costa)
- 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;
- (Qui manca l'allertamento a Marisardegna che ha ordinato l'intervento del nostro velivolo d'allarme.)
- 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'appontamento 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; (l'Atlantic del 30° Stormo non è citato. La posizione è discutibile alla pari della nostra 39°39'N -12°55'E, ma non la definirei "tracce dell'incidente" bensì "posizione degli affioramenti", l'orario esatto 07.02.)

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 sopra specificata).

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 né in superficie né in profondità (la cartina delle correnti era da tempo utilizzata al nostro reparto, ma quale significato ha questa ricerca se non perché "qualcosa" è stata soggetta ad esse), 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 supporsi che la corrente totale raggiungesse un'intensità di 0.5÷0.8 nodi. (Quindi qualcosa di significativo c'era. Non c'è un accenno, in tutta la sequenza, di un sequestro della ripresa televisiva, delle 09.45, fatta dall'operatore RAI sull'HH3F di Ciampino, nel momento in cui affiorarono i cadaveri e le cui sequenze erano state date nel corso dei primi Telegiornali. Sarebbe stata l'acquisizione della "prova principale". Ciò si è tentato di fare a luglio '90 dopo la mia testimonianza al Dott. Bucarelli ma il DVD che ho avuto dal Tribunale di Roma dopo la desecretazione, non contiene il filmato completo originale.)

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 incorsi 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 avversi 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 integre, 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. *Speziale 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, né v'era alcun interesse a sottrarre.

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, nonché 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 perché bambino, sì da accettare 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 accettare 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 enfisematoso 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. (è possibile la stessa evidenza per il colpo d'ariete dovuto all'implosione ed alla penetrazione violenta dell'acqua.)

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. (avrebbe potuto, un pilota, fare un ammaraggio?)

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. (deve essere data spiegazione alla lunga sopravvivenza di alcuni passeggeri sino all'implosione.)

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. (i primi corpi sono stati visti emergere, dal luogo dove era apparsa la chiazza oleosa, alle 09.45 locali, quasi 13 ore dopo la scomparsa dell'aereo DC9. Tutti privi delle scarpe. Quando se le sono tolte? Durante il volo nel vuoto? Dall'esame visivo dei corpi è sfuggito questo particolare?)

*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. (ma cosa dicono? I corpi sbattevano più volte mentre l'aereo precipitava e risalgono in superficie per l'aria trattenuta nell'aereo inabissato 13 ore prima? Assieme ai cuscini e valigie? Dal fondale di 3.800 mt? Ma se viene trovato in minutissimi frammenti dove era trattenuta l'aria? Sinora solo **visionarie** supposizioni.)*

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 (?). È possibile che singole lesioni discontinuative siano state prodotte da lamiera 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. (viaggiamo nelle supposizioni!?)

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... ”. (non si spiegano alcune testimonianze oculari del personale di nave Doria contrarie a ciò.)

“Nei cadaveri o frammenti di salme ripescate non si constatano tracce di bruciature né 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 perché 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, perché 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 (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 perché nei locali delle sale autoptiche erano in corso dei lavori di ristrutturazione, sia perché l'istituto disponeva di solo quattro celle frigorifere e

la maggior parte dei cadaveri si sarebbe putrefatta, sia principalmente perché 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, nda – 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, perché alcuni bambini erano quasi integri; scelta della hostess quale unica componente dell'equipaggio, perché 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, nda – 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. (le testimonianze risultano negli atti ufficiali? E non se ne è tenuto conto?

Trovo forte perplessità per le indagini, trascurare testimonianze oculari tanto dettagliate quanto improbabili, e privilegiare i dati radio e radar. Indiscutibili ma interpretati male. Pura follia!)

Dal gennaio 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. (Omissis)

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;*
- *Messana 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.

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'elenco: (grossa carenza la mancanza delle coordinate. Le ritengo importanti quanto gli orari per dimostrare il mancato riassestamento delle Unità. Di seguito riprendono l'orario GMT)

- 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; (segnalata nel mio rapporto di volo come "naca 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 Turris 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 velluto 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 ciascuno; 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 portapattente 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, né 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'accenramento 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, allorché 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.

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.

Le prime indagini.

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, (omonimo di un passeggero, forse parente) 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 (23.20 – 23.30?) dal colonnello Subranni Comandante della Legione CC. di Palermo. (Quanto dichiarato contrasta con le norme nazionali ed internazionali che prevedono il ricorso alla Magistratura solo a seguito di riscontri imputabili a reato forniti da una Commissione Tecnica. All'ora indicata non era stata ancora nominata, era giusto, quindi, l'intervento del RCC della Regione Aerea di pertinenza dell'Aeronautica Militare e di una commissione, come ben specificato nell'introduzione (a pag. 55) della relazione della Commissione Stragi.

È ovvio che è stata data una particolare attenzione a quanto dissero il “tal Greco”, addetto al traffico di Punta Raisi ed il radarista, con tutti i limiti delle loro informazioni, circa l'abbattimento del DC9 scavalcando la richiesta di intervento che sarebbe dovuta giungere dalla Commissione Tecnica.

Per rappresentare quanto avvenne sino dalla notte del 27 giugno a pag. 170, Giancarlo Poddighe, mio compagno di corso d'Accademia, dopo aver letto questo testo, scrive: “un sasso cade a mare e solleva onde concentriche perturbate nelle quali l'Aeronautica, suo malgrado, si è venuta a trovare.” Questa è una di quelle.)

Per effetto di questa informazione la Procura dava disposizioni perché mezzi navali compissero ricerche lungo la rotta tra Ustica e Ponza (v. promemoria Guarino 27.06.80) (che senso ha questa dichiarazione se alle 23.15 – 23.30 l'RCC di Martina Franca, il Maridipart Napoli, Marisicilia e Marisardegna avevano già dato le stesse disposizioni con professionalità superiori e nella capacità di effettuare il controllo dei mezzi.

La Magistratura ha compito di controllo sull'operato svolto da altri, non

di sostituirsi ad essi. La giudico un sistema per auto incensarsi, per rendersi in qualche maniera protagonista a costo di creare scompiglio.

Ciò nonostante, ritengo che le azioni sopra descritte non siano avvenute, poiché difettano delle acquisizioni che nel tempo venivano fornite dai mezzi intervenuti.

Il Dott. Guarino e per lui il Colonnello Subranni devono essere andati a dormire molto presto, il che non è una colpa, ma al risveglio sarebbe stato detto loro l'avvistamento della chiazza di carburante dell'elicottero e subito dopo, l'informazione della risalita del materiale e dei cadaveri. Se ciò non fosse successo avrebbero dovuto creare il finimondo. Questo avviene quando si "dispone"! Queste zelanti persone dove erano dalle 07.02 alle 09.45? Tutto ciò che segue è frutto di disordine mentale!)

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. Si rinvia al relativo capitolo per i dettagli di quelle operazioni.

Le ragioni per cui tali bobine non furono prelevate emergono da una nota del sostituto Guarino, in cui si legge 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. È 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^a 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^a Regione e di essere avvisato al momento della disponibilità di esso (v. messaggio da CC. Gruppo Palermo a Comando 3^a 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 modifica 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^a 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^a 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^a 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 (quale risultato di perizia lo ha ipotizzato? Hanno fatto tutto da soli e via per la tangente!) 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 né acquisì, né notificò il provvedimento. Il decreto, perciò, non fu formalmente notificato ad alcun organo dell'Aeronautica

Militare, anche se il Comando della 3^a 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 descendere 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. (la “stranezza” è che, sinora, non vi è cenno ad alcuna azione che fermi la scena del punto a mare dove sono venuti ad affiorare i cuscini, le valigie ed i corpi inanimati. La ripresa televisiva, le testimonianze dei piloti e del personale impegnato nei recuperi avrebbero avuto valenza di “prova” trattandosi di testimonianze oculari. Si sarebbero potuti interrogare i Comandanti di tutte le unità ed ottenere la situazione cinematica generale, facendo loro domande qualificate).

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, giacché 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^a Regione Aerea ordinava quell'accentramento, rivolgendosi alla 1^a 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^a Regione e al Comando dell'aeroporto di Trapani Birgi (v. telex Stato Maggiore 3^a Regione Aerea, 10.07.80).

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.

Poiché 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 né altre anomalie. (v. relazione di servizio, dell'app. di PS Renzi Francesco e Guardia PS Piccoli 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 le 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.

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, affilato 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, giacché 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.

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'ITAVTraffic 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.

È 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, allorché, 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**. (nel testo del libro, e più specificatamente nelle considerazioni contenute nel Cap. V, questa “occulta regia” è assente. Non c’è coordinamento tra le dichiarazioni del personale dei vari Stati Maggiori ed interno ad essi, dimostrazione come siano riferibili a personali distorti ricordi o volontà di schivare personali mancanze. Nel Cap. V faccio riferimento alla “cattiva percezione”, stato d’animo studiato scientificamente, il più delle volte procurato dai ritardi delle indagini, dalla soggezione dell’inquirente e dalle informazioni mediatiche.)*

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. (decisione conforme alle norme, il ricorso alla Magistratura deve deciderlo questa Commissione) E tale destinazione purtroppo determinerà una serie di forti inconvenienti e incomprensioni, che si protrarranno per anni, di talché i periti giudiziari non potranno prendere visione né esaminare il materiale radaristico sino all'88. (a loro sono state omesse ben altre informazioni più importanti ed alla fine, non accolta la loro perizia).

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 disporrà 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, corredata 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^a 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^a 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 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)*

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. È 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.

È 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 sé 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-5835059-5442 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 (vengono spesso evidenziate le parole "non ricorda" dando ad esse il significato di "non collabora" o "nasconde". In molti casi le indagini furono fatte dopo molti anni e trovo ovvio il non ricordare o l'inquinamento dei media) – 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).

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. (fonte di informazione non istituzionale, meno male trattavasi di funzionari! Domanda formulata a soggetto interessato ad allontanare sospetti diretti ad esso). Quest'ultimo funzionario, nel respingere categoricamente tale congettura, dichiarava di non poter escludere che fosse stata avanzata, a livello di ipotesi, da qualche dipendente (quale livello di attendibilità!). 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). (Questa sì, preparata per indagare presso i tecnici della Compagnia ed autorizzata a contattare i funzionari Itavia allo scopo di giungere a individuare la causa della sciagura).*

II. 3 - Mie considerazioni sulle indagini

Dopo aver letto questa relazione ho ripensato alle contestazioni fattemi, dagli inquirenti, sulla posizione della chiazza di cherosene, segnalata nei documenti, diversa da quella dell'elicottero e sull'orario del sorgere del sole. Con quale coraggio! Loro seduti ad una scrivania, in orario d'ufficio, io, dopo una veglia di 33 ore, a 50 - 100 metri dal mare a 350 Km orari. Indagini protratte per 18 anni con spese enormi per il personale inquirente, per i periti e per i recuperi.

Le note alla cronologia di pag. 66, dal punto 2, vanno arricchite da altre valutazioni per attenzionare i movimenti degli inquirenti rivolti a **limitare** ed in qualche caso, **deviare** le testimonianze per giungere ad **indirizzare** le indagini. Pare emergano **profili di una “occulta regia”!** (parole, rivolte ad altri, utilizzate nella loro relazione a pag. 119).

Già nello stesso punto 2 viene omessa parte della testimonianza dell'elicottero ISSG-L laddove indica **“materiali vari che ancora sotto la superficie del mare stavano salendo e cominciavano ad affiorare”**. Al successivo punto 3, il Doria recupera **“consistente gruppo di cadaveri”** ed al punto 7, **nella stessa posizione della chiazza oleosa, il rimorchiatore Vivara recupera 7 salme, relitti vari ed effetti personali**. Quale è la connessione di questi eventi se non si riportano gli avvistamenti del nostro Atlantic?

Una regia fatta male perché, laddove ci fosse stata l'intenzionalità di far credere che i corpi erano sparsi su una vasta superficie fino dal momento dell'incidente, avrebbero dovuto omettere del tutto il punto 2 ed eliminare la parola “consistente” e “gruppo di salme” dove appare. Nonostante la cronologia, come esposta, suggerisse altro, ha portato errori nelle perizie. La più importante quella dell'Ing. Taylor che descrive corpi sparsi in “un'area di diverse centinaia di chilometri quadrati”, idonea a sostenere l'incidente in quota. Qualora non ci fosse stata una regia, alla lettura di quella perizia, la Procura avrebbe dovuto far procedere ad una rettifica, confortata dalla conoscenza del mio volo. Invece no! Ha raggiunto lo scopo di indirizzare le indagini verso il missile. È stata un'iniziativa del magistrato dovuta a cattiva percezione? Quando una Magistratura **sana** studierà la scena a mare? Si aspetta che i testimoni defungano?

Se si appurerà che l'aereo è imploso in mare, è quindi ammarato! Escludendo

che tale manovra possa essere effettuata da piloti che hanno subito una decompressione esplosiva si escluderà l'azione del missile. C'è l'implosione se la fusoliera è integra o quasi.

Dal luglio 1990 il giudice Priore, da incarico alla commissione MISITI di procedere a dare risposte sul caso. Essa fu composta anche da periti internazionali allo scopo di ottenere giudizi imparziali. Durante il loro mandato, la Commissione ha avuto messaggi univoci che gli inquirenti si aspettavano il riconoscimento dell'azione di un missile, nel mentre le loro ricerche portavano a quella della bomba.

Questo portò ad una mancanza di fiducia tra le parti, e fece sì che il magistrato ordinò di effettuare intercettazioni telefoniche ed a concludere nella “Sentenza – Ordinanza”: “...**Sempre nell'ambito di questo rapporto erano confidate notizie di tale rilievo e delicatezza da non poter essere riferite per telefono, ma, come anticipato dal perito d'ufficio, positive per le parti imputate**” così come venivano rivelati “**l'atteggiamento dell'inquirente e supposte pressioni di questo GI e di rappresentante dell'Ufficio del PM, pressioni su cui però, si rassicurava, i periti non avrebbero sentito l'inquirente**”. La loro ricostruzione, che propendeva all'azione di una bomba, fu bocciata, perché l'elaborato che la sosteneva era affatto “**da tali e tanti vizi di carattere logico, da molteplici contraddizioni e distorsioni del materiale probatorio da renderlo inutilizzabile**”. Ne è conseguito che la ricostruzione MISITI fu bocciata per “**inquinamenti peritali**”.

Dove è finito il mio rapporto di volo, quello del primo testimone presente dall'inizio alla fine del ritrovamento delle salme? È forse stato uno dei tanti documenti cancellati perché non rientravano nel loro mosaico che affermava essere stato un missile ad abbattere l'aereo? Un giudizio ritenuto sicuramente negativo da molti, prevaricatore. Se avessero avuto ragione, con il riscontro di prove, non si avrebbe avuta questa opinione ma dopo le sentenze definitive che si basano su delle deboli ipotesi, fa rimanere allibiti.

Ma a chi giova un giudizio come quello avuto? Non certo ai morti, ma a quelli vivi sì. In un articolo sul FOGLIO, “Disastro Giudiziario” (titolo forse attribuito dal giornale) il senatore Carlo Giovanardi ne dà l'elenco in cifre a dir poco esorbitanti, società ITAVIA compresa. (Allegato 14) Un'offesa alle famiglie dei servitori della Patria morti in servizio che, non credo, abbiano avuto lo stesso trattamento.

Nello stesso articolo Giovanardi dichiara: “*Tutti i Paesi del mondo adottano, all’indomani di una sciagura aviatoria, la seguente procedura. Si nomina una Commissione Tecnica, composta da esperti investigatori aeronautici, i quali ci diranno perché è avvenuto l’incidente, se nel corso delle indagini si dovesse appurare che la sciagura è stata causata da un atto illecito contro l’aeromobile, leggasi bomba, attentato, attacco aereo, missili, ecc..., scatta anche in parallelo l’indagine giudiziaria atta a scoprire chi ha commesso l’atto illecito.*

Per prassi internazionalmente adottata, l’indagine tecnica deve venir inviata all’Organizzazione Internazionale dell’Aviazione Civile, ICAO, a Montreal per essere inclusa nel database di questa organizzazione.”

E riporta le parole pronunciate dall’Ing. Frank Taylor al termine della puntata di National Geographic dedicata a Ustica: “L’Italia è un orribile posto ove possa avvenire un incidente aereo. Se vuoi la verità questa va accertata con le stesse modalità utilizzate in tutti gli altri paesi del mondo... Per me è un mistero perché la magistratura non abbia seguito le logiche conclusioni del nostro lavoro di periti facendo pagare il prezzo del discredito internazionale che l’Italia sta subendo nel mondo”.

All’ICAO non è pervenuta nessuna indagine tecnica. Nell’introduzione del libro edito da Logisma “USTICA Il mistero e la realtà dei fatti” di Goran Lilja, un perito di nazionalità svedese della Commissione Misiti, l’autore intravvede l’epilogo della vicenda, e scrive:

“Eventi come quelli sono una tentazione per molti e spesso diventano strumenti per scopi differenti, alcuni legittimi, altri no e sono utilizzati per gettare un’ombra su persone e autorità e mettere in dubbio la loro credibilità, in particolare quando esistono elementi di incertezza (il giudizio calza anche nei miei confronti.)

.... Ci sono diverse motivazioni che spingono ad agire così. Molti, ad esempio, ricorrono in giudizio, tentati di attribuire colpe e responsabilità a chi, meglio di altri, appaia potenzialmente capace di sostenere un congruo risarcimento in loro favore. E quindi ... la convenienza di rivolgersi a chi ha le tasche piene...e colpire l’anello più debole della catena difensiva. Altre motivazioni possono essere originate da ragioni politiche, uno stimolo può essere anche il desiderio di acquisire particolari benemerenze, se non altro per una effimera popolarità.”

Nello studio di A. Frank Taylor, "Storia di un caso relativo all'analisi di un relitto" viene scritto: "...approssimativamente alle ore 19.00 GMT (in gergo ZULU). La maggior parte del relitto è affondata ad una profondità di circa 3500 metri e tutte le 81 persone a bordo sono decedute. Rottami galleggianti e 38 cadaveri sono stati recuperati, nei pochi giorni seguenti, **in un'area di diverse centinaia di chilometri quadrati.**"

Ciò si contrappone a quanto da me scritto nelle "Considerazioni del Comandante" nel Rapporto di Volo e nei messaggi al termine della missione, a quanto scritto nella relazione dell'elicottero I-SSGA (alias GL), testimoni oculari presenti sul posto ed a quanto dichiarato dal Ten. Col. Lippolis nella testimonianza. Per quanto scritto da Frank Taylor e dalla stessa commissione MISITI, è evidente che non fossero stati messi a loro disposizione quei documenti, e lasciano intendere che alle ore 19.00Z del 27 giugno, l'aereo fosse precipitato schiantandosi in mare. Il che fece concludere, che rottami e 38 cadaveri piovuti dal cielo, rimanessero galleggianti ad aspettare che venissero avvistati e recuperati nel giorno seguente, in un'area di diverse centinaia di chilometri quadrati.

Applicando le regole internazionali, le prime indagini dovevano essere condotte dai periti di una Commissione Tecnica ed a loro non sarebbero mancate le informazioni del mio volo e di tutta l'operazione di soccorso a mare, dalle 07.02 sino alla sera del giorno 28. Era logico si pensasse ad un evento successo in quota, in assenza di queste. Ma diventerebbe assurdo con il quadro di informazioni completo, poiché all'arrivo dei soccorsi in zona gli oggetti attribuibili all'aereo DC9 iniziarono ad **affiorare dal mare dalle 08.35 circa, alle 09.45 del 28, intervallo di tempo in cui furono visti emergere i cuscini, le valigie ed il primo cadavere, quasi 13 ore dopo l'evento.** Per quanto riguarda le posizioni sul fondo, il materiale raccolto avrà avuto un peso ed una forma. Gli oggetti più pesanti e di ridotte dimensioni indicheranno certamente la posizione più precisa, quelli più leggeri e piatti certamente più lenti nello scendere, avranno subito l'effetto della corrente e della loro forma. Nelle perizie fatte, si è visto analizzare le traiettorie tenute dai supposti frammenti nell'aria, ma mai quelle marine, come se il mare, soggetto a correnti, di caratteristiche simili all'aria anche se di materia diversa, non avesse potuto agire su esse.

Dalla testimonianza mia e del mio equipaggio, appare chiaramente che in zona non vi era alcun rottame attribuibile al DC9 e neppure alcun cadavere sino alle 08.45 circa. Sarà il filmato RAI a documentare la risalita dei corpi, e si potrà

notare chiaramente la vicinanza delle navi a meno di un miglio di distanza, con la presenza dell'ATLANTIC in volo. Certamente le salme ed i rottami in mare, per il movimento delle correnti ed il vento, e per i tempi di recupero si saranno distanziate, ma non certo di chilometri.

È lecito presupporre che l'aereo sia ammarato praticamente integro nella fusoliera dell'abitacolo passeggeri, sia inabissato lentamente, e raggiunta una certa profondità, sia imploso creando segnali di missile sul lato sinistro, vicino all'accesso anteriore della cabina passeggeri, e quello della bomba, in coda, dovuto al colpo d'ariete generatosi all'interno.

Nella "Relazione peritale preliminare dei consulenti di parte inquisita", è stata stabilita quanta pressione fosse stata applicata ai tubi dello sciacquone ed a quelli dell'impianto di aerazione. Il collasso dei tubi dello sciacquone, in acciaio inox, è stato calcolato di 392 kg/cmq. Tradotto in forza avrebbe consentito di calcolare la profondità della possibile implosione del velivolo.

Mio personale giudizio rivolto alle indagini è che, per perseguire l'indirizzo del missile e dello scenario di guerra, si siano "intenzionalmente" omesse l'informazione del mio volo, supportata dalle testimonianze dell'equipaggio, le testimonianze del personale di nave Doria addetto ai recuperi e le conclusioni delle Commissioni Tecniche.

Capitolo III

Biografia del mio vissuto dal 1986

Studi, conoscenze e rapporto con la Magistratura.

Erano anni che mi chiedevo come mai colui che aveva trovato il punto di caduta del DC9, colui che ha dato l'avvio ai primi recuperi da parte delle Unità navali, colui che ha assistito ad un fenomeno particolare, una firma che identifica in maniera indiscutibile un certo evento, avvenuto sotto ai suoi occhi il mattino del 28 giugno '80, che porta a trarre valutazioni che si discostano macroscopicamente da quelle sino ad allora espresse, non fosse mai stato interrogato!

In particolare dopo una discussione in ambito Marina Militare, presente C° Mario Portas, un subacqueo abilitato ai 180 mt. Era il 1986; sentendomi raccontare l'esperienza vissuta ad Ustica, mi disse che non era possibile la risalita dei corpi per il fondale di 3.800 mt. perché **già da quote inferiori a meno 100 mt. non risalgono**. Forse lui si riferiva al fatto che i corpi si sarebbero dovuti trovare già sulla superficie del mare, ma a me dette un input incredibile.

Poiché avevo vissuto l'esperienza dell'affioramento, non mettevo in discussione l'eventualità che i corpi si trovassero in superficie al mio arrivo in zona. Pertanto gli risposi, di conseguenza, che era strano che non avessi visto nulla dell'aereo, se doveva trovarsi a quote così superficiali, tranne quella riga nera che pensai fosse un'ala con il suo sghiacciatore. Per smentire questa possibilità di riconoscimento gli dissi che il velivolo non aveva righe nere ma solo la riga rosso carminio della Compagnia.

Lui mi rispose **“il rosso già a quota 20 mt si vede nero!”**. Ancora oggi mi viene la pelle d'oca, era di mia conoscenza, perché avevo fatto un po' di pesca subacquea, che a 12 mt facevo agguato in tana senza fatica adagiato sul fondo, come altrettanto ovvio era, che il rosso sott'acqua cambia colore e diventa un bruno scuro guardando dalla superficie. Sul momento non avevo ricevuto alcun spunto utile né dagli Enti di controllo né dalle Navi (buio assoluto, svista

generale). Come si sarebbe svolta la missione se si fosse aperta in me la tendina, se in equipaggio avessi avuto Mario Portas. Ricordo ancora le sue parole perché da allora mi sono trovato coinvolto in studi che mi hanno portato a rivedere la mia missione e a trarne le considerazioni che seguono.

Se i corpi sono risaliti dopo 13 ore dall'evento e poiché viaggiano in cabina, ciò sta a significare che essa o parte di essa si trovava in quel punto non molto sotto la superficie, “**forse**“ era la zona di mare più chiara con la riga nera.

Ne parlai con l'allora mio Comandante di Comar Cagliari, l'Ammiraglio Timossi, il quale, pur non accettando appieno la mia ricostruzione, ne parlò con l'Ammiraglio in pensione Ugo Pizzarelli, allora in vacanza a Cagliari, uno dei periti della commissione Pratis, nominata dal Consiglio dei Ministri alla fine 1988. Era il 24 dicembre 1988.

L'Ammiraglio Pizzarelli volle sentire la mia esperienza e le mie considerazioni, disse: “**Sei stato tu? Non abbiamo il tuo rapporto di volo! Potevi contattarci prima!**” Scherzosamente, per l'ottimo rapporto di conoscenza, relativamente alle considerazioni, risposi “**Voi siete Ammiragli, io un semplice Capitano di Fregata, avrei potuto offendervi!**”. Rimase perplesso dalle mie dichiarazioni e volle verificare il mio rapporto di volo e parlare con l'allora mio copilota Alessandro Bigazzi. Ci recammo ad Elmas. Lo colpì la dichiarazione da lui detta “**man mano che i cuscini affioravano si distendevano nel letto del vento**”.

A due mesi di distanza dalla presentazione della perizia della Commissione Blasi, il 10 Maggio '89, a conclusione dei suoi lavori, la Commissione Pratis presentò una relazione i cui punti salienti si possono così riassumere:

1. L'incidente è stato provocato dall'azione di un oggetto esplosivo.
2. Pur considerando che la perizia Blasi identifica il suddetto oggetto esplosivo in un missile che avrebbe colpito l'aereo, sulla base delle evidenze emerse **in seguito agli accertamenti autonomamente compiuti** si ritiene che non possa essere scartata l'ipotesi che a provocare l'incidente sia stato un ordigno esplosivo collocato a bordo dell'aereo.
3. Si deve escludere che nel giorno e nell'ora e nella zona dell'incidente vi fosse la presenza di aerei o navi delle Forze Armate Italiane.
4. L'organizzazione delle operazioni di ricerca e soccorso risulta essersi attivata con la dovuta tempestività ed efficienza nei limiti consentiti dalle circostanze.

5. La Commissione è venuta a conoscenza dell'interessante rapporto di volo dell'aereo Atlantic del 30°Stormo “*...dalla viva voce dei due piloti ha appreso che l'affioramento dei relitti e dei cadaveri che venivano via via avvistati indicava che almeno una parte della fusoliera era rimasta a mezz'acqua dall'istante dell'incidente fino al mattino del 28 Giugno*”.

Perché è stato giudicato così interessante il racconto del nostro volo?

Se il velivolo fosse stato colpito da un missile ed avesse riportato danni ad uno o più finestrini, se avesse avuto parte della fusoliera squarcia non si sarebbe potuto trovare alle 09.45 nelle condizioni di poter far risalire le salme (ad una quota inferiore ai -100 mt.), poiché il suo sostentamento, per quanto eccezionale sino alla scomparsa dalla superficie del mare, diventa poi nullo ed imbarcando altra acqua aumenta la spinta negativa che lo porta in qualche decina di minuti sul fondo senza ridurlo in centinaia di frammenti. Dobbiamo ricordare che l'elicottero già dalle 07.02 non trovò nulla sulla superficie del mare e, sino alle 08.30 circa, la situazione rimase inalterata.

Non si poteva trovare a – 100 mt anche se fosse caduto a pezzi come poi è stato ritrovato sul fondo! In questo caso avrei trovato la superficie del mare piena del materiale attribuibile all'aereo. I corpi non avrebbero aspettato le 09.45 per uscire da un troncone (mai trovato integro) che casualmente avesse galleggiato a sezione aperta per 13 ore.

E poi il mare si muove. In zona vi è una corrente annuale media di 0,5 nodi di direzione ovest nord-ovest (pag.141), il troncone avrebbe percorso circa 7 miglia in 13 ore e non sarebbe potuto cadere a 3.800 m. di profondità in mezzo agli altri tronconi, tra l'altro pure loro trovati spostati a W - NW rispetto al probabile punto di contatto col mare. L'**unica** possibile interpretazione di quanto è stato vissuto quel mattino è un cedimento strutturale subacqueo, su un velivolo ammarato e praticamente integro almeno per la parte interessata dai passeggeri, l'affondamento è stato lento, ritardato da una bolla d'aria che doveva essere ancora contenuta nell'abitacolo. Durante tale tempo il velivolo è stato soggetto allo scarroccio della corrente Montanari. Dobbiamo immaginare il velivolo, diviso in due semicilindri: quello inferiore adibito ai due bagagliai, al locale elettrico-elettronico, al serbatoio carburante ed al vano carrello principale; quello superiore adibito al trasporto passeggeri.

I due semicilindri sono in comunicazione tramite tre valvole di compensazione della pressione (*dump valve*) che consentono la pressurizzazione

anche ai bagagli.

Nel proporre la soluzione di un'implosione subacquea non si può non controllarne la sostenibilità. Qualora l'aereo avesse avuto uno o più finestrini rotti (lo dimostrerebbero le schegge dei finestrini interni ritrovate nei corpi e nei cuscini), e lamiere avvolte verso l'interno, quanta acqua avrebbe imbarcato? Dalla tabella allegata, esplicativa della legge di Torricelli, vediamo che già a 50 cm di colonna d'acqua, da un qualsiasi foro praticato sulla fusoliera, sarebbe entrata a 3 m/s. (pag. 139)

Se si va a verificare quanta acqua entra da una sezione di un finestrino, in un solo secondo, si leggerà 500 l/s circa (pag. 140). Ora è chiaro che già questa infiltrazione è sufficiente a compensare la pressione interna all'esterna anche se il velivolo dovesse affondare rapidamente e non ci sarebbe implosione.

In meno di 100 secondi saremmo nelle condizioni di riempire tutto il locale adibito ai passeggeri; consideriamo quanto più rapido sarebbe stato se ci fossero stati più finestrini rotti e lo squarcio nella fusoliera. L'ipotesi che un missile avesse colpito l'aereo (lo si presumeva in quanto le schegge dei finestrini interni sono state trovate nei corpi e nei cuscini delle prime sei file sinistre del locale passeggeri) deriva appunto dall'aver rilevato la direzione e la velocità delle schegge pari a 208 mt/s.

Perciò non è proponibile la presenza delle schegge nei corpi prima dell'affondamento del velivolo, quindi va rimessa in discussione tale ipotesi.

Aggiungo che anche la proposta dell'affondamento, praticamente integro, dell'aereo va giustificata ulteriormente. Non è facile spiegare come un aereo sebbene con una sezione a tenuta ma pur sempre in fase di allagamento, sia potuto rimanere nello strato superficiale dei 100 mt. dalle 07.02 ad un orario anteriore alle 08.30, difficile da stabilire, legato alla quota di implosione ed al tempo impiegato dai cuscini, valigie e corpi, ad emergere.

Può concorrere il fatto che il mare è una massa d'acqua di caratteristiche variabili, nella quota, per temperatura e salinità. Ciò modifica il suo peso specifico. D'estate il mare a quota superficiale è più caldo che in profondità, scendendo il velivolo si è trovato in acqua più fredda e più salina, può aver rallentato la discesa verso il fondale ma ciò non giustificherebbe una permanenza così lunga.

Aggiungo un'altra possibilità che non può essere esclusa. Durante

l'ammarraggio il carico dei bagagli si può essere fortemente ammazzato verso prua e potrebbe aver ostruito o quasi qualche dump valves.

Una differenza di dieci gradi di temperatura dell'acqua tra la superficie e la quota di implosione, per il maggior peso specifico, fornisce una spinta positiva superiore ai 2.000 kg. Va messo nel conto tutto il volume interno del velivolo, anche se allagato, perché da acqua calda della superficie. Nell'ulteriore discesa la pressione interna, non pareggiata all'esterna, ha fatto implodere il velivolo.

TAB. I. — PORTATA IN LITRI AL SECONDO DEI TUBI PER I DIVERSI VALORI DELLA VELOCITÀ E DEL DIAMETRO.

Velocità in m/sec	DIAMETRO IN mm												
	25	30	40	50	60	70	80	90	100	125	150	175	200
PORTATA IN LITRI AL SECONDO													
0,30	0,147	0,212	0,377	0,589	0,848	1,155	1,608	1,909	2,356	3,682	5,301	7,216	9,425
0,40	0,176	0,283	0,503	0,785	1,131	1,539	2,011	2,546	3,142	4,909	7,069	9,625	12,57
0,50	0,245	0,353	0,628	0,982	1,414	1,924	2,513	3,181	3,927	6,138	8,839	12,03	15,71
0,60	0,295	0,424	0,754	1,178	1,700	2,309	3,016	3,817	4,712	7,363	10,60	14,43	18,85
0,70	0,344	0,495	0,880	1,375	1,979	2,694	3,519	4,453	5,498	8,590	12,37	16,84	21,99
0,80	0,393	0,565	1,005	1,571	2,262	3,079	4,021	5,089	6,283	9,817	14,14	19,24	25,13
0,90	0,442	0,636	1,131	1,767	2,545	3,464	4,524	5,726	7,069	11,05	15,90	21,65	28,27
1,00	0,491	0,707	1,257	1,964	2,827	3,849	5,027	6,362	7,854	12,27	17,67	24,05	31,42
1,25	0,614	0,884	1,571	2,454	3,534	4,811	6,283	7,952	9,817	15,34	22,06	30,07	39,27
1,50	0,736	1,06	1,885	2,945	4,241	5,773	7,640	9,543	11,78	18,41	26,51	36,08	47,12
1,75	—	1,237	2,199	3,436	4,948	6,735	8,797	11,13	13,74	21,48	30,93	42,09	54,98
2,00	—	—	2,513	3,927	5,655	7,697	10,05	12,72	15,71	24,64	35,34	48,11	62,83
2,25	—	—	—	4,418	6,362	8,659	11,31	14,31	17,67	27,61	39,76	54,12	70,69
2,50	—	—	—	—	7,069	9,621	12,57	15,90	—	30,68	44,18	60,13	78,54

Velocità in m/sec	DIAMETRO IN mm												
	250	300	350	400	450	500	600	700	800	900	1000	1200	1500
PORTATA IN LITRI AL SECONDO													
0,50	24,54	35,34	48,10	62,83	79,52	98,17	143,4	192,4	271,3	318,1	392,7	585,5	883,5
0,60	29,45	42,41	57,72	75,38	95,42	117,8	169,7	230,9	301,6	381,7	471,2	678,6	1060
0,70	34,36	49,48	67,35	87,97	111,3	137,5	197,9	269,4	361,9	445,3	549,8	791,7	1237
0,80	39,27	56,55	76,97	100,5	127,2	157,1	226,2	307,9	402,1	508,3	628,3	904,8	1414
0,90	44,18	63,62	86,59	113,1	143,1	176,7	254,5	346,4	452,4	572,6	706,9	1018	1590
1,00	49,09	70,69	96,21	125,7	159,0	196,4	282,7	384,9	502,7	636,2	785,4	1131	1767
1,25	61,36	88,36	120,3	157,1	198,3	245,4	353,4	481,1	628,3	795,2	981,8	1414	2299
1,50	73,63	106,0	144,3	188,5	238,6	294,5	424,1	577,3	754,0	954,5	1178	1696	2650
1,75	85,90	123,7	168,4	219,9	278,5	343,6	454,8	673,5	880,0	1113	1374	1979	3091
2,00	99,18	141,4	192,4	251,3	318,1	392,7	565,5	769,7	1006	1272	1571	2262	3524
2,25	110	159,0	216,5	282,7	357,9	441,8	636,2	865,9	1131	1431	1767	2545	3975
2,50	123	176,7	240,5	314,2	397,6	490,9	706,9	962,1	1257	1590	1904	2827	4416
2,75	135	194,4	264,6	345,6	437,4	540,0	777,6	1058	1382	1749	2160	3110	4857
3,00	147,3	212,1	288,6	377,0	477,1	589,1	848,2	1155	1508	1909	2356	3393	5301
3,50	196,4	247,4	336,3	439,8	556,7	687,2	989,6	1347	1754	2227	2748	3958	6184

Tabelle di idraulica

TAB. II. — VALORI CORRISPONDENTI DI h (metri) E DI $V = \sqrt{2g h}$ (m/sec).

h	V	h	V	h	V	h	V
0,01	0,443	0,90	4,202	6,75	11,51	46	30,09
0,02	0,626	0,95	4,317	7	11,72	48	30,89
0,03	0,767	1,00	4,429	7,25	11,93	50	31,32
0,04	0,886	1,10	4,645	7,50	12,13	52	31,94
0,05	0,990	1,20	4,852	7,75	12,33	54	32,54
0,06	1,085	1,30	5,050	8	12,53	56	33,15
0,07	1,172	1,40	5,241	8,25	12,72	58	33,73
0,08	1,253	1,50	5,425	8,50	12,91	60	34,31
0,09	1,329	1,60	5,603	8,75	13,10	65	35,71
0,10	1,401	1,70	5,775	9	13,29	70	37,06
0,11	1,468	1,80	5,942	9,50	13,65	75	38,36
0,12	1,534	1,90	6,105	10	14,01	80	39,61
0,13	1,597	2,00	6,264	11	14,69	85	40,83
0,14	1,657	2,10	6,418	12	15,34	90	42,02
0,15	1,715	2,20	6,570	13	15,97	95	43,17
0,16	1,772	2,30	6,717	14	16,57	100	44,29
0,17	1,826	2,40	6,826	15	17,15	105	45,39
0,18	1,879	2,50	7,003	16	17,72	110	46,46
0,19	1,931	2,60	7,142	17	18,26	115	47,50
0,20	1,981	2,70	7,278	18	18,80	120	48,52
0,22	2,078	2,80	7,411	19	19,31	125	49,52
0,24	2,170	2,90	7,543	20	19,81	130	50,50
0,26	2,259	3,00	7,67	21	20,30	135	51,47
0,28	2,344	3,20	7,92	22	20,77	140	52,41
0,30	2,426	3,40	8,16	23	21,24	145	53,34
0,32	2,506	3,60	8,40	24	21,70	150	54,25
0,34	2,582	3,80	8,63	25	22,15	160	56,03
0,36	2,658	4,00	8,86	26	22,58	170	57,75
0,38	2,730	4,20	9,08	27	23,01	180	59,43
0,40	2,801	4,40	9,29	28	23,44	190	61,06
0,45	2,97	4,60	9,50	29	23,85	200	62,64
0,50	3,132	4,80	9,70	30	24,26	210	64,19
0,55	3,285	5	9,90	32	25,05	220	65,70
0,60	3,431	5,25	10,15	34	25,83	230	67,18
0,65	3,571	5,50	10,39	36	26,58	240	68,62
0,70	3,706	5,75	10,62	38	27,30	250	70,04
0,75	3,836	6	10,85	40	28,01	260	71,42
0,80	3,961	6,25	11,07	42	28,71	270	72,78
0,85	4,083	6,50	11,29	44	29,30	280	74,12

Tabella esplicativa della Legge di Torricelli

Portata l/sec dalla sezione assimilabile ad 1 finestrino



Tabella

Trovano giustificazione le schegge dei finestrini interni ritrovati nei corpi e cuscini, le lamiere avvolte all'interno. La velocità di penetrazione delle schegge di 208 m/s è da rivedere in una nuova condizione. I corpi non erano asciutti

come era stato posto nel calcolo di esplosione a 8.000 mt di quota, la coesione molecolare, di 82 volte inferiore nell’acqua, fa sì che l’effetto di penetrazione sia uguale anche a velocità inferiori.

È difficile stabilire a quale quota ciò sia avvenuto poiché l’effetto sorbona oltre aver consentito alle schegge dei finestrini interni a penetrare nei corpi dei passeggeri, ha squarciato la fusoliera ed ha prodotto la fuoriuscita di una bolla d’aria che avrebbe sollevato i corpi di qualche decina di metri sopra quel limite di - 100 metri facilitando la loro risalita in superficie. Questi elementari ragionamenti rimettevano in discussione la teoria del missile ed in tale maniera sono stati accolti dalla Commissione Pratis. Incoraggiato da tali giudizi trovai forza per continuare.

Il 27 maggio 1989 durante il ricevimento offerto in occasione del mio commiato dalla Marina Militare cercai l’occasione di parlare con il Dott. Vito Maggi, Procuratore Militare a Cagliari, che sapevo si stava interessando al caso di Ustica. Mi promise che mi avrebbe risentito. Ciò fece in data 25 ottobre 1989, cinque mesi dopo. Sarebbe curioso sapere da chi è stato spinto a ricevere la mia deposizione. Lui stesso ha tenuto a dirmi che il giorno del ricevimento aveva dato poca importanza a quanto gli stavo dicendo. Pertanto ritengo che sia stato spinto dal Giudice Bucarelli in risposta all’eco generata dalle considerazioni proposte dalla Commissione Pratis a seguito **“degli accertamenti autonomamente compiuti ...”**.

Il 25 ottobre del 1989 venni ricevuto dal Dott. Maggi. Raccontai quanto nella mia memoria del mio volo e le considerazioni precedentemente illustrate, tendenti ad affermare l’ipotesi di un’implosione subacquea. Venne stilato il verbale per la sola parte della testimonianza del mio volo; niente venne scritto riguardo alle considerazioni. Venni legato al segreto istruttorio.

Il 23 Novembre ’89, ad un mese dalla mia testimonianza, il Corriere della Sera riportava la sintesi della mia deposizione e delle considerazioni (pag. 143). L’articolo dava, quale dato acquisito, l’avvistamento del DC9 il giorno della missione di soccorso, così dando origine alla voce dell’**avvistamento** e producendo conseguenze nel prosieguo delle indagini.

Il giorno stesso mi recai nell’abitazione del Dott. Maggi chiedendo spiegazioni sull’articolo uscito sul giornale. Pensai subito ad un suo coinvolgimento alla ricerca di popolarità.

In primo luogo ritenevo che il segreto istruttorio dovesse interessare me quanto la Magistratura e poi gli chiesi di rettificare le distorsioni che l'articolo portava. Il magistrato affermò che quanto riportato dal giornale non era stato divulgato da lui; due copie della mia deposizione erano state spedite a Roma. Una al giudice Bucarelli, una alla Commissione Parlamentare Stragi, pertanto è da Roma che potevano essere uscite le notizie.

Un sommersibile dove si era inabissato il DC9?

ROMA — Possibile che oltre dieci ore dopo l'esplosione, la carcassa del DC9 Itavia stesse ancora galleggiando sotto il pelo dell'acqua? Se non era il relitto, cosa poteva essere la lunga sagoma chiara avvistata e sorvolata all'alba del 28 giugno dall'equipaggio di un aereo militare di soccorso nel mare tra Ustica e Ponza? Forse un sommersibile? E perché si sarebbe trovato nel punto in cui si era inabissato l'aereo? Soprattutto: di quale nazionalità era quel sommersibile?

Interrogativi sui quali la Procura militare di Cagliari ha svolto una Indagine, i cui risultati sono stati consegnati da una settimana al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che da Roma gestisce l'inchiesta sulla strage. Informazioni che a distanza di nove anni potrebbero comunque aggiungere elementi importanti al complesso lavoro che i periti stanno ancora svolgendo, nel tentativo di individuare tipo e nazionalità del missile aria/aria responsabile dell'abbattimento del DC9.

Tutto nasce dall'interrogatorio del capitano di corvetta e pilota Sergio Bonifacio Decollato il 28 giugno, con un aereo Breguet Atlantic dalla base di Elmas, per partecipare alle operazioni di ricerca del vel-

volo civile scomparso dagli schermi radar alle 21,15 circa della sera precedente. Bonifacio ha raccontato al procuratore militare di essere giunto sul luogo dell'inabissamento alle 7,30 di mattina. Bonifacio ricorda di aver notato una macchia «onda» che si stava allungando, come se l'inabissamento fosse avvenuto da poco tempo. Ma dalla cabina vide anche un oggetto chiaro, «attraversato da una linea scura al centro», che si muoveva sotto la superficie del mare. Ad una profondità che non poteva superare i 50 metri. Dopo un'ora, l'equipaggio del Breguet vide affiorare alcuni cuscini del DC9 Itavia e, dopo circa un'altra ora, i primi corpi.

Rientrato alla base, il capitano Bonifacio ragionò: se la sagoma sotto la superficie era quella del relitto, ciò stava a significare che l'aereo affondava lentamente con una piccola falla da cui penetrava poca acqua. Ma dopo il recupero del 1986, il pilota vide che l'aereo si era spaccato in almeno tre pezzi e dunque quella non poteva essere la carcassa del DC9. Tanto più che erano trascorse dieci ore dall'esplosione e gli aerei civili non galleggiano così a lungo. Si trattava di un sommersibile?

A.Pu.

Mi

chiese anche di presentare denuncia per questa compromissione, al che risposi che ritenevo ridicolo farlo poiché doveva essere compito suo, una volta letto il giornale.

Ma c'è una cosa che da subito trovai strana; nell'articolo viene riportato: **“Rientrato alla base il capitano Bonifacio ragionò...”**. A prescindere che il ragionamento, nel tempo, non era riferito al mio rientro in quel giorno ma dopo la mia chiacchierata con il subacqueo nel 1986, il contenuto del ragionamento era: **se i corpi sono emersi dopo 13 ore, poiché da sotto i meno 100 mt non risalgono, l'aereo o parte dell'aereo era sotto la superficie di poche decine di**

metri. Ma non essendo riportato nel verbale, non poteva essere compreso nelle copie inviate a Roma.



PROCURA DELLA REPUBBLICA
PRESSO IL TRIBUNALE DI CAGLIARI
SEZIONE DI POLIZIA GIUDIZIARIA
- CARABINIERI -

AVVISO DI CONVOCAZIONE

Il Sig. BONIFACIO Sergio, nato a Trieste il 19.9.1944
residente Cagliari, via Favonio n.18 è invitato presentarsi
in questo ufficio - Corso Vittorio Emanuele n.449 tel:668358-
alle ore 16,00 del 20 febbraio 1990, per essere sentito in affari
di giustizia.

Mancando di comparire sarà denunciato all'Autorità Giudiziaria ai
sensi dell'articolo 650 del Codice Penale.

Cagliari, li 10 febbraio 1990

IL TENENTE COLONNELLO
COMANDANTE DELLA SEZIONE
-Frango Murtas-

notificata alle ore 10.00
del 10.02.1990

S. M. J. M.

Comparizione dinanzi il Giudice Bucarelli

Il 20 febbraio 1990 il Giudice Bucarelli mi convocò a Cagliari presso la Sezione di Polizia Giudiziaria.

Alle ore 16.00 conobbi il Giudice Istruttore Bucarelli. Dopo quasi dieci anni dal disastro il diretto responsabile delle indagini parla, per la prima volta, con il testimone che il 28 giugno 1980 attribuì alla macchia oleosa scoperta alle 07.05 dall'elicottero, per una serie di avvistamenti successivi, il riconoscimento del punto di affondamento del DC9.

Gli orari da me comunicati al Dott. Bucarelli, **ricostruendo la missione con la memoria**, erano: 40 minuti dopo le 07.18, orario del mio arrivo in zona, la riga nera, dopo altri 40 minuti, l'affioramento dei cuscini e valige, dopo altri 40 minuti una quarantina di cadaveri. Venni in possesso del rapporto di volo in tempi successivi, ciò spostò l'orario del mio arrivo in zona alle 07.28.

Fu un'udienza di circa due ore, durante le quali esposi nuovamente il racconto del mio volo. Dopo brevissimo tempo si instaurò un rapporto di fiducia e di reciproco scambio di notizie.

Con estrema modestia, non sicuro di quanto stessi suggerendo, misi in evidenza alcuni principi fisici ai quali dovevano riportarsi i fenomeni visti quel mattino, e che potevano spiegarsi soltanto con l'implosione del velivolo non già a 8.000 metri ma sotto la superficie del mare.

Non conoscendo la documentazione dei voli degli elicotteri presentati agli inquirenti dalla III Regione Aerea, alla sua domanda **“quanti mezzi aerei erano in volo con lei”** risposi **“nessuno, nella frequenza radio di controllo non sentii chiamate sino a quando mi chiamò ISSG-A che, preciso, non riuscii a vederlo e non ne avvistai altri. Se ci fossero stati, come è stato ordinato a me di convergere su “X”, lo stesso si sarebbe dovuto ordinare anche a loro. Intervennero dopo la risalita dei cuscini”**.

Mi chiese se avessi fatto qualche ripresa fotografica, gli risposi, **“io no, ma l'elicottero sì”**.

Alla sua domanda “**quale?!**” segnalai l’intervento dell’elicottero HH3F di Ciampino, con l’operatore RAI a bordo, giunto sul punto alle 09.45, all’affioramento dei primi corpi.

Alla fine mi disse: “**tutto torna, tranne la presenza del T4 e del fosforo su alcune valigie e la scheggia del carrello dentro un cadavere!**”

Sul momento ci confrontammo nella ricerca della spiegazione ed in quella sede non la trovammo. È stato uno sprone per continuare a studiare il caso.

Cercai di dare risposta a quei due quesiti:

a) La presenza di T4 e fosforo: fu decisamente difficile trovare la risposta non tanto per l’intricato ragionamento che dovetti fare, quanto per la banalità della soluzione. La Commissione Stragi riporta la presenza “**non facilmente giustificabile di fosforo**” e cita anche “**sostanza riconducibile ad ordigni bellici**” ed a termine aggiunge “**sui reperti recuperati sul fondo del mare non vi sono tracce di esplosivo**”. Era talmente facile la soluzione che nessuno l’ha presa in considerazione spinti da quel senso di colpevolezza nato in tutti noi (proveniente dalle notizie sulla stampa in generale).

Se le sostanze sono state trovate sui materiali raccolti il 28 giugno e non su quelli raccolti dal fondo, poiché la mia ricostruzione vedeva il velivolo implodere, in maniera pulita a causa di un fenomeno idraulico, queste sostanze dovevano essere state messe dopo che gli oggetti si vennero a trovare sulla superficie del mare.

Confesso che pure io, nella psicosi nata e cresciuta negli anni, pensai al depistaggio. Fu un caso che rileggendo il mio rapporto di volo, scoprì che fui io, e gli altri elicotteri impegnati, a mettere il fosforo sugli oggetti affiorati quel mattino, non sapendo che il farlo avrebbe dato così tanto lavoro agli inquirenti. Nella pagina 2 del rapporto di volo, il Bigazzi scrisse: “09.00Z **tutti i corpi si trovano in un raggio di 2000 yds e vengono marcati con coloranti e fumogeni sia da noi che dagli elicotteri...**”. Ogni cadavere era segnalato da un fumogeno e questo per rendere più semplice il ritrovamento da parte delle scialuppe messe a mare dalle Unità navali impegnate nei recuperi. I fumogeni (fumo-luce) sono fosforo e l’attivazione avviene per carica esplosiva.

b) La scheggia del carrello in una salma: la soluzione me la dette lo stesso Magistrato quando mi disse che probabilmente l’ala destra si era rotta

nell’ammarraggio e che questo evento poteva aver dato una rotazione sull’asse longitudinale del velivolo in affondamento, tale da permettere di vedere la riga nera. Poiché il carrello principale del DC9 è cernierato sotto l’ala, che in posizione retratta, trova alloggiamento sotto la fusoliera, è possibile che nel rompersi l’ala abbia prodotto l’espulsione della scheggia verso l’abitacolo.

Dal mese di giugno, a tutto luglio ’90, venni letteralmente bersagliato da telefonate miranti a conoscere le prove fornite alla Magistratura. Tra i nomi di rilievo compaiono il Dott. Aterno, l’Avv. dei familiari delle vittime Di Maria, i giornalisti Incerti di Panorama, Protti e Provvisionato di Europeo, Purgatori del Corriere, Sallemi della Nuova Sardegna. Non rilasciai alcuna confidenza e mentre sulla Nuova Sardegna Sallemi riportava integralmente le mie parole: ”*non posso rilasciare alcuna dichiarazione. C’è il segreto istruttorio. Non so perché ci debba essere ma c’è*“ (pag. 150) su altri giornali apparvero articoli attribuiti a mie confessioni.

Il primo, il 27 Giugno ’90 sul Corriere della Sera che anticipava la mia **testimonianza** per l’Europeo. Il 7 Luglio ’90, dalla penna di Provvisionato, esce l’articolo “Dieci ore a galla” che allego per la curiosità di coloro che non l’hanno letto o dimenticato. (Allegato 1 e 2) Si racconta di me, del mio volo, della mia vita privata riportando tutto come testimonianza. Nello stesso articolo leggo: ”non rilascia interviste sui particolari della sua testimonianza, perché vincolato dal segreto istruttorio. Ma non smentisce ...”. È mai possibile raggiungere tanta stupidità? Il non rispondere alle curiose domande come può corrispondere a ”non smentisce”? Sei pagine di giornale scritte senza prima sentirmi! Il sig. Provvisionato arrivò a Cagliari di giovedì, il giorno prima della distribuzione di Europeo in Sardegna. Mi portò una copia della rivista chiedendomi se quanto scritto corrispondeva a verità. Non risposi alle sue domande, feci praticamente scena muta.

Non basta, la settimana successiva esce un altro articolo di cinque pagine: ”In balia delle onde“ ed in esso ”*so cos’è successo ed un giorno lo dirò*“. Dichiara subito ”*quando sarò libero dal Segreto Istruttorio*“. Nell’articolo attribuisce a me il racconto completo della missione riportando quale dato di certezza il mio avvistamento del DC9 il giorno 28 Giugno ’80, ma, in quattro occasioni, che da parte mia si è sempre sentito rispondere ”Segreto Istruttorio“. (Vedere Allegati).

Mi ripeto: le nostre pubblicazioni dispongono quali siano le informazioni per

giungere a qualificare un contatto **CERTSUB**. Sono: l'avvistare un sommergibile in superficie, al periscopio, allo snorkel, in trasparenza o vedere uscire un missile balistico dalla superficie del mare.

Nell'ultimo caso non lo vedi ma **è certo** sommersibile, la Tecnologia non lascia spazi. Laddove la Fisica non dà altre spiegazioni alla risalita dei corpi inanimati dei passeggeri dopo 13 ore, in una sequenza continua e da un punto della superficie del mare, perché no **CERTAEREO a qualche decina di metri dalla stessa?** Non è necessario vederlo!

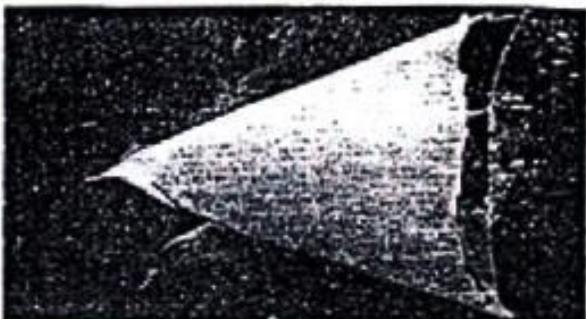
Nota: È forse possibile che in qualche occasione tra colleghi, oppure con qualche Magistrato, mi sia scappato di dire **“avrei visto l'aereo”**, attribuendo la riga nera ad esso. Penso pure che se mi si ripresentasse l'opportunità di riscrivere le Considerazioni del Comandante sul rapporto di volo, con la maturità e la conoscenza raggiunta, lo scriverei.

Dopo dieci ore l'aereo stava ancora a galla?

CAGLIARI — Da un po' meno di due anni, ogni volta che l'ex ufficiale della Marina Sergio Bonifacio parla, c'è un giudice pronto a raccogliere le sue parole. L'ultimo colloquio con un magistrato l'ha avuto non più tardi di un mese fa: Vittorio Bucarelli, giudice dell'inchiesta sulla tragedia di Ustica, è venuto apposta per ascoltarlo. Bonifacio e l'ufficiale che vide per primo l'aereo subito dopo la caduta: venne mandato con un «Breguet Atlantic», il velivolo usato per la caccia ai sommersibili. Quello che il capitano di corvetta Bonifacio raccontò ai superiori è rimasto nel cassetto per anni. Poi, improvvisamente, è diventato l'oggetto di un interesse nuovo: il procuratore militare Vito Maggi lo volle ascoltare. Il 10 giugno 1988 Maggi aveva aperto ufficialmente un'inchiesta per scoprire cosa ci fosse di vero in un articolo di giornale che annunciava come possibile un'altra ipotesi su Ustica: il missile probabilmente responsabile della caduta dell'aereo forse era partito dalla base di Perdasdefogu. Maggi aveva avuto occasione di parlare con Bonifacio e aveva deciso che le sue dichiarazioni potevano contribuire a «chiarire alcuni particolari di contorno della vicenda». Gli atti furono spediti a Bucarelli e al presidente della commissione stragi Libero Gualtieri. Ieri il Corriere della Sera e oggi l'Europeo ritornano sulla testimonianza di Bonifacio e la raccontano. Nell'anticipazione del Corriere si dice addirittura che «secondo l'Europeo la testimonianza di Bonifacio sovrverte letteralmente l'inchiesta». Secondo altri le parole dell'uomo spedito a cercare il Dc9 con un aereo capace di volare a pelo d'acqua, avrebbero comunque un merito: far crollare le fondamenta del castello di ipotesi costruito in due lustri. Che cosa vide il pilota? Lo spiega il Corriere: un aereo sostanzialmente integro che galleggiava in mare. E poi il mare che si solleva in un'onda e l'aereo che s'inabissa. Constatazioni che potrebbero smontare la tesi della bomba e quella del missile. Bonifacio non vuol parlare. È triestino, si è sposato qui, vive a Quartu, fa il concessionario d'auto. «Io non posso rilasciare alcuna dichiarazione. C'è il segreto istruttorio. Non so perché ci debba essere, ma c'è. Non capisco neppure perché pretendiate che io parli: adesso, che siamo tenuti a rispettare questo segreto istruttorio. La vostra curiosità è legittima, ma la soluzione è affidata ai magistrati e non ai giornalisti. Io ho parlato sempre, i documenti ci sono, ai miei superiori feci tutte le dichiarazioni che dovevo». Perché non si è mai fatto avanti, non ha mai pensato alle 81 vittime, alle famiglie? «Certo, ed è quello che ho fatto. Comunque ora basta».

A. S.

Un pilota vide l'aereo che ancora galleggiava



Che cosa ha fatto cambiare idea a Francesco Cossiga? Perché il presidente della Repubblica, che poche settimane prima aveva spiegato a Daria Bondetti, presidente dell'associazione familiari delle vittime di Ustica, di ritenere inopportuno un incontro con l'associazione (proprio in quel momento infuriavano le polemiche sull'operato dei giudici) il 20 giugno ha invece accettato l'incontro? E perché, immediatamente dopo, ha dato il via a una serie di contatti di approfondimento, convocando presidente del Consiglio, ministri e vertici degli uffici giudiziari?

Secondo una ricostruzione dell'Europeo, un fatto nuovo sarebbe intervenuto a modificare l'atteggiamento di Cossiga. Quale? Partendo dall'inedita testimonianza del primo pilota che fu inviato in soccorso del DC9. Il settimanale ipotizza che molti dei passeggeri dell'aereo potessero essere salvati. Dalle 7 alle 8 del 28 giugno 1980 il pilota sorvolò la zona del disastro: il DC9 Itavia era sostanzialmente integro e «ancora a pelo d'acqua».

La clamorosa testimonianza non si ferma qui. Alle 8 del mattino, quando già da un'ora il pilota stava per lasciare la zona, la superficie dell'acqua si «solleva» improvvisamente, provocando l'inaugurazione del DC9. Dal grande velivolo escono corpi e cuscini: qualche secondo dopo, il testimone riceve l'ordine di rientrare alla base.

Atlantic Breguet

Chi è il pilota che con la sua deposizione smentisce una serie di ipotesi e allunga nuovi, inquietanti, interrogativi? Dieci anni fa Sergio Bonifacio era capitano di corvetta e pilota della Marina, di stanza nella base del 20° stormo di Cagliari Elmas. Era anche uno dei pochi in grado di guidare l'Atlantic Breguet, un aereo utilizzato nella caccia ai sommersibili. Spedito alle 3 del mattino sulla zona del disastro, Bonifacio, appunto a bordo di un Atlantic

Breguet, fatica a localizzarla, poi, una volta identificata il velivolo, lo sorvola per un'ora. Richiamato alla base, stila il consueto rapporto ma, come ricostruisce l'Europeo, prende anche una decisione insolita: superando le gerarchie si presenta al procuratore militare di Cagliari e rilascia una deposizione.

Della testimonianza, per 9 anni, non si sapeva assolutamente più nulla: il segreto militare mette il silenziatore alle dichiarazioni del pilota. Eppure, da sole, esse sminuiscono le due ipotesi più accreditate. Se dieci ore dopo la caduta il DC9 Itavia galleggiava ancora, com'è possibile che sia precipitato dopo un esplosione in volo? Perderebbero consistenza, dunque, la tesi della bomba e anche quella del missile.

Segreto istruttorio

Per l'Europeo, la testimonianza di Sergio Bonifacio sovrverte letteralmente l'inchiesta. Oggi il pilota lavora per una compagnia privata e dirige una concessionaria d'auto a Quartu S. Elena. Vincolato al segreto istruttorio, non rilascia interviste. Si limita a suggerire un calcolo: quanto tempo impiega un aereo di 40 tonnellate a imbarcare acqua e, quindi, ad affondare? Il dubbio che si profila, insomma, è che il DC9 Itavia rimasto in superficie per 10 ore — come sostiene Bonifacio — non avesse fallito. Da qui, oltre al giallo del «come» è avvenuto l'incidente, anche la legittima domanda: erano ancora vivi i passeggeri? Potevano essere salvati?

La ricostruzione del settimanale comprende una seconda novità: la Corte dei Conti ha aperto un altro capitolo legato, questa volta, al recupero del relitto. L'operazione fu affidata alla ditta francese Infremer, già collegata ai servizi segreti di Parigi, secondo una dichiarazione dell'ammiraglio Martini, capo dei Sismi. Ora la Corte indaga sugli aspetti amministrativi: il recupero costò circa 7 miliardi.

R.L.

CORRIERE DELLA SERA mercoledì 27 giugno 1990

Il 23 Luglio '90 il Dott. Bucarelli venne sostituito dal Dott. Priore quale titolare dell'istruttoria che, pur dopo queste risposte, non soddisfatto per non aver trovato tracce di missile, ha dato l'avvio ad una ulteriore campagna di recuperi che sappiamo non aver raggiunto lo scopo.

Nel periodico della settimana successiva, quella del 28 luglio, mi si attribuiscono contraddizioni su degli argomenti mai trattati. Infine conclude con l'attribuirmi un'amicizia con persone iscritte alla loggia P2.

Perché mi sono trattenuto così a lungo su degli articoli di giornale? Perché la risposta della Magistratura è stata quella dell'alunno che copia il compito dal vicino di banco. Io stesso vengo risentito dal Dott. Maggi per avere la risposta se ero amico del non nominato piduista, ma cosa peggiore, la Magistratura depista sé stessa quando, dal 31 luglio al 1° agosto '90, il Dott. Priore interroga il mio equipaggio.

L'allora mio copilota Alessandro Bigazzi, durante l'interrogatorio con il magistrato, conferma l'intera sequenza di risalita dei materiali e salme; non ricorda il particolare della riga nera. Alla domanda: “*è possibile che l'aereo abbia galleggiato per dieci ore*” risponde “*normalmente in ammarraggio il DC9 si spezza in tre parti*”.

Agli altri componenti l'equipaggio, il Priore chiese se fosse vero che il Comandante Bonifacio avesse visto l'aereo in trasparenza. Chiaramente ponendo la domanda in questi termini non poteva che ottenere una risposta negativa. L'equipaggio non era a conoscenza dei miei studi, né ho voluto inquinare la loro memoria e probabilmente non aveva vissuto l'esperienza con la stessa intensità.

Qualcuno non ricordava più la missione; Bigazzi, divenuto nel frattempo Comandante di Gruppo, fece delle fotocopie del rapporto e le distribuì per richiamare loro la memoria, ma in qualche caso produsse il danno di ricostruire una memoria solo limitata al rapporto di volo. Dal Magistrato si sono presentati tutti con una memoria precisa degli orari ma con pochi ricordi aggiuntivi al testo.

A che scopo ricevere testimonianze quando poi non si leggono, non si studiano. È vero, io avevo parlato con il Dott. Bucarelli, non ancora con il Dott. Priore ma c'è il verbale della deposizione ed in quel verbale non c'è scritto che

ho visto l'aereo in trasparenza; per quale motivo non l'avrei detto al Magistrato ed al giornalista sì? L'avrei scritto sul rapporto di volo!

Sta di fatto che da quel momento la mia deposizione viene accantonata, vengo a sapere, dagli stessi inquirenti e dalla Stampa, che mettono in risalto la mia figura come ambigua e vengo accusato di auto calunnia. 600.000 lire spese per un avvocato d'Ufficio per una procedura morta nel nulla. L'atteggiamento personale verso l'accaduto è da vedere così svilupparsi:

- grande senso di vergogna e sdegno, per le insinuazioni espresse sul mio conto che non potei smentire per il fatto di essere legato al segreto istruttorio, un no o un sì a qualche domanda elimina l'ambiguità ed è indicativo;
- il desiderio di rettificare quanto veniva scritto sui giornali, la necessità di sfogare la rabbia per il Dott. Priore, venne soffocata di fronte al fatto che dal suo pressapochismo ebbi il vantaggio che finalmente, dopo mesi, potei dormire. Non ricevetti più telefonate a tutte le ore del giorno, non ero più un personaggio. E la Giustizia? Che si fotta! Ero ben sicuro che nessun'altra soluzione poteva mettere insieme tutte le prove. Provai pena quando lessi l'articolo con la nota rilasciata dal Dott. Maggi: ***"Bisogna aver fiducia nella Magistratura in quanto in possesso di una visione globale degli accertamenti, possono inserire gli eventuali nuovi tasselli nel mosaico che solo loro conoscono"***. (Allegato 6)

Ma quale mosaico? Mettessero i loro tasselli nel mio mosaico! Questo testo è la prova che i loro tasselli entrano nella mia ricostruzione senza demolirla! Come fa il mio volo ad entrare nel loro mosaico?

Per questo non ne tengono conto, come di tutte le altre testimonianze oculari riportate negli Allegati 6, 7, 8, 9. I danni da trauma di precipitazione sui corpi potrebbero essere stati causati dalla entrata violenta dell'acqua, la tabella a pag. 139 indica che già a 50 metri l'acqua entra a 31,32 m/s e la forza scaricata sui corpi è pari alla massa per la velocità, una massa di 30 ton. per 31,32 m/s. Non è difficile credere che abbia disintegrato il velivolo

e prodotto i danni alle persone.

Dal febbraio '90, dopo il colloquio con Bucarelli, presi a studiare gli impianti del DC9 serie 18. Se il velivolo ha galleggiato 10 ore, se è rimasto ad una quota superficiale così a lungo, doveva avere la cabina passeggeri integra. Non poteva essere stato colpito da un missile ed avere finestrini rotti. Sulla stampa apparivano le foto della ricostruzione dei rottami del velivolo nell'hangar di Pratica di Mare.

I rottami del corpo dell'aereo sono stati trovati sul fondo in area ristretta tranne un'ala, il timone di direzione e le lamiere con gli ultimi 6 finestrini perché più leggeri, con una velocità di affondamento minore, nella direzione comandata da una corrente secondaria Montanari (045°- 060° velocità 0,2 - 0,4 nodi) (pag. 141).

Dimostravano che del DC9 c'era tutta la parte bassa, bagagliai ed ali (pag. 23) ma mancava **la parte anteriore sotto i piloti** (il rivestimento del locale elettronico, pag. 158) e quella della cabina passeggeri. Non mi sono preoccupato, per le considerazioni che portano all'implosione subacquea, di cercarmi la fusoliera della cabina, era per me un assioma che dovesse essere integra sino all'evento, per aver sostenuto il velivolo tanto tempo. Una tale situazione si può avere solo dopo un riuscito ammaraggio. Perciò va preso coscienza che il velivolo non poteva essere precipitato ad una velocità verticale, già identificata dai periti, di 440 Km/h, tale da creare nei passeggeri traumi da precipitazione.

Quel velivolo rotto in centinaia di pezzi come aveva potuto trattenere il materiale, risalito il mattino a 13 ore dall'incidente? Perché c'erano lamiere rivolte all'interno ed altre rivolte all'esterno?

Mi tenni informato sulle relazioni dei periti, nelle edizioni editoriali di ogni provenienza, non ultima quella dei familiari delle vittime, interpretazioni delle prove che miravano all'indirizzo missile o bomba ma, senza alcuna revisione, entravano nella mia ricostruzione.

Collaborazione con il Comandante Aimone Costa

Tra le figure che mi hanno avvicinato in questa circostanza, devo citare il Comandante della Marina Militare Aimone Costa, ex sommersibilista in congedo, con attività di Consulenza legata al “soggetto” mare: maree, erosione spiagge e recuperi subacquei. La nostra era una conoscenza precedente, quando eravamo in servizio. Il nostro non era un rapporto di amicizia, la differenza di età e di grado mi poneva in condizione di subordinazione. Dopo la mia testimonianza al Giudice Bucarelli, ci incontrammo casualmente e cercai la sua esperienza proponendo quello che mi veniva suggerito dal mio volo. Subito, forse anticipando quanto gli stavo esponendo, disse **“era ancora nello strato superficiale!”**. Dopo questo incontro, per un periodo, studiammo assieme la compatibilità di certi fenomeni con la ricostruzione che si stava formando.

In un suo scritto, relativamente all’avvistamento della riga nera, scrisse **“un particolare tanto preciso quanto improbabile, impossibile da inventare”**. Le sue conoscenze in materia gli permisero di calcolare l’ora in cui l’incidenza dei raggi del sole sul mare avrebbe potuto permettere l’avvistamento. Per la posizione geografica ed il giorno di giugno, l’angolo si verificava alle 08.08.

Una superficie del mare ondulata fa sì che l’angolo da una parte dell’onda sia raggiunto prima che dell’altra e l’oggetto avvistato appaia a tasselli (come già indicai ai Magistrati Bucarelli e Priore in uno schizzo, prima di questi studi).



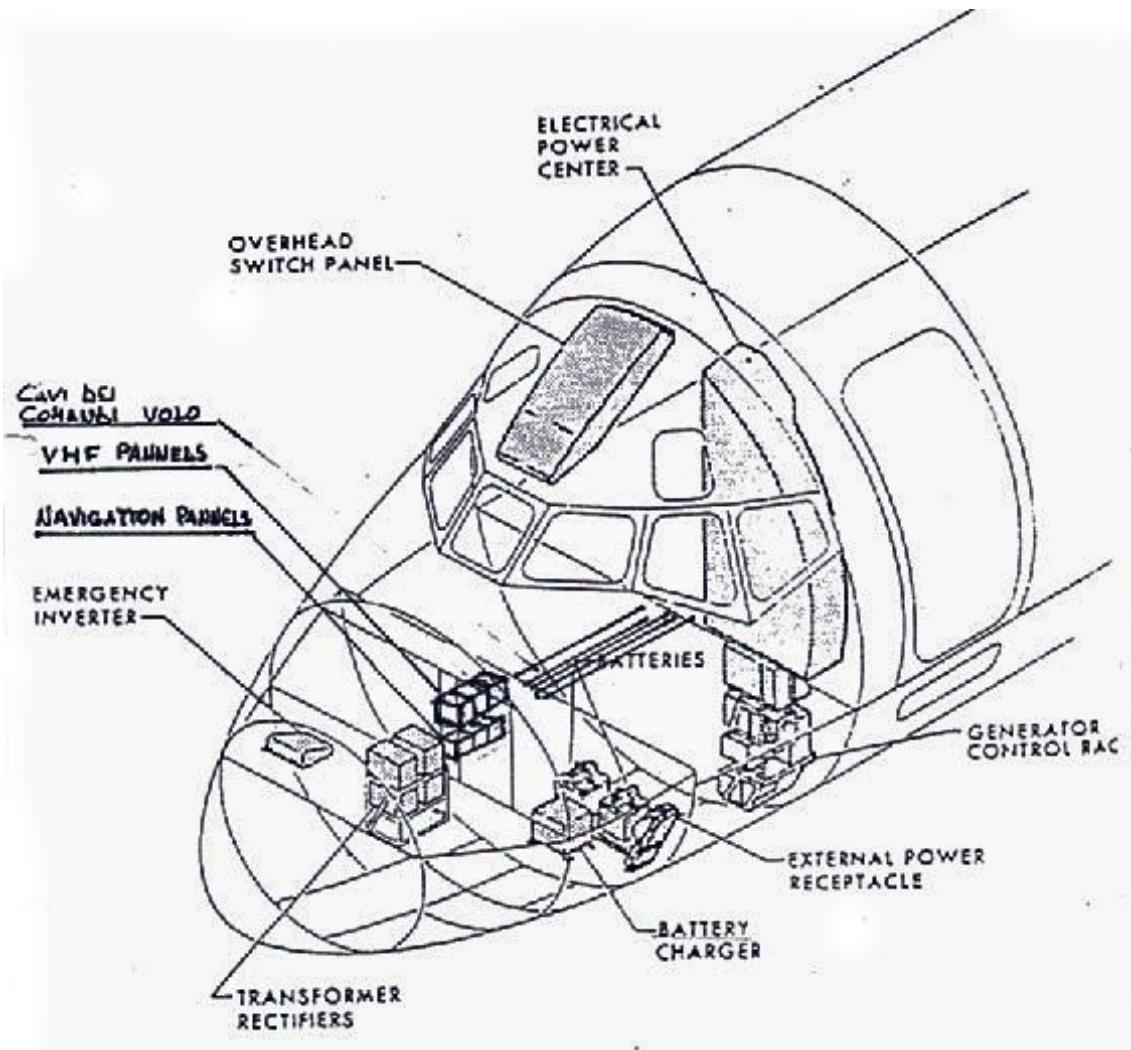
Ricerca cause incidente

Il velivolo interruppe i collegamenti **radio**, il **voice recorder** si fermò alla parola ... “*guà...*”, le maschere dell’ossigeno non uscirono dagli **alloggiamenti**.

Questi apparati sono asserviti al circuito batterie che sul DC9 sono due in serie e forniscono una corrente DC di 28 volts. È il circuito di **emergenza**, quello che, quando i motori si fermano e l’APU (Auxiliary Power Unit) è spenta, continua a fornire energia. Quindi è strano che abbiano smesso di funzionare, salvo che l’esplosione non sia avvenuta nel locale dove sono contenute le batterie.

Il giorno 1° agosto 1990, al ritorno da Roma su un velivolo DC9 ATI, parlai con un tecnico di bordo e gli esposi i miei dubbi circa un’avaria derivante dalle batterie. Allora lavoravo per l’AIR SARDINIA, era un po’ come parlare tra colleghi di lavoro.

All’atterraggio ad Elmas mi fece vedere il locale in cui sono contenute le batterie: il locale elettronico. Si trova sotto la cabina di pilotaggio dietro il ruotino anteriore. Un locale stretto, accessibile attraverso un passo d'uomo, nel quale è contenuta tutta la parte elettronica del velivolo ed è in comunicazione con il bagagliaio anteriore.



Il locale elettronico del DC 9

Fu una cosa istantanea, provai a pensare ad una bomba che esplodeva in quel locale. L'esplosione doveva aver avuto piccole dimensioni se il danno prodotto non aveva leso i tiranti dei comandi di volo, sul soffitto del locale, tale da impedire l'ammaraggio!

Mi vennero alla mente precedenti casi di scoppio di batterie, almeno tre volte nella mia carriera di pilota, i velivoli interessati avevano le batterie sistematiche una per ala, o lo scoppio avvenne a quota più bassa, sicché riuscirono a rientrare alla base con pochi danni.

Lo dissi al tecnico; col viso dentro il locale provai ad immaginare l'effetto di quel tipo di esplosione: tutto tornava! Si veniva ad interrompere il circuito DC 28 volts, per la velocità dell'aereo venivano strappate dall'aria altre

apparecchiature e veniva a squarciarsi il rivestimento esterno dell'aereo sotto i sedili dei piloti. Nella foto dei resti del DC9 si può vedere come manchino i frammenti della fusoliera sotto il locale elettronico, non recuperati e forse non più presenti al momento dell'implosione dopo l'ammaraggio.

Vi fu il "black out" elettrico, si creò la decompressione esplosiva ed il velivolo dovette effettuare una discesa d'emergenza.

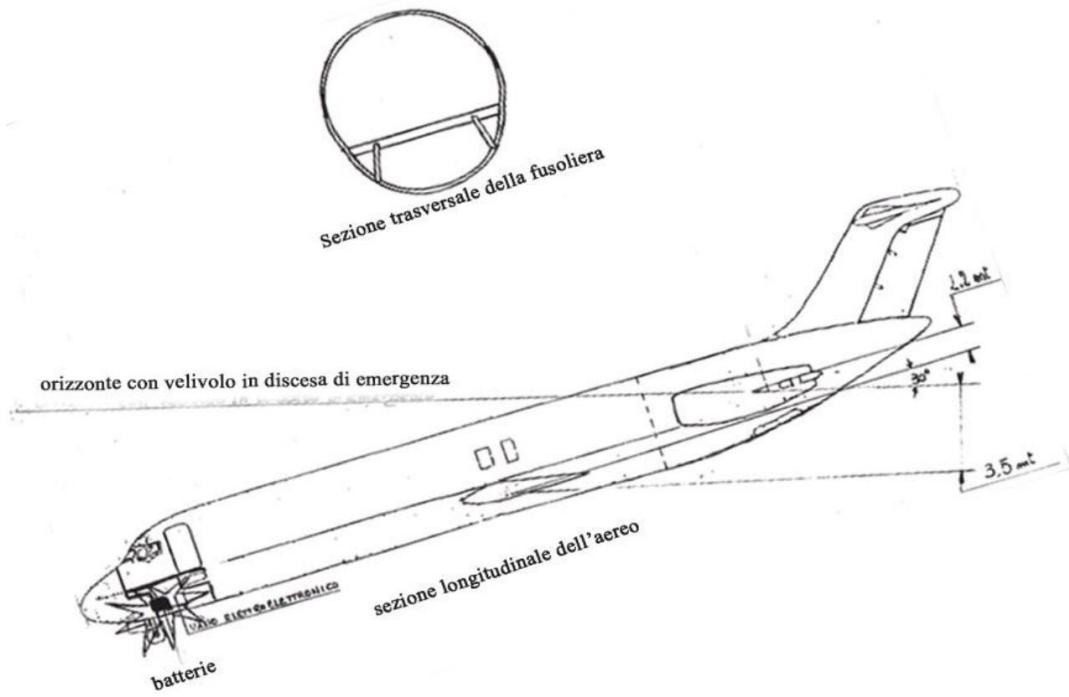
In condizioni di volo normale il carburante arriva dalle ali al motore grazie a delle pompe sommerse, poste nei serbatoi, alimentate in corrente alternata.

Una atmosfera al livello del mare corrisponde a 10,33 mt di colonna d'acqua, un po' di più di JP4 (cherosene), più leggero. Man mano che si sale in quota la pressione diminuisce. L'aereo volava ad una pressione esterna vicina a 0,30 atm. Agendo con le sole pompe aspiranti delle turbine, rimaste efficienti, si raggiungerebbe il vuoto rapidamente e sotto il vuoto non si può andare. Nella pura teoria si potrebbe aspirare al massimo 3,1 metri di colonna di JP4 ma, poiché queste pompe hanno un rendimento che difficilmente supera il 65%, nella pratica si potrebbe aspirare non più di 2,0 mt. di carburante.

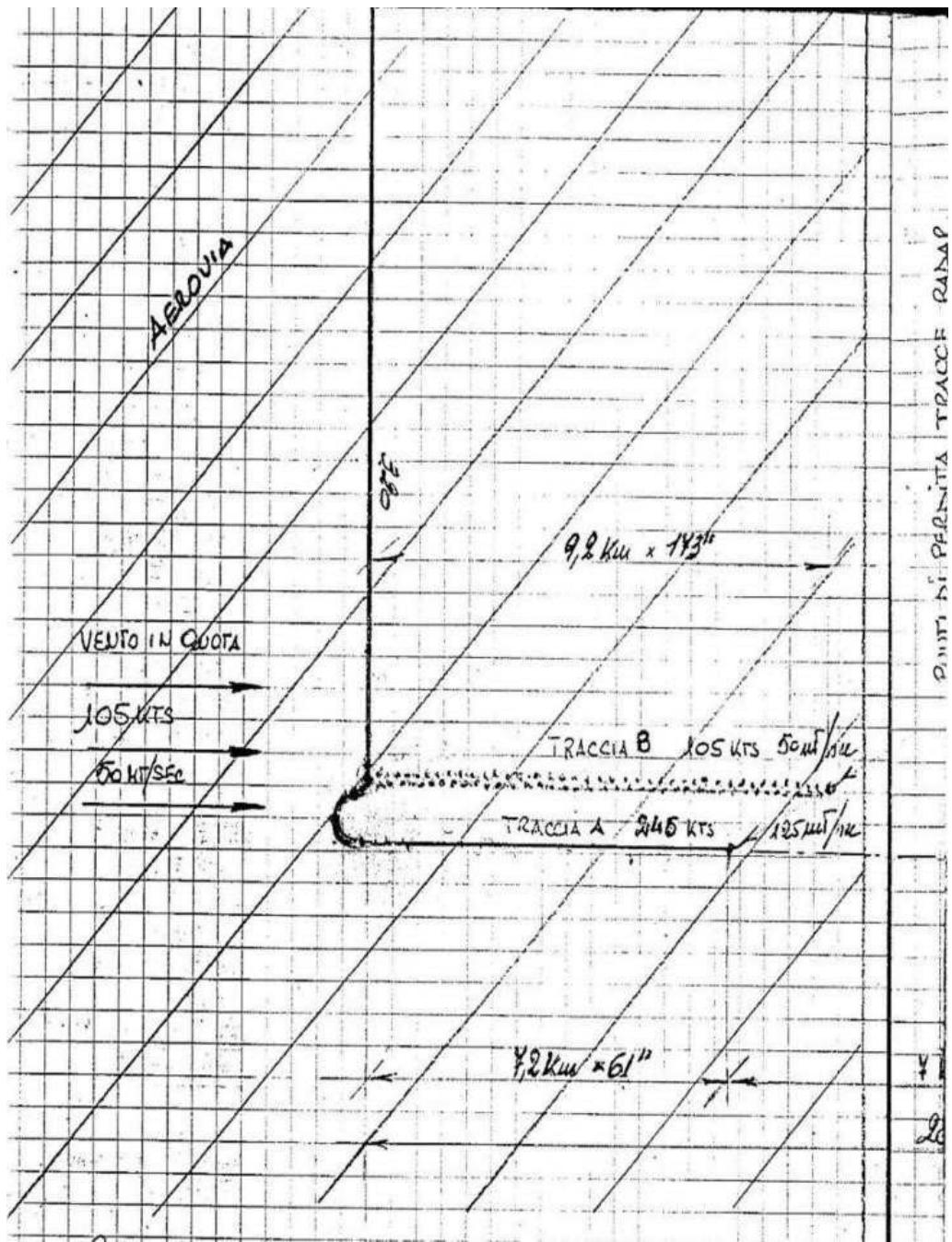
Nell'effettuare la discesa di emergenza, 30° gradi a picchiare, si vennero a superare i tre metri tra il carburante nelle ali e le turbine, pertanto l'afflusso è venuto meno con il conseguente arresto dei motori che non poterono essere riavviati per il black out elettrico. Il velivolo si trovò quindi a dover ammarare. L'operatore radar di Fiumicino vide l'eco radar dividersi in due: la prima, la risposta radar del materiale fuoriuscito dal velivolo (stessa lettura delle chaff che i caccia sganciano per eludere i missili a loro destinati) la seconda, quella del corpo dell'aeromobile in accostata verso Napoli. La prima traccia, direzione Est, viaggiava a 105 nodi con un vento da Ovest di 105 nodi (precipitava verticalmente) la seconda, in direzione Napoli, a 245 nodi (sottratto il vento, manteneva una velocità di 140 nodi come dalle indicazioni del manuale per le discese di emergenza). L'operatore riportò ai superiori che mentre l'aereo precipitava (traccia B) c'era un altro che dirigeva Napoli (traccia A). (grafico pag. 160). Disse pure, al giornalista Purgatori, che quella notte si è rischiata la guerra, **che un aereo aveva abbattuto il DC9**. Ritengo che l'interpretazione delle tracce creò l'involontario depistaggio del caso Ustica, oltre ad aver indirizzato male le ricerche, ed ha scatenato l'interesse verso i risvolti opportunistici che l'interpretazione avrebbe offerto. Analizzare delle tracce radar richiede scrupolosità e modestia nei giudizi cosa che non tutti gli operatori

hanno. Io stesso, durante la mia attività di Comandante, dovevo controllare le segnalazioni di localizzazioni radar attribuite a sommersibile, e nella maggior parte dei casi si trattava di falso allarme (piccole imbarcazioni, branchi di delfini ed una notte, una tromba marina).

Cito, per quantificare l'affidabilità di una traccia radar, l'evento dell'abbattimento di un Airbus A 300, Iran Air 655, il giorno 3 luglio '88 da parte dell'incrociatore americano Vincennes nel Mar Rosso. La traccia era pure segnalata dal trasponder (che nel nostro caso era assente) ed è stata scambiata per un Mig solo perché a terra, sullo stesso rilevamento, uno di questi velivoli ha emesso, per pochi secondi, una traccia di trasponder militare. Nell'incidente morirono 190 passeggeri più i membri dell'equipaggio. Gli schermi radar non danno foto del soggetto.



**Nel
caso dell'I-TIGI, il giudizio dato comportò la pianificazione delle ricerche
rivolta alla traccia B trascurando la A che poteva essere la giusta.**



Analisi del grafico.

Questo diagramma venne disegnato, con dati nella memoria, dal Comandante Aimone Costa, relativi agli ultimi contatti radar. Il velivolo volava a velocità 320 nodi sino a quando l'eco si divise. La traccia B venne tracciata per 173'' percorrendo al suolo 9,2 km alla velocità di 105 Kts. La traccia A, dopo aver fatto una correzione di rotta a destra (potrebbe trattarsi della procedura per la

discesa d'emergenza) e successivamente una a sinistra in direzione Napoli (potrebbe dimostrare la decisione di avvicinarsi alla costa a seguito dello spegnimento dei motori), venne tracciata per 61'' percorrendo 7,2 Km alla velocità di 245 Kts. La perdita dei due contatti è avvenuta perché usciti dal lobo dell'antenna radar, non può essere diversamente se si perde un contatto in avvicinamento non in allontanamento. Si desume quindi che la traccia A era in forte discesa, 2,5 volte quella della traccia B e, poiché non è traccia di velivolo fuori controllo, è traccia di velivolo in discesa di emergenza 4.000-5.000 ft al minuto.

Dove sia arrivata la notizia segnalata dal radarista, fino a che livello militare-politico non lo so, ma la storia dice che l'Ambasciata americana a Roma ha ricevuto nella notte tre telefonate da un Colonnello dell'Aeronautica miranti a conoscere quale era il loro traffico aereo in zona. Una velata accusa agli USA poiché non fatta agli altri Ambasciatori. Nell'immediato immagino abbiano collegato il fatto, alla presenza della portaerei Saratoga a Napoli. Un Colonnello che di sua iniziativa facesse ciò mi sembra quasi impossibile, più probabile un ordine dall'alto. Ho provato a pensare chi potesse averglielo dato: ho pensato al Comandante Operativo, al Comandante della Regione Aerea, al Comandante dell'Arma Aeronautica, al Capo di Stato Maggiore. Non ritengo possibile che un Generale si assuma una responsabilità del genere. Si tratta pur sempre di un Ambasciatore. Qualche grosso politico o, solo per sua delega, qualcuno di quelli che ho nominato. Questo deve essere stato l'evento più probabile.

Il dubbio di una collisione svanì il mattino quando si recuperarono le salme e la parte di fusoliera con segni di penetrazione dall'esterno: inizialmente tutto faceva supporre l'azione di un missile.

A seguito dei passi fatti nella ricerca delle cause dell'incidente, divenne in me sempre più curiosa l'attenzione al caso, a tutte quelle informazioni che riuscivo a carpire. Anche quelle testimonianze che la Magistratura aveva giudicato inverosimili e non suffragate dai giudizi dei medici legali perché non rilevate nelle autopsie. Non era stato richiesto al personale sulle scialuppe la fotografia dei corpi raccolti, come comunemente si usa fare sulla scena di un crimine, ed è probabile che nel recuperarli sia stata commessa qualche involontaria manomissione. Né si può presumere che una tanto precisa descrizione sia stata inventata da persone non coinvolte.

- La salma di un giovane venne raccolta con delle caratteristiche particolari. “*Vestiva un jeans ed una camicia dalle maniche lunghe; quella di sinistra era strappata e legata sotto il ginocchio destro come fosse un laccio emostatico*”. Al giovane mancava il piede destro e venne ripescato con la pelle che non manifestava una lunga permanenza in acqua e sembrava morto da poco. Che spiegazione si può dare ad un simile ritrovamento? Se una persona è sopravvissuta all’ammarraggio e si cura, prima di morire avrà trovato il tempo di annegare? A meno che non sia morto istantaneamente, all’implosione. (Allegati 7-8-9)
- Venne raccolta la salma di una giovane madre con il figlio stretto tra le braccia in rigidità cadaverica. Accettando pure che la madre sia sopravvissuta alla caduta dell’aereo, che di notte nel Tirreno trovi il corpo del figlio morto o ferito, certamente alla sua morte l’abbraccio si sarebbe allentato ed i due corpi sarebbero stati raccolti separati. Anche in questo caso la madre sarebbe annegata. Non si è pensato che la rigidità sia intervenuta nella bolla d’aria dentro il velivolo. (Allegato 10)
- Venne dato risalto, documentando con fotografie, che alcuni cadaveri sanguinavano dopo 15 ore in mare. Dalla lettura dell’articolo si apprende che le vittime avevano tutte profonde lacerazioni al ventre attribuite probabilmente alle cinture di sicurezza a seguito dell’impatto da precipitazione. Come hanno fatto dopo l’impatto a 440 Km/h, a sganciare le cinture? Ciò è impossibile. (Vedere Allegato 4)
- Da anni, quando si parla di Ustica viene pubblicata la foto di quella bambina, pancia in su con le manine ed un ginocchio fuori dall’acqua. Quella foto dice: **non sono morta in mare**. Se la morte fosse avvenuta in mare il corpo non avrebbe mai potuto mantenere quella posizione. Per essere stato fotografato in quella posizione, il corpo è entrato in rigidità cadaverica in un ambiente asciutto ed espulso in mare successivamente.
- Vi è poi la mia deposizione con la documentazione del filmato televisivo. Quelle riprese che vennero fatte il mattino, dalle 09.45, dall’elicottero con l’operatore Rai a bordo a pochi minuti dalla risalita delle prime salme, sono un documento importantissimo: rappresentano gli oggetti

affiorati in una scia lunga non più di 400 mt, larga non più di 10: la sequenza di risalita del materiale attribuito all'aereo.

- L'elicottero effettua una corsa a raggiungere il fumogeno; filma prima cuscini e valige ed infine a pochi metri dal fumogeno, ricordo, tre cadaveri. Né avrebbe potuto filmarne di più perché la sequenza di risalita era appena iniziata.
- Tutti gli oggetti erano distesi nel letto del vento come si vedeva dalla direzione del fumo dello stesso fumogeno. Quel fumogeno, reintegrato, aveva indicato, per lungo tempo, solo una chiazza di cherosene. Se confrontassimo successivi filmati dell'elicottero si vedrebbero un numero sempre maggiore di cadaveri in prossimità del fumogeno, già accompagnato da un colorante giallo.

Nel Marzo '91 iniziai la stesura di un libro che, partendo dal volo di soccorso, riuscisse a dimostrare la **"possibile"** causa dell'incidente. Trovando giusto che la ricostruzione venisse proposta prima alla Magistratura, mi presentai la sera del 15 aprile '91 in casa del Dott. Maggi.

Non fu un incontro tranquillo. Rimproverai il modo di condurre le indagini da parte del Dott. Priore che ha indebolito la mia testimonianza. Gli parlai del libro e della mia intenzione di collaborare con i periti giudiziali. Dimostrò interesse per il libro ma lo voleva incondizionatamente. Non glielo diedi perché non era sufficiente la lettura, come dimostra il fatto che ancor oggi molti non l'hanno capito, non solo, avrebbe fatto nascere altre domande ed avrei voluto essere presente al contradditorio. Ci salutammo; gli dissi: **"da questa soluzione non vi spostate, ci impiegherete altri dieci anni ma sarà questa"**. Mi rispose **"ci vediamo presto"** confidando in un ripensamento. Fu l'ultima volta che lo vidi.

Su Panorama del 21 luglio '91 esce lo speciale "Il rapporto della Commissione Stragi sull'incidente di Ustica". Riporta testualmente il mio rapporto di volo, quello che per me, doveva essere un Segreto Istruttorio! Al termine di due colonne riservate al mio volo riporta:

"Anche dalle dichiarazioni rese il 31/7, il 1/8 ed il 28/8/90 al G.I. Priore da dodici militari facenti parte dell'equipaggio del Breguet Atlantic comandato dal Tenente di Vascello Bonifacio è risultata smentita la versione comparsa sull'Europeo". (Allegato 12)

Incontro con il Condirettore di “Panorama”

Si smentisce l’Europeo? Ebbi un piacere immediato! Finalmente qualche fonte ufficiale riportava la verità, forse gli inquirenti riprenderanno a studiare il rapporto di volo!

Mi convinsi, nel frattempo, di aver riottenuto la credibilità.

Telefonai alla Direzione di Panorama a Roma, chiesi di parlare con qualcuno a proposito dell’inserto speciale. Mi dissero che era stato preparato dagli uffici di Milano e dopo pochi minuti venni chiamato dal Dott. Antonangelo Pinna, Condirettore di Panorama a Milano.

Lo ringraziai per la pubblicazione che a mio vedere mi ridava dignità. Mi rispose che non capiva, la stessa telefonata l’aveva ricevuta dal Dott. Priore. Sapeva che i miei studi portavano all’implosione subacquea, ma sapeva anche che il G.I. Priore stava indagando in tutt’altra direzione.

Mi disse che mi voleva parlare. Gli risposi che il 23 luglio, a due giorni, sarei dovuto andare alla Malpensa per una abilitazione ad un nuovo velivolo e che potevamo incontrarci in quella occasione. Concordammo l’incontro all’aeroporto di Linate al mio arrivo da Cagliari con il primo volo del mattino. Lui si sarebbe fatto riconoscere con una rivista di Panorama in mano.

Mi accompagnò alla Malpensa, durante il viaggio gli esposi il mio volo ed i miei studi; pranzammo alla tavola calda dell’aeroporto pagando alla romana. Pensai ci sarebbero stati sviluppi tramite Panorama, con stupore, la rivista smise di scrivere su Ustica, ma la cosa inspiegabile fu che il Pinna, dopo due pubblicazioni, non apparve più come Condirettore del giornale.



COMANDO REGIONE CARABINIERI LAZIO

Reparto Operativo

(S^a Sezione)

Via in Selci, 88/D - Tel. 06/4825041

M E S S A G G I O

DA CC. REPARTO OPERATIVO - S^a SEZIONE

R O M A

AT CC. GRUPPO - REPARTO OPERATIVO

CAGLIARI

NR. 230855/178410 - DI PROT. N° 1000 ROMA, LI 14 NOVEMBRE 1991

AT RICHIESTA G.I. DR. ROSARIO PRIORE (,) TRIBUNALE - UFFICIO
ISTRÜZIONE 1^a SEZIONE STRALCIO - ROMA (,) PREGASI VOLER CITARE AT
COMPARIRE (,) PRESSO UFFICI GIUDIZIARI SITI QUESTA VIA TRIBONIANO
NR. 3 (,) PER GIORNO 18.11.91 (,) AT ORE 12.30 (,) SOTTONOTATA

PERSONA (

1) BONIFACIO SERGIO (,) GIA' COMANDANTE MARINA MILITARE (,) ATTUALMENTE IN CONGEDO ET RESIDENTE CAGLIARI VIA FAONIO NR. 18 (.)

ASSICURARE STESSO MEZZO (,) FINE MAGGIOR BIANCHINI

IL MAGGIOR
COMANDANTE DELLA SEZIONE
(Antonio Bianchini)

(Pregasi dare avvertenza che, ai sensi del R.D. N°1043 del 03.05.1923 e succ. mod., il teste ha diritto alla corresponsione della diaria ed al rimborso delle spese di viaggio nella misura della tariffa P.S. di 2^a classe, previa istanza cui bisognerà allegare l'originale del titolo di viaggio).

GRUPPO CARABINIERI DI CAGLIARI
GRUPPO DI CAGLIARI
CENTRALE OPERATIVA

15 NOV. 1991

Comparizione dinanzi il Giudice Priore

Il venerdì 15 novembre '91 ricevetti la convocazione a comparire, a Roma, il lunedì 18 novembre dinanzi il G.I. Rosario Priore.

La convocazione mi venne consegnata il pomeriggio del 15 novembre, a due giorni e poche ore dall'appuntamento, con la nota che il rimborso delle spese sostenute avrebbero coperto il solo viaggio di 2^ª classe delle F.S. Mi stupisce la precisazione firmata dal Maggiore dei Carabinieri Bianchini, anche lui Comandante, a conoscenza del fatto che a lui ed a me spettava la 1^ª classe e, visto il ritardo della convocazione, si sarebbe potuto autorizzare il mezzo aereo con una esigua spesa superiore. Già nella convocazione leggo un'assoluta mancanza di rispetto che accetterei ad un criminale, meno al testimone oculare della missione di soccorso che ha avuto un ruolo importante nei recuperi.

Sarei dovuto partire con il traghetto il 17 novembre con le difficoltà, legate alla disponibilità di posti, che incontrano i sardi a lasciare l'isola. La diaria, a cui fa riferimento, copriva il costo di un panino. Partii per quella convocazione, viaggiando in aereo, tutto a carico mio.

Arrivai un po' prima del previsto. Incontrai due piloti del 41° Stormo di Catania: Francesco Fiore e Paolo Granzini in attesa di essere sentiti prima di me. Il nostro chiacchierare dette fastidio a qualcuno e venimmo separati in salotti distanti. Poiché la mia convocazione era per le 12.30 e mancavano una ventina di minuti chiesi al Carabiniere al cancello se potessi farmi una passeggiata. Passeggiai per il Lungo Tevere pensando sul da farsi. Avevo portato con me l'opuscolo con il mio studio sul caso e le conclusioni raggiunte ma, per la stizza, non ero ancora deciso a consegnarglielo. Avendo poi riflettuto alle famiglie delle vittime, al personale inquisito ingiustamente ed alle Forze Armate, delle quali ero ben certo la non partecipazione all'accaduto, decisi che glielo avrei consegnato.

Mi presentai al suo ufficio alle 12.40, mi fecero accomodare, lui non c'era, mi fece aspettare lunghissimi cinque minuti. Quando entrò nell'ufficio mi alzai e forse il mio andargli incontro sarà sembrato aggressivo. Gli dissi: **"Sono il C.te Bonifacio. Che lei sia il Dott. Priore lo so dalle sue immagini apparse sui giornali; avrei tanto voluto non avere l'occasione di conoscerla per il danno"**

morale che mi ha fatto!”.

Sfogliando il rapporto di volo, ancora in piedi, gli chiesi “*dove, mi dica dove, sta scritto che vidi il DC9 il giorno del soccorso, si legga le precedenti deposizioni! Come è possibile che lei abbia chiesto al mio equipaggio se era vero che il C.te Bonifacio aveva visto l'aereo quel mattino? Come poteva aspettarsi una risposta diversa da quella che le hanno dato! È solamente dal 1986 che credo di aver visto l'aereo a seguito di studi ed aver verificato la compatibilità. Se lei chiede a persone che con la memoria sono rimaste al 1980 non le potranno mai confermare questa mia interpretazione, erroneamente chiamata avvistamento*”.

Mi rispose: “**ma io non ho questo suo rapporto di volo!**” Il cancelliere, una signora sulla quarantina, la mano piena di anelli, gli disse: “**Dottore, è arrivato la scorsa settimana!**”; si alzò, si avvicinò ad una delle tante scrivanie piene di pratiche, rovistò, trovò il rapporto e glielo porse.

Ore 13.00 del 18 novembre ‘91, il G.I. Priore riceve nelle sue mani il rapporto di volo del primo aereo arrivato sul punto dei ritrovamenti ed ha dato l'avvio alle operazioni di recupero, dopo 11 anni e 5 mesi.

Incominciò chiedendomi se confermavo la dichiarazione rilasciata al Dott. Bucarelli. Mi sembrò una presa in giro, **quella dichiarazione non l'aveva mai letta** altrimenti non avrebbe fatto quella domanda all'equipaggio. Capii che l'interrogatorio stava prendendo una piega sbagliata. Non erano le conferme sui fatti acquisiti che dovevo fornire! Era il racconto della missione rivolto alla lettura che ne derivava per ricostruire l'incidente!

Se per tanti anni sono state date alle evidenze, interpretazioni non compatibili con tutte le prove, ciò significava che vi erano difficoltà di trovarne delle altre. Gli chiesi di fare eccezione alla regola e di permettermi di suggerirgli le interpretazioni di quanto visto quel giorno e di ricostruirgli l'incidente.

Parlai due ore. Interpretazioni di fenomeni meccanici, fisici, idraulici e qualche calcolo matematico, quanto già descritto.

Al termine dell'interrogatorio compilò il verbale con queste poche parole: “*il C.te Bonifacio ci consegna un opuscolo con i suoi studi e quattro fogli*” (che scarabocchiai davanti a lui per meglio spiegarmi nell'esposizione di alcuni

fenomeni).

Firmai il verbale due volte: la prima con il nome e cognome, la seconda, come frequentemente faccio, viceversa. Chiesi di non venir legato al segreto istruttorio per il contenuto dell'opuscolo.

Devo precisare che nel documento consegnato al Dott. Priore non avevo sviluppato, ancora, lo studio dell'assetto che avrebbe dovuto mantenere il velivolo perché si potesse verificare "implosione", lo avevo dichiarato, dovevo trovare la sostenibilità fisica.

Nella ricostruzione troverete valutazioni fatte successivamente a quell'incontro, perché frutto di letture di perizie, successive allo stesso, che, come tasselli, sono entrati a far parte del mio mosaico, arricchendolo, senza snaturarlo.

La mia ricostruzione dell'evento.

Il DC9 I-TIGI, livellato a 8.000 mt. ha una esplosione nel locale elettronico attribuibile ad una batteria o ad un qualsiasi altro evento, si apre una falla che per la velocità dell'aereo produce altri danni nel locale. Si ha la decompressione della cabina ed il materiale espulso viene visto al radar (traccia B nel grafico di pag.160). Tale decompressione non dovette essere rilevante in quanto l'aria cabina aveva per sfogo la sezione della dump valve del bagagliaio anteriore che, per contro, dallo squarcio prodotto nella fusoliera era investita dall'aria esterna per la velocità del velivolo. Non vi sono esperienze di mantenimento di coscienza a quella quota, in assenza di ossigeno, se non fosse così.

Il Comandante tolse la potenza e cabrò per ridurre la velocità a 140 nodi, quella della discesa d'emergenza, e limitare i danni alla fusoliera. Ho letto in qualche perizia più recente, che il velivolo ha guadagnato da 1.000 a 3.000 ft. indice che era ancora governabile e che i piloti erano in condizioni di farlo. I periti lo attribuirono allo spegnimento delle turbine ed al venuto meno momento a picchiare da loro generato ma avrebbe causato lo stallo, la precipitazione e la rottura del velivolo in più parti, di fatto cancellando le risultanze del mio volo e quello dell'elicottero. Il pilota da questo momento si trovò a condurre la macchina con il solo ausilio degli strumenti asserviti alle prese statiche, dinamiche e magnetiche: l'anemometro, il variometro, il virosbandometro e la bussola magnetica.

Effettuò la procedura prevista nel caso di decompressione: virata a destra e muso 30° a picchiare. Nell'iniziare la discesa le turbine si arrestarono e la mancanza di energia elettrica ne impedì il riavvio.

Con una virata a sinistra prese tempestivamente la decisione di avvicinarsi a Napoli (traccia A). Il grafico a pag. 160 indica che in un minuto ha percorso 7 km. perdendo 5.000 ft con il vento in coda di 105 kts. Ipotizzando costante la discesa, per eccesso, la quota gli consente una quarantina di chilometri di planata ma l'amaraggio o l'atterraggio vanno fatti controvento (c'era vento di maestrale 10-15 nodi) pertanto ha dovuto invertire la rotta prima di ammarare, ciò gli ha offerto condizioni di visibilità migliori (al tramonto si vede meglio

l'orizzonte verso Ovest). Erano le 21.10 - 21.15. Ammarò, scivolò sul mare per qualche centinaio di metri e si fermò. Imbarcò acqua dalla falla del locale elettronico che allagò il bagagliaio anteriore, il che gli dette un assetto a picchiare, contrariamente a quanto sarebbe successo a velivolo intero, perché probabilmente, su un rimbalzo perse un'ala ed un motore; forse gli impennaggi di coda.

A bordo i passeggeri subirono una forte decelerazione ed essendo trattenuti dalle cinture di sicurezza subirono le profonde lacerazioni al ventre. L'amputazione di un piede riscontrato su un corpo recuperato può essere attribuita ad oggetti che, sul pavimento, presero velocità verso il muso del velivolo.

Per qualcuno di loro sarà una morte immediata. Qualcuno sopravviverà, forse cercherà di uscire dal velivolo, ma il muso sott'acqua fa sì che all'interno si generi una pressione superiore all'esterna. Tutte le uscite aprono verso l'interno, bastano 50 cm. di colonna d'acqua per generare su ogni uscita d'emergenza forze superiori a 200 kg.

Che alcune persone siano sopravvissute all'ammarraggio lo si desume da come sono state raccolte due salme: quella del giovane con l'arto fasciato e quello della madre con il bambino in braccio. Aggiungerei anche la posizione assunta dalle salme: quella che si assume a corpo caldo una volta in mare (braccia e gambe penzoloni) e quella assunta in ambiente asciutto (esempio seduta) e, già in rigor mortis, mantenuta in mare. Il velivolo imbarca acqua ed inizia ad affondare.

Lasciò la superficie del mare con all'interno ancora 30 metri cubi d'aria, o meno se nell'ammarraggio perse l'ala ed un motore, per pareggiare il suo peso, tanti sono i metri cubi di volume dall'ultima "dump valve" al portellone posteriore. A seconda dell'assetto anche quella nei bagagli ed altre strutture a tenuta. Credo che a quel punto le infiltrazioni si siano ridotte quasi a zero, è diventato una bottiglia con il collo all'ingiù. Per i fenomeni già spiegati ha un affondamento rallentato.

Alle 08.00 vidi quella riga nera, continuò ad affondare ed a una quota indefinibile implose.

Cede la parte anteriore in prossimità dell'accesso in cabina, in quella zona vengono trovate le lamiere accartocciate all'interno e sui primi sei sedili

vengono trovate la maggior parte delle schegge. La pressione fa sì che l'acqua abbia un'energia enorme, comprime la bolla d'aria agendo all'interno dell'abitacolo come una bomba e lo riduce in pezzi. Le deformazioni prodotte nella parte posteriore hanno infatti fatto supporre l'esplosione di una bomba nella toilette. In questa fase sono stati prodotti gli effetti sui passeggeri attribuiti a precipitazione e le deformazioni delle lamiere verso l'esterno.

Il fenomeno sorbona generato nella carlinga imprime all'aria una velocità a salire trascinando con sé cuscini, valige e cadaveri. Tutto questo con una velocità di risalita diversa, pertanto assistetti al fenomeno di affioramento dalle 08,40, circa, per quasi due ore.

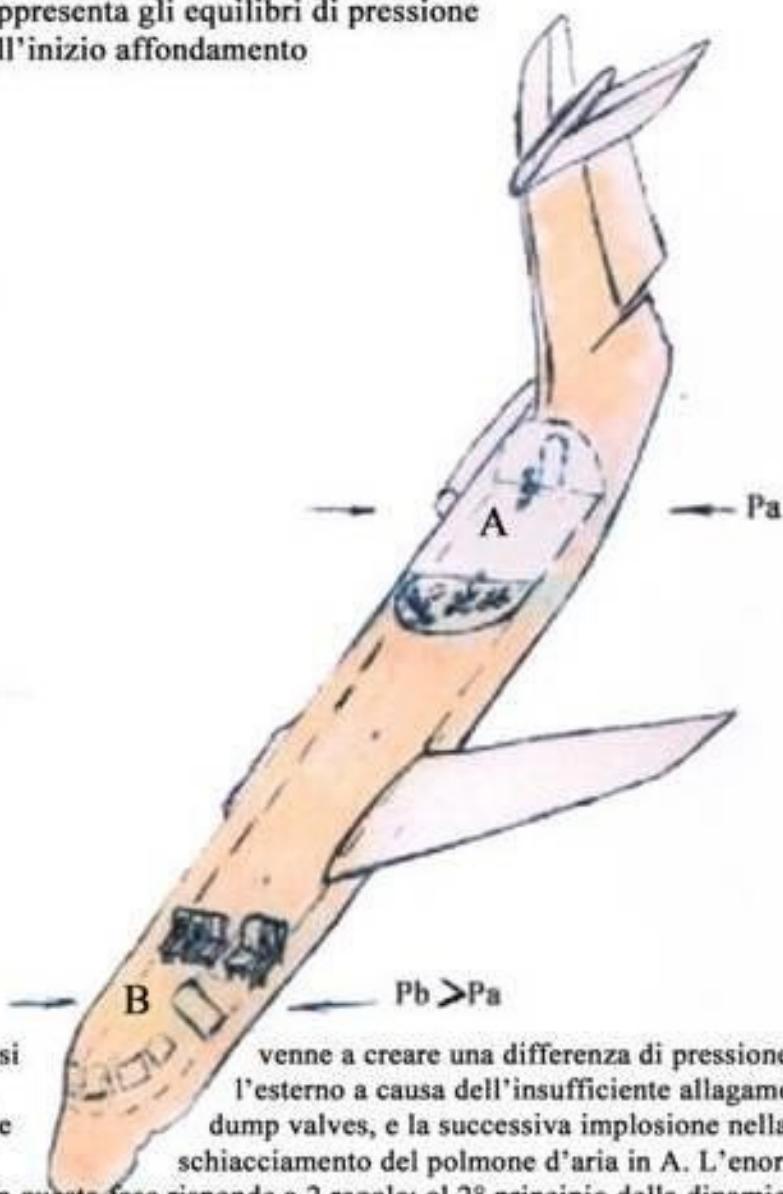
Alle 09.45 arrivò l'elicottero HH3F da Ciampino con l'operatore RAI a bordo che effettuò le riprese; marcai con i fumogeni i corpi affioranti allo scopo di semplificare il loro recupero quando arrivarono le Unità navali che a loro volta fecero decollare i loro elicotteri. Anche loro marcarono i cadaveri con i fumogeni.

Alle 11.15 vennero messe a mare delle scialuppe ed iniziarono il recupero.

Alle 12.00, per termine di autonomia, lasciai la zona. Appena arrivato alla sala operativa, poco dopo l'atterraggio che avvenne alle 12.55 (sul libretto 13.10 per compensare i 15 minuti di rullaggio) vidi in televisione quanto ripreso dall'elicottero con il tele operatore.

Di questa mia testimonianza, arricchita dalla ricostruzione, non c'è un riferimento in nessun testo, forse perché rilasciata senza la soggezione del luogo e del magistrato. E non si può ritenerla prodotta da un'occulta regia, perché coglie aspetti sconosciuti a tutti, o forse no, ma valutati in maniera diversa.

L'immagine rappresenta gli equilibri di pressione
al momento dell'inizio affondamento



Nella discesa si
tra l'interno e
della cabina dalle
zona B con lo

venne a creare una differenza di pressione
l'esterno a causa dell'insufficiente allagamento
dump valves, e la successiva implosione nella
schiacciamento del polmone d'aria in A. L'enorme
forza rilasciata in questa fase risponde a 2 regole: al 2° principio della dinamica
 $F = \text{Massa} \times \text{Accelerazione}$ e alla quantità di moto $P = \text{Massa} \times \text{Velocità}$.

Ambidue regolano l'idrodinamica nelle centrali idroelettriche laddove la potenza
entalpica dovuta al dislivello si trasforma in energia. Nel microsistema di una
cabina d'aeroplano si sono create le stesse condizioni: energia entalpica dovuta
all'alta pressione esterna e caduta (al contrario diremo salita) verso la bassa
pressione. Solo così si giustificano danni da missile e da bomba senza tracce di
esplosivo.



Il flusso d'acqua per effetto Sorbona genera una decompressione nella parte più bassa del velivolo. Non si possono giustificare in nessun'altra maniera le schegge di plastica interne dei finestrini, senza la presenza di schegge di vetro della parte esterna

Collaborazione con l'Ing. Trombetta

Nel settembre 2014 ricevetti una lettera dall'Ing. Albano Trombetta, era venuto a conoscenza del mio indirizzo tramite l'INPS. Cercava un incontro con me, venuto a conoscenza della mia ricostruzione dal Comandante Aimone Costa, imbarcato con lui, durante il secondo recupero dei rottami dell'aereo. Giunse a Cagliari l'08 ottobre e, ospite nel B&B "Sa Babbaiola", in una mattina sentì ciò che avevo da raccontare. Prese a cuore il racconto proponendosi di veder accolta la mia ricostruzione, arricchendola con le sue conoscenze che lo avevano già portato ad esprimersi verso l'ammarraggio, l'affondamento lento ed al corto circuito di qualche componente dell'impianto elettrico che abbia causato lo scoppio nel locale elettronico (pag. 4, 5, 6 dell'allegato 13 - MEMO CONFIDENZIALE).

Ha proposto la soluzione all' Ing. Bonazzi, al prof. Goran Lilja, al Sen. Giovanardi ed al Gen. Manca. Personalmente gli chiesi, abitando lui a Roma, di operarsi per avere il filmato originale dell'operatore Rai giunto alle 09.45 sul posto a bordo dell'elicottero, ritenendo fosse nell'incartamento, desecretato, del caso. Tanti i tentativi senza risposta, alla fine, per interessamento di un Senatore delle 5 Stelle è riuscito a farmi avere i filmati trasmessi dai TG, dotazione dell'indagine, ma con scarso risultato. Di una ripresa durata più di un'ora che documentava la risalita dei corpi dalla mia fumata e dal mio colorante giallo, sono in possesso di poche scene che testimoniano soltanto la mia partecipazione alla missione, la disposizione a scia dei materiali affiorati, la posizione di navi ferme nel cerchio delle 2000 yds, la presenza dei fumogeni vicino al materiale affiorato. L'intero filmato deve essere stato giudicato non interessante. Gli è stato detto che non c'era altro materiale né in tribunale né alla Rai. Un'altra Sinadex?

Svanito! Tutto ciò che ci è stato dato è contenuto in un DVD che sarà pubblicato sulla pagina Facebook UsticaPerNoi.

Ricevo la notizia della sua morte per malattia il 16.08.2018. Prendo il testimone e continuo la staffetta.

Rome, 5 Sett 2014

Egr.Com.te Bonifacio,

mi chiamo Albano Trombetta.

Dal 1980 al 1997 ho diretto la MSSspa (Mediterranean Survey and Services), società romana specializzata in indagini marine e sottomarine, da me stesso fondata dopo vent' anni di esperienza francese.

Forse di essa ha inteso parlare da Aimone Costa, che ho avuto come collaboratore durante un certo numero di anni, in particolare quelli in cui si svolsero le campagne di ricerca e ricupero dei resti del DC9 "di Ustica", all'ultima delle quali Costa partecipò, agli inizi degli anni novanta, nel ruolo di supervisor a bordo della Valiant.

Da questa sua esperienza egli trasse convinzioni, da me in massima parte condivise, consegnate in una Relazione riservata, centrata sull'assoluta totale credibilità del Rapporto di missione da lei stilato al rientro a Elmas. Mi era parso di capire, all'epoca, che anche lei ne avesse avuto copia: ignoro tuttavia quali fossero i vostri rapporti e so per esperienza quanto sia stato sempre difficile per tutti mantenere con Aimone - uomo peraltro di grande spirito ed intellettuale - relazioni a-confittuali.

Comunque sia, nelle diverse esternazioni mediatiche da lei concasse durante questi ultimi vent'anni, nel vano tentativo di ricondurre la lettura dell'intera vicenda nel solco del reale e non dell'immaginario più o meno disinteressato, ho costantemente ritrovato lo stesso filo conduttore e le stesse argomentazioni che già allora ci apparvero chiari.

Personalmente e come Direttore Generale della MSS sono poi stato tirato in ballo da certa stampa (La Nazione, Resto del Carlino, Avvenimenti) e dall'ineffabile giudice Priore, come possibile inquinatore di prove giungendo per primo, forse a nudo, a sottrarre dal relitto barre di uranio clandestinamente imbarcate. Ovviamente ho vinto la causa (contro i giornali); per quanto riguarda il magistrato - che dati gli accaduti suppongo non essere in cima alle sue simpatie - non ho potuto che seguirne l'operato nel corso degli anni, chiedendomi *usque tandem* potevano arrivare malafede e disonestà, non solo intellettuale, condizionamento dell'opinione pubblica e totale impunità.

Ho pertanto continuato a seguire le vicissitudini di questa tristissima vicenda (processi, prese di posizione ufficiali, teatrini dei vari organi stato e via dicendo) più o meno da vicino, per quanto consentitomi dagli impegni professionali che mi hanno fatto trascorrere all'estero lunghi periodi di tempo.

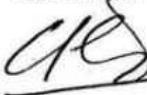
Ora, da qualche anno sono in pensione e godo di parecchio- talvolta troppo- tempo libero, che per una certa parte ho dedicato a rivisitare la nostra vicenda, approfondendo aspetti mai presi in considerazione e guardandone altri da angolazioni diverse. Esercizi resi possibili anche dall'accesso consentitomi agli archivi del Tribunale di Roma relativi ai processi ai vertici dell'Aeronautica, nonché da quel magico strumento rappresentato da internet.

Da più parti mi si esorta a non lasciare incompiuto e inutile tutto questo lavoro, dandogli pubblica divulgazione, in un modo o nell'altro, anche per dovere civico. Non ho ancora preso alcuna decisione in proposito, ma qualunque essa sia essa non può prescindere, a mio modo di vedere, dal riconoscimento del suo ruolo e del suo contributo nella ricerca della verità.

Vuole cortesemente darmi la possibilità di prendere direttamente contatto per eventualmente fissare le modalità di un incontro? Gliene sarei grato.

Qui di seguito le mie coordinate:

Cordialmente



Rimando all'Allegato 13, la MEMO CONFIDENZIALE

consegnatami.

Capitolo V

Il Mig libico

I 18.7.80, intorno alle ore 13.00, il carabiniere Francesco Pirro – in servizio presso la stazione Carabinieri di Caccuri – ricevette una comunicazione telefonica di «tale Ambrosio» con la quale lo si avvertiva della caduta di un aereo. Sul posto segnalato si recarono l'appuntato Consalvo e il carabiniere Ferrara.

Alle ore 17.00 in località «Timpone delle Megere» o «Colimitti», in Agro di Castelsilano, il vice pretore di Savello, dottor Michele Rugiero, effettuava con l'assistenza del dottor Francesco Scalise, ufficiale sanitario di Castelsilano, la ricognizione di un «cadavere di sesso maschile, di razza bianca, dell'apparente età di 25 anni, che indossava una tuta avion, una maglietta bianca, scarponi a gambaletto e un guanto di pelle scura, nonché parte di tela da paracadute». Il cadavere veniva giudicato «in incipiente stato di decomposizione», tanto da consigliarne l'immediato seppellimento. Secondo il dottor Scalise la morte era stata causata da «frattura della base cranica conseguente ad urto violento contro corpo contundente duro» e veniva fatta risalire «presumibilmente» intorno alle ore 11.30 dello stesso giorno, 18.7.1980.

Alle ore 17.30 i marescialli Raimondi e Lo Giacca giunsero in località «Timpone delle Megere» e procedettero a una ricognizione dei luoghi. In particolare essi rilevarono che la zona era «interessata da un'estesa area bruciata dall'incendio provocato dalla caduta dell'aereo e si estendeva dal punto del presumibile impatto verso monte e verso il costone di destra». Rilevarono altresì che «in un canalone... erano disseminati i resti di un aeroplano...» e che «nella parte mediana del canalone, su una pietraia, fra i resti del velivolo, era adagiato un cadavere... con le cinghie del paracadute legate al corpo».

I predetti militari riferirono inoltre che «verso valle, sempre poco distante dal cadavere», avevano rinvenuto un casco per pilota, «di color nero intriso di sangue». Nulla fu detto circa l'esistenza o meno di scritte sul casco medesimo. Nel verbale di sopralluogo non si fece riferimento alcuno alla circostanza secondo cui il cadavere calzava uno stivaletto in dotazione dell'Aeronautica militare, e anzi si afferma che «non calzava scarpe».

Il 20.7.80 venne predisposto per il direttore del Sismi un appunto nel quale si riferiva quanto acquisito sul luogo «da elemento della struttura periferica dipendente competente, operante in contatto con la commissione di inchiesta dell'Aeronautica militare». Nell'appunto in questione si affermava che: a) il velivolo era di nazionalità libica ed era militare «pur non essendo armato ed essendo privo di taniche aggiuntive»; b) il pilota, deceduto, non aveva documenti di identificazione e tuttavia dalla scritta in arabo rilevata sul casco poteva identificarsi in Ezzedine Khaled; c) calzava anfibi militari con la sigla «A.M.I.»; d) la commissione dell'Aeronautica militare aveva recuperato le parti più significative del velivolo trasportabili a mano nonché l'apparecchiatura fotografica di bordo; e) la caduta dell'aereo era da attribuire all'essurro del carburante avvenuto verosimilmente

durante un tentativo di fuga del pilota.

Sempre in data 20.7.80 il Sismi inviò all'onorevole Lagorio, ministro della difesa, un appunto contenente notizie raccolte dal Sios Aeronautica in cui si affermava, tra l'altro, che «il raggio di azione del Mig23 era di circa 700 miglia nautiche con 3 serbatoi aggiuntivi e di 400 miglia nautiche senza serbatoi aggiuntivi». Nell'appunto si precisava inoltre che la commissione guidata dal generale Tascio aveva eseguito rilievi che escludevano l'avvenuto impiego di serbatoi aggiuntivi e consentivano di stabilire che il pilota non aveva fatto uso dei paracadute; che la visibilità era buona e che l'aereo volava verosimilmente a bassa quota (in quanto non è stato rilevato dai radar della Difesa aerea nonostante il forte sigma). Il Sios Aeronautica formulò l'ipotesi di una *fuga del pilota* e specificò che tra i rottami era stato rinvenuto «uno stivaletto di volo in dotazione all'Aeronautica militare italiana».

Lo stesso 20.7.80 l'ambasciata libica a Roma inoltrò al Ministero affari esteri una nota verbale in cui si informavano le autorità italiane che alle ore 10.30 del 18.7.80 un Mig23 libico mentre era in volo di addestramento aveva interrotto i contatti ed era scomparso, e che il pilota, colto da malore, aveva continuato nella stessa direzione il volo fino all'essurro del carburante. L'ambasciata libica comunicò di aver appreso dalla stampa dell'avvenuto ritrovamento in Calabria del relitto di un aereo recante scritte in lingua araba per cui aveva dedotto che potesse trattarsi dello stesso aereo scomparso e chiese l'autorizzazione affinché esperti libici effettuassero un sopralluogo nella zona dell'incidente e provvedessero al recupero urgente della salma del pilota e del velivolo. Nella predetta nota verbale si precisò altresì che il Mig23 a circa 200 km da Bengasi, a seguito di malore che aveva colpito il pilota, era disperso ed era precipitato in Calabria.

Il 21.7.80 una «Divisione collaterale» del Sismi comunicò notizie apprese in Libia, in cui si faceva riferimento all'ipotesi di un tentativo di fuga del pilota.

Sempre il 21.7.80 il Sios Aeronautica comunicò al Sismi alcune informazioni sull'incidente occorso al Mig23 e in particolare riferì che «il 18.7 alle ore 11.00 ora locale un velivolo Mig23 monoposto, caccia-intercettore, precipitò nei pressi dell'abitato di Castelsilano (CZ); che l'aereo era di nazionalità libica «in quanto recava una coccarda di color verde (sui resti del timone di direzione) che identifica i velivoli militari libici». Si aggiunse, inoltre, che l'aereo «era penetrato nell'area di responsabilità della Difesa aerea nazionale senza essere stato avvistato dalle postazioni radar della Sicilia e delle Puglie», che il pilota doveva aver navigato «con buona approssimazione» e che non si trattava di missione di spionaggio, per cui si avanzava l'ipotesi che il pilota per errore di manovra o per altra avaria agli strumenti di navigazione aveva deviato dalla rotta durante una missione di addestramento oppure che il pilota stava mettendo in atto un «piano di evasione finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo».

Capitolo IV

Analisi conclusive

Un Mig 23 veniva a cadere sui monti della Sila il 18 luglio 1980 al termine dell'autonomia. I due periti incaricati dell'autopsia sul pilota lo hanno confermato, in una relazione consegnata al magistrato il 23 luglio, indicando la morte avvenuta cinque giorni prima. Gli stessi, dopo aver ricevuto la visita di un Capitano dell'Arma, compilano una nuova relazione correggendo la data a venti giorni prima. Questa correzione non era accettabile, perché dopo quel tempo si sarebbero dovuti trovare nidi di larve, e se ne sarebbero dovuti accorgere dal primo esame (quanto mi è stato suggerito dal Giudice Bucarelli dichiarandolo depistaggio).

Non basta, nell'allegato foglio, redatto dalla Commissione Stragi, si legge come il 20 luglio l'Ambasciata libica a Roma inoltrò al Ministero Affari Esteri una nota nella quale informava le autorità italiane che il 18 luglio alle 10,30 mentre era in addestramento, un pilota si era sentito male ed ha proceduto verso l'Italia. Che sia malore o desiderio di scappare dalla Libia non cambia, la data era il 18. E non è nemmeno pensabile che, nella notte tra il 27 ed il 28 giugno, nel Tirreno vi fosse una trappola per Gheddafi, atterrato a Malta, utilizzando il velivolo disertore o altro mezzo, **perché l'Ambasciata libica, con quella nota, fece morire ogni sospetto.**

È un caso questo, cosparso di un'infinità di depistaggi. È possibile che tutto sia nato dall'impressione errata di un radarista che ha generato azioni internazionali e che la sudditanza della nostra politica estera abbia poi portato alla cancellazione di tracce radar, o ad altro scenario? Tutto questo deve aver visto coinvolta la politica, non è possibile che l'iniziativa fosse militare.

Nell'articolo "DIECI ORE A GALLA" di Europeo del 27 luglio 1990 (Allegato 1), dopo due mesi dalla revisione della perizia Blasi, o meglio ancora nell'articolo sul Corriere della Sera del 27 giugno 1990 a pag. 151, ambedue i giornalisti pongono la stessa domanda: **"Perché il Presidente Cossiga che**

ripetutamente aveva negato l'incontro con i famigliari delle vittime ora lo programma? Perché il 20 giugno dà il via ad una serie di contatti di approfondimento convocando il Presidente del Consiglio (Andreotti), Ministri e vertici della Magistratura? Partendo dall'inedita testimonianza del pilota che per primo giunse sul luogo dei ritrovamenti, si ipotizza che il velivolo abbia galleggiato per dieci ore...". Quasi dovesse liberarsi di qualche tormento nato nell' '80 quando era Presidente del Consiglio.

Oppure è una vergogna per come sono state condotte le indagini e le errate interpretazioni delle perizie, sino a quando in qualità di primo testimone feci spostare l'evento e l'attenzione da 8000 metri di quota a 100 metri sott'acqua. Questo avvenne dopo 8 anni e sei mesi dall'evento. Non fui mai sentito prima!

I rapporti di volo degli elicotteri sembrano inventati solo per nascondere l'inadeguatezza del controllo dei mezzi in quella notte? Il non citare Marisardegna e il 30° Stormo nel già visto telegramma di Maridipart Napoli è stato un lapsus? Personalmente credo che un segreto in Italia non sarebbe durato così a lungo con tanti attori, perciò ritengo sia solo incapacità. Vedo, per quanto mi è stato possibile cogliere dal mio vissuto, l'interesse di chiudere quanto prima il caso, senza compromettere la nostra posizione nella NATO. Saranno state prese misure atte a coprire quando inizialmente, dalle tracce radar, sembrava essere un'azione di velivolo militare USA, sempre negata dagli americani.

In seguito, quando questo stava diventando incidente di volo per avaria, si è dovuto coprire qualcosa di più grave: i depistaggi, gli errori, le spese inutili per i due recuperi e non ultimo le varie spese all'Erario per il riconoscimento delle responsabilità per una colpa inesistente.

Non aver assicurato la sicurezza degli spazi aerei? Il personale era tutto in servizio! Il radar era in linea con la tecnologia dei tempi, nei miei voli all'estero non trovavo grosse differenze. Era adeguato alle necessità? NO! Non lo era: quando dovevo fare un check nel golfo di Hammamet perdevo l'assistenza di MORO radar. Si perdeva anche il collegamento radio per la bassa quota che dovevo mantenere. La tecnologia è certamente migliorata, si naviga in sicurezza ma allora non si aveva di meglio.

Mi si chiede: "**non hai paura a divulgare questo scritto, contesti l'operato di strutture più grandi di te, fai nomi, potresti avere delle ripercussioni**". Analizziamo:

a) Se dovessero provenire dalla Magistratura, con tutte le approvazioni della ricostruzione arrivate dai periti Pratis, Blasi e Cerra, dal Giudice Bucarelli ed altre persone che mi hanno sentito, ritengo che il caso verrebbe riaperto, la Corte dei Conti e la Stampa tornerebbero ad interessarsi del caso e forse l'effetto cercato non verrebbe raggiunto. Mentirei se dicessi che temo questa eventualità, anzi, in questi ultimi anni la sto provocando perché dovesse succedere di venir accusato di calunnia da un qualsiasi magistrato, ad un processo saprei quali testimoni invitare e quali domande suggerire ai miei avvocati.

Avrete notato come questo testo abbia un indirizzo tecnico, forse anche di difficile lettura per un lettore comune. Molti mi hanno chiesto di dargli una veste più romanzata. Ho sempre rifiutato il cambiamento, perché attendo le reazioni di qualcuno. Non c'è una calunnia, niente, ho citato testi, considerazioni e perizie, provenienti da Uffici Legali, quest'ultime senza arrivare a dare una spiegazione del perché l'aereo fosse stato danneggiato nella zona anteriore da un missile ed in quella posteriore da una bomba probabilmente esplosa nella toilette. Fenomeni avvenuti contemporaneamente quasi a voler avere la certezza che l'aereo venisse abbattuto.

Ho solo dato interpretazioni diverse, doverosamente documentandole tecnicamente.

Il giudizio di Palermo meritava certamente degli approfondimenti, ma era anche importante porre fine ad una storia infinita e costosa. Certo non dà giustizia alle molte persone, professionalmente autorevoli a livello internazionale, che hanno osato non condividere una linea di pensiero, "**sembrerebbe quasi essa fosse già stabilita**" (Lilja). Li hanno chiamati "inquinamenti peritali". Sentirsi dire alla consegna della relazione: "**...nonostante la relazione sia il risultato di un buon lavoro, essa è, sfortunatamente, del tutto inutile...**" non è certamente un grazie! Neutralizzare inoltre, il collegio peritale Misiti per inquinamento, solamente perché non erano sulla linea di giudizio del Magistrato, (manifestandolo fra di loro al telefono), mi è sembrato esagerato. Ho letto l'espressione "**siete periti dell'accusa, come potete trovarvi a difendere gli imputati**". Quale elevato pensiero di **Giustizia!** La competenza in campo era notevole, valeva una risposta autorevole, ma ne è venuta fuori che è sembrata una prepotenza. Erano troppi i non concordi per il "missile". Goran Lilja, quale perito partecipante alle indagini, racconta la propria esperienza nel suo sopra citato libro e dichiara "**non**

ho dubbi che si sia trattato di un'esplosione interna. Devo confessare di aver avuto la sensazione che la nostra indagine sia stata, a suo tempo, iniziata sulla base di una sottintesa aspettativa di ottenere un certo risultato ...”.

Nel 2018 Il dott. Lazzeri, editore di Lo Gisma, nel bocciare il suo interesse a pubblicare questo testo, scrisse: “... sulle illazioni, sulle ipotesi, sulle presunte deduzioni, possiamo ragionare per anni ma il diritto italiano per poter esprimere una qualche sentenza di condanna esige il rispetto della formula **al di là di ogni ragionevole dubbio**. Il che significa in altre parole, **prove e fatti certi**. Qui non mi pare che vi si possano ravvisare novità in merito alla fuga dei dubbi”.

E dire che non gli avevo chiesto nessuna revisione del processo; dopo la pubblicazione di tanti testi che sponsorizzavano missile o bomba, chiedevo si pubblicasse il cedimento strutturale.

La sentenza di Palermo dove ha rispettato l’“**al di là di ogni ragionevole dubbio**”? Credo che la lettura di questo testo faccia sorgere più di un ragionevole dubbio! Non trascurando le conclusioni di almeno tre Commissioni, la Pratis, la Blasi e la Misiti, le relazioni di Taylor e dei periti di parte. Gli preparai una lettera di risposta che non spedii per le evidenti motivazioni del suo rifiuto: “Al di là di ogni ragionevole dubbio” non significa prove e fatti certi, come lei dichiara, si usa quando non ci sono. Il rapporto di volo e la mia testimonianza, sostenuta dalla ripresa RAI e dai messaggi, **sono prove**. Glielo avevo detto che non si poteva attendere ciò che non potevo darle, lei nascondeva altro, **una sottintesa aspettativa di ottenere un certo risultato...** (rubo le parole di Lilja)”.

Direi d’aver vissuto una missione di soccorso come tante altre, con un’allerta sin dall’inizio evento. La preparazione del volo da me fatta sulla documentazione delle posizioni delle unità civili e militari, nell’area assegnata, non metteva in evidenza nessuna condizione anomala. Le mie precedenti esperienze sugli incidenti di volo trovavano risposta in avarie o errori di pilotaggio. Sin dal primo momento mi sono indirizzato a cercare cause che riportassero a queste soluzioni e le ho trovate.

Non trovo giustificazioni alla mancanza di acquisizione del filmato effettuato dal tele operatore. Tutto il caso Ustica è pieno di mancata presentazione delle documentazioni. Quando trovano un morto in un

appartamento, sigillano e fanno i rilievi della scena poi controllano le telefonate. In Ustica sono andati prima a controllare le telefonate e solo dopo 10 anni si sono interessati alla scena. Quanto ho acquisito dal tribunale, è limitato ai soli filmati trasmessi nei TG.

Dove è finito il filmato intero di circa un'ora, che documentava la risalita dei corpi? Ricordo benissimo d'aver visto, al primo Telegiornale, le riprese di due passaggi dell'elicottero. La prima, appena arrivato fissa l'immagine di tre salme vicino al fumogeno, la seconda, cinque corpi vicini ad un fumogeno e ad un colorante, che lanciai per fermare la scena. Tre di quei corpi erano già stati filmati il passaggio precedente. Non si trattava di un'altra localizzazione ma della stessa. Facile errore di interpretazione se non si guardava il loro abbigliamento, era la sequenza di risalita.

Il giorno che venni interrogato dal Dott. Bucarelli per spiegare cosa sia successo il 28 mattino feci l'esempio di una vettura buttata a mare con i finestrini aperti. Avrebbe raggiunto il fondale integra; altra cosa se in qualche maniera avessi ritardato l'allagamento della cabina. Solo in questo caso si sarebbe ottenuta la frantumazione avvenuta sul DC9.

Il **“tutto torna”** che mi disse il giorno fu una manifestazione di approvazione. Per la stessa testimonianza, a distanza di diciotto mesi, un Magistrato mi applaude, l'altro mi fischia, quello che mi ha applaudito aveva studiato il caso dal '83 al '90, e venne sostituito perché le sue indagini portavano all'esplosione interna. Non è questa la dimostrazione del giudizio di fallibilità che la stessa Magistratura da a sé stessa? Quello che mi ha fischiato, nominato da un anno non aveva ancora letto le mie deposizioni ed il mio rapporto di volo.

La griglia delle compatibilità di pagina 183, esito finale della Commissione Misiti tratta pure essa dal libro di Lilja, rappresenta un elenco riassuntivo delle argomentazioni che erano state prese in considerazione sino dalla data di coinvolgimento della Commissione. Ciò non esclude che alcune altre argomentazioni potessero essere valutate. Se si fossero prese da subito in esame le testimonianze dell'equipaggio dell'ATLANTIC, degli elicotteri, del personale della Marina addetto ai recuperi dei corpi, con l'aggiunta della visione del filmato RAI, si sarebbero dovute dare risposte di compatibilità in netto contrasto con quelle date. Cosa che ho provato a fare io, aggiungendo altre tre “evidenze” di fatti trascurati.

Appare evidente che la Commissione non ne fosse a conoscenza. Al Giudice

Bucarelli testimonia il 20 febbraio 1990, ed al Giudice Priore il 18 novembre 1991. I filmati RAI furono acquisiti dal Dott. Bucarelli nel luglio 1990.

Vorrei confrontaste la mia colonna delle compatibilità affiancata a quella citata, unica perizia **gratuita**.

Questa tabella evidenzia le compatibilità per le varie ipotesi proposte e le relative valutazioni. Nella mia colonna la parola “concordo” è sostitutiva alla parola “compatibile” per non carpire il lavoro fatto dai periti, giudicando più prossima alla mia ricostruzione la colonna dell’esplosione interna (bomba per la Commissione, colpo d’ariete per l’implosione, da me proposta).

Al terzo punto dell’elenco “riscontri”, è evidente che la valutazione è stata data prima del completo recupero dell’aereo, poiché, dai rilievi fatti in seguito sui rottami, non trovarono alcuna traccia di esplosivo. (Allegato 11) Probabilmente lo dettero per scontato visto la presenza del T4 e del fosforo (ma pur sempre la mancanza di TNT) su alcuni oggetti e corpi recuperati in superficie. Cosa, per lo meno, da discutere in quanto si sarebbe potuto trattare di tracce dei fumogeni lanciati quale segnaletica, sia dagli elicotteri che dall’aereo ATLANTIC.

EVIDENZE RISCONTRATE	IPOTESI E RELATIVE VALUTAZIONI					RELATIVE VALUTAZIONI BONIFACIO
	CEDIMENTO STRUTTURALE	MISSILE	BOMBA	COLLISIONE IN VOLO	QUASI COLLISIONE	
Tracce radar anteriori all’evento	COMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	COMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	Concordo
Tracce radar successive all’evento	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Tracce di esplosivo all’interno del velivolo	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Non rilevate in entrambi i casi
Tipo di esplosivo TNT + T4	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Schegge di lega leggera con bordi airovolati	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Penetrazione di schegge nei cuscini	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Pirolizzazione della stoffa	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Arresto contemporaneo di tutti gli impianti	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	COMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Assenza di pezzi estranei nell’area di recupero	COMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	COMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	Concordo
Assenza di forature e di schegge estranee	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	Concordo
Assenza di impronte d’urto	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	Concordo
Distacco simultaneo e simmetrico dei motori	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Assenza di corpi estranei nei motori	POCO COMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	COMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	Concordo
Chiodature estruse e strappate	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Lamiere del rivestimento arricciate	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Rigonfiamenti nel rivestimento	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Tubi del condizionamento e della toilette schiacciati	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Maschere ossigeno non attivate	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Rottura “negativa” di un’estremità alare	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Frammenti “stampati” su parti dei motori	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Frattura netta di due grandi pannelli di fusoliera	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Deformazione del lavabo della toilette	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Sfondamento paratia pressurizzata e pavimento toilette	INCOMPATIBILE	POCO COMPATIBILE	COMPATIBILE	INCOMPATIBILE	INCOMPATIBILE	Concordo
Assenza di “gas washing”	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	COMPATIBILE	Concordo
Sopravvivenza all’evento di alcuni passeggeri						Compatibile
Simultaneo evento indicativo di missile e bomba						Compatibile
Affioramento dei corpi dopo 13 ore da un punto del mare. (test. Atlantic, elicotteri, RAI)						Compatibile

Questa mia inchiesta ha la pretesa di demolire le certezze delle perizie sinora assunte, con il semplice ascolto di quanto dice il rapporto del mio volo e la numerosa messaggistica che lo conferma, nonché la visione delle riprese video effettuate quel mattino dalle 0945B. Mi riferisco all'affioramento di oggetti e cadaveri indice di azione sequenziale ad un ammaraggio.

RILIEVI PERITALI

- 1) Le due tracce radar attribuite a due velivoli,
- 2) Velocità delle schegge nei corpi di 208 m/sec,
- 3) Danni di precipitazione sui corpi a velocità 440 k/h contro la superficie del mare immobile,
- 4) Danni fusoliera attribuiti ad azione di missile,
- 5) Danni nella toilette attribuiti a bomba,
- 6) Ritrovamenti in vasta area, nell'immediato,
- 7) Presenza fosforo e T4 su oggetti ripescati il mattino non trovati sugli oggetti raccolti dal fondo, assenza di fori, di schegge e di CO e HCN nei polmoni
- 8) L'arresto contemporaneo di tutti gli apparati,

- 9) Chiodature estruse e strappate attribuite all'effetto di una bomba,

- 10) Cabrata immediata allo spegnimento delle turbine, è venuto meno il momento a picchiare da loro generato,

POSSIBILE LETTURA DIVERSA

tracce appartenenti ad un unico velivolo, la prima attribuibile a materiale fuoruscito, la seconda al corpo principale dell'aereo stesso,
molto inferiore se consideriamo l'ambiente in acqua e corpi ammollati, moto dell'acqua verso corpi immobili, tonnellate d'acqua a 50 m/sec,
danni dovuti a implosione della struttura per pressione subacquea,
danni dovuti ad azione dinamica idraulica contemporanei all'implosione,
posizioni certamente errate per errato rifasamento, le navi erano ferme in un cerchio di 2000 yds documentato dalla ripresa televisiva,
composizione chimica dei fumogeni impiegati per la segnalazione,
per marcare gli stessi oggetti e corpi,

è difficile attribuirlo ai casi analizzati dai periti salvo che il velivolo non sia disintegrato. Non sarebbe giustificata la contenuta area dei ritrovamenti sul fondo e la traccia radar dei rottami sospinti dal vento ad est non giustificherebbe il ritrovamento ad una decina di miglia più ad ovest,

è difficile sostenerlo per l'assenza di fori di schegge ed assenza di bruciature, molto più pulito il lavoro di una enorme massa d'acqua sparata a velocità superiore a 50 m/sec come da me ipotizzato,

cabrata eseguita intenzionalmente per limitare i danni alla fusoliera e per portarsi a 140 kts, velocità prevista da manuale nelle discese di emergenza,

DOMANDE NON POSTE AI PERITI

- 11) Ci sono stati sopravvissuti alla caduta dell'aereo?
- 12) Possibile azione contemporanea missile-bomba?
- 13) E' possibile che i corpi precipitati non vengano trovati in superficie ed affiorino dopo ore?

Sì, ci fu sopravvivenza all'evento di alcuni passeggeri, almeno in 2 casi: madre abbracciata al figlio, e giovane con l'arto fasciato,

Simultaneo effetto di bomba e missile senza lasciare tracce di esplosione, giustificabile solo per una azione idraulica,

L'affioramento dei corpi dopo 13 ore dall'evento, in un punto della superficie del mare contemporaneamente ai cuscini e le valigie con un fondale di 3.800 metri; è la dimostrazione che il velivolo si trovava intero, per l'abitacolo, a quota superficiale

Interessante pure la relazione peritale condotta dal Dott. Ing. Ermanno Bazzocchi, che porta l'abbattimento dell'aereo dovuto ad una bomba. Gli effetti descritti non contrastano con quelli da me esposti sebbene io li motivi dall'esplosione di un componente strutturale dell'aereo, vista l'assenza di ogni tipo di esplosivo sui rottami raccolti.

È mancata la figura del Coordinatore, quel Comandante che, a bordo dell'Atlantic, ha dato una sequenza ordinata degli eventi ed alle informazioni, e via via acquisendone altre, unendole senza escluderne alcuna, anche se con quasi nove anni di ritardo.

Dovrei delle scuse al Dott. Viola della Corte dei Conti di Cagliari che aveva riposto in me una grande fiducia. Mi chiese di analizzare le carte che mi aveva dato. L'ho fatto, le risultanze erano talmente evidenti, erano nelle loro mani.

Sebbene gli avessi descritto integralmente la mia ricostruzione dell'accaduto nel mare di Ustica, indicato quanto dicevano i rottami del velivolo già recuperati nella prima campagna (foto a pag.18), che non richiedevano una seconda se non per aumentare le spese senza benefici salvo il costruire un nuovo monumento, non sono stato incisivo nel giudizio fornитogli.

Lo ritenevo debole, facilmente criticabile perché gli studi nascevano in un autosalone, da uno non laureato, senza il contatto diretto con gli indizi e le prove e, non ultimo, da un ex militare. **Altra cosa se, dai suggerimenti, le risultanze le avesse tratte lui.** Spese, spese, spese. Ho fornito a tutti gli inquirenti: Amm. Pizzarelli, Dott. Maggi, Dott. Bucarelli, Dott. Viola ed al Dott Priore tutti gli spunti per continuare da soli.

b) Se dovessero provenire dagli ambienti militari, ho dato giudizi precisi su errate documentazioni e sugli errori di valutazione di quanto stava succedendo, da parte dei militari impegnati nei soccorsi, io per primo. La mia tardiva ricostruzione poteva essere fatta sul posto dalle navi o a terra da Martina Franca. Trovo la colpa solo in coloro che non accettano il ravvedimento.

c) Nessuna critica nei confronti di chi ha studiato tecnicamente il caso, i tecnici esaminano e valutano le prove che ad essi vengono fornite, se alcune di queste vengono omesse o falsate, il loro lavoro diventa vano.

Per le autopsie ho un giudizio negativo. In questo, i periti sono stati aiutati, in senso negativo, dal fatto che non si è mai avuta e forse non è stata mai fatta, la relazione del medico di bordo, che in tali situazioni è medico legale ed Ufficiale di Stato Civile ed avrebbe dovuto effettuare i primi rilievi.

Non può non venir rilevata la posizione mantenuta dai corpi, durante il recupero. Se non è stato verificato l'abbraccio della madre al figlio o se non è stato rilevato il tentativo di fermare un'emorragia con una manica di camicia vi saranno altri sistemi per giungere a capirlo? Se è stato conservato l'abbigliamento, avranno trovato la camicia con una manica sola? Se non fosse stato fatto questo laccio, il passeggero sarebbe morto per dissanguamento e non sarebbe stato raccolto che sembrava morto da poco senza segni di lunga permanenza in acqua! E quella bambina con le manine ed il ginocchio fuori dall'acqua! E le lenzuola che coprivano i corpi macchiati di sangue. Non consideriamo la doppia Relazione dell'autopsia al pilota del Mig libico.

d) Da anni, i giornalisti cercano di svolgere attività di Polizia Investigativa. Con Provvisionato, in due ore ho raccontato la risalita dei cuscini, valige e cadaveri, che già la Rai aveva trasmesso il giorno della missione. **Era nelle condizioni di scrivere lui questo testo.** Ha riempito pagine di giornale con titoloni “**Si potevano salvare**” non traendo informazioni da ciò che gli avevo raccontato. Il giornalista deve informare non disinformare.

Se con i giornalisti non sono stato collaborativo lo sono stato nei confronti della Magistratura. Alcuni giornalisti smentiranno quanto scrivo perché avrei detto loro cose diverse. Mi infastidivano. Ricordo d’aver raccontato, precedendo il “sono legato al Segreto Istruttorio, vi potrei raccontare storie qualsiasi...”, a qualcuno il meteorite, all’altro il bazooka da Decimo **Cose paradossali**, attendo mi dicano che erano storie veritiere! Non si aspettavano raccontassi cose per cui ero legato al Segreto Istruttorio? Non avrei mai sospettato che gli inquirenti credessero più ai giornali che ai verbali delle testimonianze.

Unico giornalista ad aver sentito il racconto completo come da questo testo è stato Gavino Sulis, una trentina d’anni dopo l’incidente. Ma anche lui si è fermato al semplice mio racconto dell’accaduto, non ha approfondito quanto gli è stato detto, per poter dare al lettore un aiuto per comprendere quanto scriveva. Negli Allegati troverete articoli con notizie meritevoli di approfondimento, è così che vorrei fosse la notizia, altrimenti è inutile.

- (Allegato 1 e 2 “Europeo” - Provvisionato) Pieno di domande. Ma a chi sono fatte? È chiaro che il lettore cerca nel giornale le risposte alle domande. Quale utilità ha avuto l’articolo se, a fianco della notizia della mia testimonianza (raccontata in maniera imprecisa), subito dopo parla di missile e “si potevano salvare”.

- (Allegato 4 “Europeo”) Viene presentata la fotografia di un telo insanguinato nel quale era contenuta una salma, e si pone la domanda “come è possibile...”. Riceve le risposte dai medici e non approfondisce.
(l’originale era a colori)

- (Allegato 7 “Europeo” – Provvisionato) Articolo che porta la notizia, già data dal Gazzettino di Venezia, del cadavere con l’arto fasciato “Era ancora vivo?” Anche qui domanda: “come ha fatto a curarsi dopo l’incidente? ... durante il volo dagli 8.000 metri o dopo l’impatto dell’aereo con la superficie del mare, a 440 K/h?” Ha tenuto per sé la risposta alla domanda che si è fatto.

Questa notizia nasce dalla confidenza di un sottufficiale del Doria al giornalista Refini, Il sottufficiale ha raccolto il corpo da una scialuppa, presenti altri sottufficiali, È possibile inventarsi questa testimonianza? Doveva essere approfondita dagli inquirenti e trasformarla in “prova”.

- (Allegato 8 “Gazzettino di Venezia” – Refini) In questo articolo leggete la testimonianza del Sottufficiale elettricista, addetto alla gru di dritta a tirar su i cadaveri. È descritta in una lunga intervista: “non dimenticherò mai il cadavere di quel giovane, aveva una camicia dalle maniche lunghe, quella di sinistra era strappata ed era legata sopra il ginocchio destro come fosse un laccio emostatico. Al giovane mancava il piede destro, non era gonfio d’acqua e sembrava morto da poco”. Perché il giornalista non approfondisce la notizia? La meritava una testimonianza come questa?
- (Allegato 9 “Gazzettino di Venezia” – Refini) Sempre dallo stesso sottufficiale, oltre alla ripetizione del contenuto negli allegati precedenti, dà la notizia dell’utilizzo di fumogeni, da parte degli elicotteri, ad indicare la posizione dei corpi.
- (Allegato 10 “Gazzettino di Venezia” – Refini) “Una donna stretta al suo bambino”, la più commovente delle notizie. A rilasciare l’intervista un altro sottufficiale di nave Doria, elettromeccanico, che conferma il contenuto delle interviste al primo sottufficiale ed aggiunge ”raccogliemmo una donna, ancor giovane, che teneva stretto al petto un bambino. E lo teneva tanto stretto che per separarli si è quasi stati costretti a spezzare le braccia a quella mamma...”. Il Refini conclude con una domanda alla quale non propone risposta: “è possibile essere proiettati fuori da un aereo a settemila metri d’altezza e arrivare in mare con un bimbo stretto tra le braccia?” Aggiungo **“già in rigor mortis”**. Nessun tentativo di approfondimento della notizia. Non avrei concluso l’articolo con “è possibile?... (interrogativo)” ma con “non è possibile!... (esclamativo)”, mi sarei assunto la responsabilità, avrei cercato la spiegazione.

Intendo così l’**informazione**.

Nella crudeltà di quanto andrò ad esporre reputo che il **“si potevano salvare”** sia più crudele di una brutta verità, perché crea false illusioni nelle persone legate ad affetti con i deceduti. Il DC9 avvicinandosi a Napoli o

comunque dirigendo verso Nord-Est è uscito dalle aree assegnate ai primi soccorritori (non avrebbero potuto scoprirlo). Altra cosa sarebbe successa se non fosse stata data un'identità sbagliata all'eco viaggiante a Nord-Est a 140 nodi, le ricerche si sarebbero fatte in quella direzione. Per come sono andate le cose, se il velivolo, riportato dalle correnti nelle zone di ricerca, fosse stato avvistato prima di scomparire dalla superficie del mare, sarebbero dovute intervenire le Unità navali con i ritardi dei trasferimenti. Avrebbero tentato, con dei cavi, di impedire l'affondamento nell'attesa di un pontone, rischiando di lesionare la fusoliera facendo uscire l'aria contenuta che lo sosteneva e teneva in vita i feriti. Anche mettendo la massima prudenza il semplice moto ondoso tra l'aereo e la nave avrebbe dato degli strappi pericolosissimi ai cavi. Superata questa fase si sarebbe dovuto aprire un varco nella fusoliera per estrarre i feriti ma se non veniva aperto molto sotto la superficie dell'acqua fuoriusciva l'aria, i passeggeri ancora in vita sarebbero annegati e le funi sarebbero state caricate dell'intero peso del velivolo. Un subacqueo, poiché da sott'acqua si sarebbero dovuti estrarre i corpi, mettendo a repentaglio la propria vita, nel migliore dei casi avrebbe potuto estrarne uno alla volta che, portato a bordo, sarebbe dovuto essere trasportato all'ospedale più vicino distante un'altra ora di volo. E non c'era la disponibilità di elicotteri idonei.

Questa è #informazione!

Altre notizie, hanno dato spettacolo sul niente ma hanno influenzato giudizi. Mi riferisco alla notizia apparsa, attorno al 2000, circa un colonnello libico che ad un loro radar avrebbe tracciato l'attacco al DC9. I giornali hanno riportato che il Dott. Priore si era recato in Libia per sentirlo. Caratteristiche tecniche di un radar sono **la frequenza**, il **PRF** (frequenza di ripetizione dell'impulso), il **PW** (ampiezza dell'impulso) ed i **giri d'antenna**, legate tra loro in base alle caratteristiche che deve avere. Ogni giorno ci imbattiamo in programmi televisivi ma non so quanti hanno constatato che i programmi locali sono UHF e quelli nazionali VHF. Le frequenze VHF hanno frequenza più bassa ed hanno più portata delle UHF che devono coprire distanze minori. Queste ultime frequenze possono essere utilizzate in un altro Paese e non interferiscono con le nostre.

I radar sono la stessa cosa, se devono essere di scoperta lontana devono avere bassa frequenza, PRF basso e PW alto, per permettere all'impulso di raggiungere le grandi distanze e ritornare. Giri di antenna bassi, anche uno ogni

90 secondi. La grande lunghezza d'onda non permette l'individuazione di corpi delle dimensioni di un missile perché più corte dell'onda, e tantomeno tracciarlo per la breve durata della sua corsa e la lunga durata del giro di antenna. A questi compiti sono riservati radar ad altissima frequenza in emissione settoriale che coprono una distanza di una decina di miglia. Sono le caratteristiche del radar che guida il missile antimissile Patriot.

Come giornalista non avrei dato quella disinformazione.

Quale importanza dare all'intervista televisiva al nocchiere della Saratoga, curata da Purgatori, sempre serio ed accigliato, che ripeteva “*se ne assuma le responsabilità!*”? Aggiungo “del niente!” Anticipava il tutto dicendo che allora era una recluta, aveva sei mesi di servizio. Ripeteva di non ricordare il giorno, ricordava era la fine di giugno '80. Erano decollati due Phantom F4 armati di missili ed erano tornati senza, dopo aver abbattuto due Mig libici. Ma disse anche che il Comandante voleva provocare l'azione dei Mig entrando ed uscendo da un'area che Gheddafi aveva impropriamente annesso alle sue acque territoriali. Il giovane nocchiere non poteva sapere che non si trattava del Tirreno ma bensì del Golfo della Sirte. Nel Tirreno non vengono i Mig libici se vogliono tornare a casa e, ciliegina sulla torta, direi di nozze, ci sono fotografie della Saratoga, alla fonda nel golfo di Napoli, in alcuni servizi fotografici matrimoniali.

È stato già detto ma lo ripeto: per lanciare un velivolo, la portaerei deve mettere prua al vento (10 e più nodi), viaggiare a 30 e più nodi, fornire 100 e più nodi con la catapulta; alla fonda non può lanciare altro che aquiloni o palloncini. Altra disinformazione!

Avete, mai letto, sino al 1989, che a scoprire il punto di affioramento è stato un velivolo Atlantic con un equipaggio di 12 persone, tutti **testimoni oculari**? Che i corpi affioravano tutti da un punto? È stata pronunciata solo la notizia degli **affioramenti**, mai da parte di chi, ai primi telegiornali, e poi?

Quando sono stato ricevuto dal Dott. Bucarelli gli dissi: “*si guardi le immagini dell'elicottero con la Rai a bordo*”. L'elicottero effettua una corsa a raggiungere il fumogeno e filma la scia, lunga qualche centinaio di metri e larga qualche decina, del materiale affiorato, prima le valige ed i cuscini e

poi 3 cadaveri. Il fumo del fumogeno copre la scia ad indicare l'origine. La sequenza di risalita dei corpi era appena iniziata, prova ne sia che nel passaggio successivo se ne aggiunsero altri. Altra **prova video oculare!**

C'è mai stato un programma televisivo che abbia dato ragione alle operazioni di soccorso, al lavoro delle Centrali Operative, ai velivoli ed alle Unità navali che, dopo 14 ore dal disastro, recuperavano le salme emerse del DC9? Se il velivolo DC9 implode vuol significare che è ammarato, quindi non è la traccia radar che cade verticale, è quella che viaggia a 140 nodi verso Nord Est. Quella traccia verticale è materiale fuoriuscito dal velivolo che lo costringe ad effettuare l'ammaraggio. Il **near collision**, di cui si è molto parlato con quale altra traccia radar è avvenuto? Il fatto che al radar siano apparse, prossime alla Sardegna ed alla Corsica, due eco che non hanno permesso il tracciamento di rotta e velocità non hanno valenza di prova. In quel caso il missile avrebbe colpito il lato destro del velivolo non il sinistro!

Altra disinformazione!

e) Forse non verrò creduto dai familiari delle vittime perché non avrei dovuto assistere alla risalita dei corpi **13 ore dopo la caduta dell'aereo**, dare comunicazione alle navi per il recupero, anticipare il lavoro di alcuni squali che si avvicinavano ai corpi dei loro familiari. Emettere urla raccapriccianti alle navi quando vidi una scialuppa rientrare senza effettuare il recupero perché qualche membro dell'equipaggio si era sentito male alla vista dei cadaveri.

La Bonfietti, Presidente dell'Associazione dei familiari delle vittime di Ustica, ex Senatrice della nostra Repubblica, in una occasione non ha voluto la mia presenza ad un programma di Augias a cui io e lei eravamo invitati. Io non avrei avuto problemi ad incontrarla, perché lei sì? Cosa temeva? La cosa più semplice che avrebbe dovuto fare era manifestare gratitudine per quanto, col mio equipaggio, ho fatto.

Capitolo V

Aggiornamenti dal luglio 2020

Mancanza di coordinamento tra sale operative

Il LIX° corso A.U.C.D. dell'Accademia Navale, cui faccio parte, ha da tempo aperto un indirizzo di posta elettronica per scambi di pensieri e notizie che ci riguardano. Nel quarantesimo anniversario della tragedia di Ustica, un mio collega, sapendo della mia diretta partecipazione, mi chiese, qualora non ne fossi impedito, a volermi esprimere nel merito (e-mail del 3 luglio 2020). Negli anni non ho mai voluto coinvolgere, nella mia esperienza, i colleghi di corso, se non alcuni più vicini per frequentazione. L'invito a farlo non mi dispiacque e risposi subito. Il testo del libro era pronto, e quindi lo inviai a tutti. Molti furono i loro interventi che mi diedero l'opportunità di esporre quale sia stato il mio contributo nel disastro ed il mio parere sulle indagini come già indicato nel libro.

Tra le numerose mail ricevute, ho appreso che alcuni colleghi erano presenti, in quella notte da incubo, nelle sale operative ed in volo. Penso che nessuno dei presenti alla missione avrebbe mai pensato che da una operazione di soccorso si sarebbe poi arrivati al "Caso Ustica" sul quale ancora oggi, dopo ben 40 anni, si sta indagando.

Nel racconto del mio libro, ho eseguito un attento esame del mio vissuto, esperienze visive impossibili da dimenticare, confortate dalla lettura dei documenti, consegnatimi dagli inquirenti, che la III Regione Aerea aveva presentato agli stessi. Ho rilevato tante imprecisioni fatte negli ambienti delle F.F.A.A. ed ora aggiungo che quella notte lavoravano due Sale Operative che si ponevano in conflitto per la gestione dei mezzi aerei: quella di Cincnav/**Maca Roma** (Marina Militare), l'altra, quella della III[^] Regione Aerea/**Martina Franca** (Aeronautica Militare).

La testimonianza, che segue è stata inviata con la mail del 6 luglio da un collega che quella notte era in servizio presso quella di Maca Roma.

“.... ero di guardia a CINCNAV/COMEDCENT e a quell'ora (1) avevamo in volo un Atlantic, del 30°, con equipaggio in riqualificazione ad est Augusta (2...) Richiesi a Martina Franca il nominativo per il soccorso e mi fu dato ISSG-B (3), gli domandai chi fosse ISSG-A, mi notificò che era un elicottero aeronautica decollato da Palermo e che in frequenza di soccorso operava su Ustica sotto 500 ft raggio 15 NM. Notificai queste informazioni al Capo Equipaggio dell'Atlantic dandogli un'area di 50 Nm intorno ad Ustica, sopra 500 Ft. Mi comunicò che alle 21.15 sarebbe stato in zona (4) e mi disse anche che era già in contatto con ISSGA. Il velivolo di allarme era del 30° Stormo, chiamai Elmas e ordinai l'impiego del loro velivolo passando alla COCA (5) tutte le informazioni e trasmisi un Green Flash. A questo punto CINCNAV (OPCON) sapeva che un velivolo commerciale si era perso sulla rotta per Palermo, notizia fornita da MARISTAT. Quasi contemporaneamente ricevemmo un messaggio da CECMED (FR) che diceva che loro non erano stati. La cosa fu portata a conoscenza di tutta la Centrale (6). Il C.E. del velivolo del 30° decollato su allarme (7) era il C.te Bonifacio. A questo punto devo dire che ancorché CINCNAV fosse l'OPCON (8) il velivolo del 30° ha operato inspiegabilmente con MARTINA FRANCA e MARISARDEGNA. Di questo disguido (9) ne ho parlato con Bonifacio anche ultimamente con scarsi risultati.

Sono stato interrogato a Napoli dal Giudice Priore al quale ho confermato quanto sopra a parte il disguido con Bonifacio”.

(1) Quindi era già di servizio in Sala Operativa al momento dell'incidente al DC9, il giorno 27 giugno alle ore 21.00,

(2) Il velivolo ad est di Augusta, chiamato ad intervenire era del 41° Stormo Sigonella come indicato a pag.85, all'orario 20.31Z. Anche il 30° Stormo era in volo con un equipaggio nel golfo di Taranto, Comandante T.V. Di Mento, ma non fu impiegato perché senza qualifica operativa,

(3) attesta il contatto con Martina Franca, per normativa responsabile della gestione del soccorso,

(4) l'orario indicato non è attendibile. Il velivolo da est Augusta avrebbe dovuto impiegare 40 min. per raggiungere la zona dove è venuto a sparire il DC9. Con il massimo zelo, se l'incidente è avvenuto alle 21.00, tempo che la notizia giungesse alla Maca (non credo prima delle 21.15), parlare con Martina Franca e con Marisicilia, comunicare l'ordine della missione, il velivolo non poteva essere in zona prima delle 22.30. certamente un'imprecisione.

(5) Ad Elmas abbiamo la SOR (86°Gruppo A/S) ed il BOC (30°Stormo). Personalmente, con l'equipaggio ero presente al BOC dalle 23.30 circa e non arrivò nessun ordine di decollo da Cincnav/Maca Roma. L'ordine fu dato da Marisardegna, sentita Martina Franca, alle 02.20 circa ed il decollo avvenne alle 03.10,

(6) viene data, all'informazione, una interpretazione di auto accusa di responsabilità,

(7) notizia acquisita in seguito in quanto ha ripetutamente detto di non aver saputo del mio decollo e nessuna mia comunicazione sulla sua frequenza di controllo,

(8) la parola OPCON significa sala operativa di controllo. Ma attribuirsi l'unicità è smentita dalla precedente dichiarazione quando chiede a Martina Franca il nominativo da assegnare all'Atlantic che lavorava ad Est di Augusta, e si sentì dire, oltre al nominativo ISSG-B (per il giorno 27), che in zona c'era un elicottero aeronautico ISSG-A. Quindi anche Martina Franca era un OPCON ed è riuscita a disporre del nostro Atlantic d'allarme, col tramite Marisardegna,

(9) non esiste un disguido Bonifacio, ma una mancanza di coordinamento tra le sale operative.

Per la Marina Militare, mi devo affidare a quanto sopra dichiarato da colui che si trovava nella sala operativa di Maca Roma, che ben conosco e di cui ho fiducia, e che è quanto ha rilasciato al Giudice Priore. Nelle quasi tre ore che attesi l'ordine di decollo al BOC, **mi ripeto**, non sentii mai Maca Roma e neppure vidi il rientro di ISSGB segnalato come intervenuto il giorno 27. Il presunto Capo Equipaggio citato nega la sua partecipazione alla ricerca (era a casa).

Parlavo con Marisardegna, che era in contatto con Martina Franca, e da lei ricevetti l'ordine di decollo, il nominativo, e la frequenza radio di lavoro. Non mi spiego perché Maca Roma interessata (a suo dire) al decollo dell'Atlantic d'allarme non ne abbia richiesto **insistentemente** l'utilizzo per la missione, e non abbia avuto notizie dell'avvenuto decollo dal BOC. Risalta un atteggiamento **passivo** alla mancanza di notizie fino all'arrivo del mio tele di pag. 31 del libro. Inoltre dalle 08.00 poteva disporre del velivolo d'allarme del 41° Stormo, che presumo non sia stato fatto decollare perché non l'ho mai sentito né visto in volo sino al mio rientro ad Elmas. Sarebbe bastato risentire Martina Franca (responsabile del controllo e coordinamento del soccorso), e fare ascolto sulla loro frequenza di controllo.

Prima ancora di essere chiamato dall'elicottero ISSGA, ho operato in prossimità delle unità navali di soccorso in collegamento radio UHF. In zona nave Doria era l'OTC (Ufficiale in comando tattico della scena d'azione) e seguiva quanto accadeva. Doveva essere per forza in collegamento radio con gli enti della Marina Militare, mi viene difficile accettare il fatto che, sebbene io lavorassi con Martina Franca (OPCON), la stessa Marina (OPCON Maca Roma) non fosse informata in tempo reale di quanto stesse accadendo. Con il mio aereo, adibito al volo a bassa quota, ho sorvolato ripetutamente il Doria per gran parte della missione.

Come si spiega la dichiarazione dell'Ufficiale di servizio a MACA ROMA che dichiara "disguido" il mio volo? Come si spiega il telegramma di Maridipart Napoli (pag.32) trasmesso dieci giorni dopo la mia missione ed erroneamente non inviato a Marisardegna ed al 30° Stormo? Il Doria era in indirizzo e non rispose segnandomi? Non trovo le risposte perché non posso pensare che dalla nave Doria non sia stata trasmessa la cronologia di quanto stesse facendo e di quali fossero stati i suoi contatti compresi quelli avuti con l'Atlantic. O devo ritenere che il trambusto generato a bordo della nave per mettere a mare le scialuppe, far decollare gli elicotteri e provvedere a ricevere le salme abbia distratto l'attenzione del Direttivo.

Dichiarazioni molto imprecise che hanno fatto sorgere in me molte domande. Eliminando l'impressione peggiore, ho compreso che si poteva trattare di errato ricordo o meglio di errata percezione, ed a questa considerazione ho collegato le dichiarazioni del T. Col Lippolis ed altre testimonianze che paiono depistaggi.

Questo aggiornamento non cambia il testo del libro ma fa capire quanta confusione abbiano provocato negli inquirenti le dichiarazioni dei militari, sulle azioni messe in atto quella notte. Dico non “**cambia niente**” perché la missione in zona, condotta in modo esemplare, ha portato all’individuazione del punto di risalita degli oggetti e corpi dopo 12 ore dalla scomparsa dagli schermi radar (né potevano essere avvistati prima perché non c'erano) e dato l'avvio ai recuperi senza creare disservizi. **Un risultato sorprendente!** A dirlo la relazione della Commissione Stragi (pag.48): “*Quanto al numero delle salme recuperate si deve notare che un documento di Martina Franca riporta che il 28.6 (successivamente a questa data più nessun cadavere fu ritrovato: su questo tutti i documenti concordano) erano stati recuperati 38 cadaveri*”.

La stessa operazione dei recuperi, terminata quindi in serata (in 10 ore), sarebbe durata certamente di più se i corpi fossero stati disseminati per una disintegrazione del velivolo in quota. Altra cosa se, come è avvenuto, si trovavano in un'unica scia, lunga qualche centinaio di metri, sottovento al fumogeno (questo dopo 14 ore dall'incidente, all'arrivo delle unità alle 11.00 e con la presenza dell'Atlantic sopra i corpi). È chiaro ed ovvio che nel trascorrere del tempo la scia si sia allungata per l'azione del vento e delle correnti che agiscono diversamente sui corpi per la minor galleggiabilità rispetto alle valigie ed ai cuscini.

Vorrei rendervi partecipi della procedura eseguita da un aeromobile, all'individuazione di una salma in mare. La segnala con un fumogeno e ne comunica la posizione alle unità navali. Queste devono giungere prossime al punto, calare le scialuppe e procedere al recupero. Il fumogeno da 15' non aspetta le navi e si spegne. L'aeromobile deve mantenere l'area per reintegrarlo ed interrompe la ricerca. Al termine recuperare le scialuppe. Quanto tempo è stato dedicato al solo recupero di un corpo? 40 – 50 minuti? Aggiungiamo il tempo per un'altra ricerca e localizzazione e moltiplichiamolo per il numero delle salme.

Credo che quanto detto annulli la perizia Taylor e sia la più valida dimostrazione di come i corpi erano ravvicinati. Qualora non bastasse, nelle “Attività Istruttorie a luglio ‘90” a pag. 79 – 80 punti 3, 4, 7 e 9 le Unità dichiarano il recupero di numerose salme in un'unica posizione, pur differente tra loro per probabile assenza di rifasamento ma ingiustificabile per la caduta da 8.000 mt.

Rimane la domanda: che impressione hanno dato agli inquirenti le deposizioni così parziali e insoddisfacenti? Con quale criterio sono state giudicate le testimonianze? Perché è stato dichiarato del 30° Stormo il volo ISSG-B del 27 che il pilota smentisce d'aver fatto? Il rispedire al mittente il mio Rapporto di Volo è stato un errore fortuito o voluto per il risentimento di non aver operato sotto la loro direzione. La parola “disguido”, dopo 40 anni, me lo fa pensare. Le cancellazioni sul Rapporto nascondono un certo risentimento.

Il trascurare le testimonianze dei sottufficiali di nave Doria che hanno avuto nelle mani i poveri corpi dei passeggeri è stata una trascuratezza determinante.

Ricordo che la mia testimonianza e quella dell'equipaggio è l'unica che riporta la sequenza dell'affioramento dei cuscini, delle valigie e dei cadaveri. Non si trova il filmato Rai ma c'è la testimonianza del Lippolis ed il messaggio di Maridipart Napoli. Cancella il volo di ISSGB (alias ISSGI) e non avrai la vera "Ustica".

Condizionamento psicologico dei testi.

Fossi stato in una di quelle sale operative, e lo sono stato in molte occasioni, avrei agito parimenti, dando massima attenzione alle informazioni dell'accaduto, segnandomi i dati relativi all'orario, l'ultima posizione del DC9, l'autonomia e studiandomi le missioni da ordinare. L'importante, la priorità, era ridurre al "minimo" i tempi dell'intervento. Innumerevoli telefonate e chiamate radio, sia in entrata che in uscita. Innumerevoli foglietti scarabocchiali con appunti, non conservati (visto l'esito della ricerca) e nessun brogliaccio. Criticabile o no, era così che prendeva avvio una normale missione di soccorso, ma si sarebbe dimostrato insufficiente per ciò che è poi diventato il caso Ustica.

Un caso che nasce dall'interpretazione iniziale di alcune prove che avrebbero potuto avere una lettura diversa ed hanno fatto nascere lo sciacallaggio.

Il non tenere un brogliaccio, avrebbe reso difficile ricostruire il reale lavoro fatto ed alla prima richiesta di documentazione si sarebbe dovuto ricostruire tutto a tavolino. Il tempo trascorso per la richiesta della documentazione ha fatto altro danno perché la memoria di chi sta in una Centrale si rifà sul solo senso dell'**udito** e si esaurisce presto mentre chi è in volo sul posto, aggiunge la **vista** e le **emozioni**, che persistono nel tempo. Il cercare di rimediare, ricostruendo con la memoria le loro attività, ha creato un rimedio peggiore del male. Ogni Centrale ha utilizzato la propria memoria e gli incastri non tornavano, prova che non c'è stata una regia superiore.

Avete mai provato a ricordare la cronologia delle telefonate fatte il giorno prima senza utilizzare la memoria del telefono? E qui si parla di una decina d'anni! Ecco che sorge il fenomeno della "**cattiva percezione**". E, laddove non sono stati trovati i documenti giustificativi (quali il mio rapporto di volo), tali da poter dimostrare il lavoro svolto, sono stati ricostruiti di sana pianta.

Conoscendo come lavora la Magistratura, a distanza di anni, nel ricostruire la verità si fa meno danno nel dire "**non ricordo**" che raccontare ricostruzioni influenzate da messaggi mediatici tutt'ora mai provati.

Ma non è semplice! Il comportamento egocentrico del responsabile dell'inchiesta, lasciava intendere che non avrebbe concesso la possibilità di dire: **“è passato molto tempo, le mie dichiarazioni potrebbero essere imprecise”**. Lo si deduce da quanto scritto, nel suo libro, dal perito Lilja.

Il giudizio della commissione Misiti, della quale lo stesso ne faceva parte, come già detto, non fu accolto. L'inquirente non aveva bisogno dei periti, (come non aveva bisogno della mia collaborazione), aveva già preso la decisione che si **dovesse** trattare di missile.

Mi viene logico affermare che una buona perizia viene fatta, qualora ai periti vengano dati da analizzare più ragguagli possibili sull'accaduto, ed in nessuno di essi vi è traccia dell'esistenza del mio volo, che sposta tutta l'indagine dal cielo al mare e non mi meraviglio dei loro dubbi tra missile o bomba. Né uno né l'altro risponde al 100%. La forte resistenza dei familiari delle vittime e dell'ITAVIA ad accettare, o semplicemente consultare, questo testo, trova risposta nell'Allegato 14.

Una mail del 27 luglio 2020 del collega Gian Carlo Poddighe sintetizza egregiamente quanto dimostrato nel testo di questa mia indagine:

- Le inchieste, poi illazioni e rapidamente manipolazioni, hanno trovato le F.F.A.A. impreparate, sulla difensiva, in quanto sarebbero apparse le tragiche mancanze ed incapacità, ed il rimedio è stato peggiore del male: la tragedia non è stata più al centro, ma come ci siamo già detti, il centro, è stata la “certificazione” del vissuto individuale, la difesa.

Il “vissuto” di coloro che stavano nelle sale operative era una traslazione della realtà, ovviamente diversa dal vissuto di chi stava vivendo i fatti, vedendo il reale, quindi la verità.

Il problema è quindi numerico, sono più coloro che sono stati sul posto, hanno visto, o sono di più coloro che sono stati testimoni delle circostanze, delle “onde” che l'incidente propagava?

Questo è ciò che è contatto per gli inquirenti e per chi si è subito interessato a vedere quale ne sarebbe stato il profitto mediatico, politico, carrieristico, economico (anche queste, onde concentriche).

L'Atlantic era dove è caduto il sasso, mi riesce difficile valutare dove fossero le F.F.A.A., nella prima o nella seconda delle onde concentriche che si sono

propagate, certamente erano già nella fase in cui queste onde erano perturbate.

Capitolo VI

Conclusione

Questo capitolo conclude l'indagine e segna la fine del libro. Con dolore, analizzando lo sviluppo di tutto il caso e le ripercussioni sulle persone che hanno avuto un ruolo in esso, se ci trovassimo a rivivere una esperienza analogica, consiglierei a tutti i Capi Centrale, di dedicare più tempo a compilare il brogliaccio delle loro azioni, non ha importanza il danno che ne deriverebbe alla tempestività, quest'ultima non è stata valutata.

Non saremmo dovuti arrivare alla testimonianza del Ten. Col. Lippolis al Col. Barale così ricca di imprecisioni o, parimenti, a quella del collega a Maca/Roma ed alle ricostruzioni imprecise delle azioni fatte, perché ci sarebbero stati gli atti. Anche se, laddove c'erano, vedi il mio rapporto di volo ed i telegrammi, sono stati invalidati, cancellati, forse non è parso vero che qualcuno li avesse fatti. Mi conforta, vedere che lo stesso trattamento è stato fatto al lavoro di tre Commissioni tecniche.

Negli anni, ho visto uomini di decisioni diventare immobili per il terrore dello sbaglio e della responsabilità. Questo è generato da quel senso di sudditanza di cui la Magistratura ama circondarsi.

Avete mai seguito le modalità di un interrogatorio? Sei convocato in Procura o negli uffici di un Comando dei Carabinieri, chi ne capisce di psicologia sa che ciò pone l'interrogato a subordinazione. Non è mai successo sia avvenuto fuori casa, a bordo di una Nave o negli Uffici della Difesa.

Quante volte mi sono trovato a decidere quale strada prendere, se la tranquilla o quella che mi esponeva. Era la **situazione** che mi **imponeva** la scelta, ed il più delle volte mi sono esposto.

Non è stata data importanza al risultato del compito di ricerca e soccorso, effettuato magistralmente. Si sono alzate onde concentriche perturbate che hanno portato altrove. Chi ha dato spazio al lavoro fatto quella notte e il mattino

seguente con la **finalità** del soccorso? È cambiato il “**soggetto**”, si cercano le responsabilità. È strano il comportamento della mente umana; il soggetto era **l'aereo, la ricerca ed il soccorso** per noi militari. Parimenti erano **le indagini** per la Magistratura, che dichiaro, forte dell’esperienza vissuta, sarebbero dovute essere condotte **senza escludere** soluzioni che in questo testo sono evidenziate e che avrebbero limitato spese e tempo.

Dovremmo prendere l’esempio dai Magistrati, operano con calma e scrivono tutto. I loro tempi lunghi li motivano con la carenza del personale, come se in quelle Centrali Operative, di notte, ci fossero stati gli addetti al brogliaccio. E non considerano neppure gli stati d’animo dovuti alle emozioni perché a loro non è consentito averle. Ma se i magistrati sbagliano, perché lo fanno, non sono indagati!

Riprendo lo scritto di Giuseppe Capograssi, a pag. 17, dove l’errore è frutto: **“... di ignoranza, quella terribile ignoranza che ignora non tanto la soluzione quanto i termini stessi e persino l'esistenza del problema.”** E questo, è tutto ciò che può essere imputato ad un magistrato.

Ma continua con un pensiero che mi riguarda: **“Ma se disperassi sarei io il colpevole, più colpevole di quelli che non vogliono o che non sanno, più del peggiore dei giudici o perfino peggiore dei giudicabili: non vi è peccato più grave della disperazione”.**

La sentenza di Palermo, dopo tanti anni di indagini e spese per le Commissioni, conferma l’abbattimento del DC9 dovuto ad un missile, genericamente inteso, senza stabilirne il tipo e la provenienza, scaricando ogni colpa su chi doveva garantire la sicurezza ed il controllo dei cieli.

Se così fosse, avrebbe dovuto anche spiegare come un aereo abbattuto in volo sia poi stato recuperato a circa 3800 mt di profondità in un perimetro molto ristretto e non sparso per il mare come farebbe supporre un’esplosione in volo. Non è stata spiegata la doppia indicazione di missile e bomba sulla fusoliera.

Dovrebbe pure spiegare perché i primi soccorritori non hanno rilevato nessun relitto o corpo sulla superficie del mare sino a quando, dopo molte ore dall'accaduto tutto affiorò da un punto della superficie. Manca inoltre, dalle analisi effettuate sul velivolo, la presenza di esplosivo, a parte quel fosforo e T4 rinvenuti su alcuni corpi ed oggetti recuperati in superficie, attribuibili ai

fumogeni lanciati dai soccorritori per le dovute segnalazioni.

Mai nessuno si è chiesto perché i filmati della RAI fossero stati visionati dopo dieci anni, forse si sarebbero accorti che tra i soccorritori non vi erano solo navi ed elicotteri, ma pure un grosso aereo di ricerca ATLANTIC, il cui equipaggio fu il primo testimone nell'area, ed è quello che con il suo avvistamento fece dare inizio a tutte le fasi di recupero rimanendo in zona sino a quando l'autonomia lo obbligò a rientrare.

Ci vollero nove anni per sentire i primi testimoni oculari, dopo la mia richiesta ad essere interrogato, troppi anche per leggere il primo rapporto di quel volo che vanificava il lavoro fatto sino ad allora. Immagino il loro disappunto, dover supporre altre ipotesi al disastro, dare altre versioni spostando lo scenario dal cielo al mare. Meglio ignorare L'ATLANTIC, rimanere sulla prima versione dei fatti, e far pagare tutto all'Erario. Rimane però il filmato della RAI dove l'ATLANTIC c'è!

Non so quanto sia costata questa vicenda agli Italiani, certo è che alcuni, in tutti i campi (escluse le F.F.A.A.), hanno fatto carriera e guadagni.

Alla fine di questo scritto di memorie, che documenta una storia per me devastante, lascio a voi pensare e trarre un finale. Per me il giudizio nasce dall'educazione familiare e da una vita militare, nella quale sono entrato perché credo nell'onore e nell'onestà. Sarei felice di riuscire a non pensarci più.

In fede
Sergio Bonifacio

Raccolta degli allegati

ESCLUSIVO. UN SUPERTESTIMONE RIBALTA L'INCHIESTA SUL CASO USTICA.
IL DC9 FU ABBANDONATO AL SUO DESTINO?

Dieci ore a galla

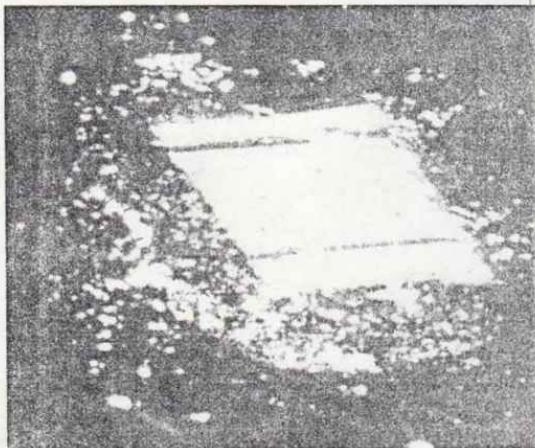
L'aereo cadde alle 9 di sera. Alle 7 del mattino successivo un pilota della Marina lo vide ancora intatto a pelo d'acqua. Ma la sua testimonianza è stata tenuta segreta per 9 anni. Perché? E, soprattutto, i passeggeri potevano essere salvati?

Daniele Protti - Sandro Provisionato - Vittorio Scutti

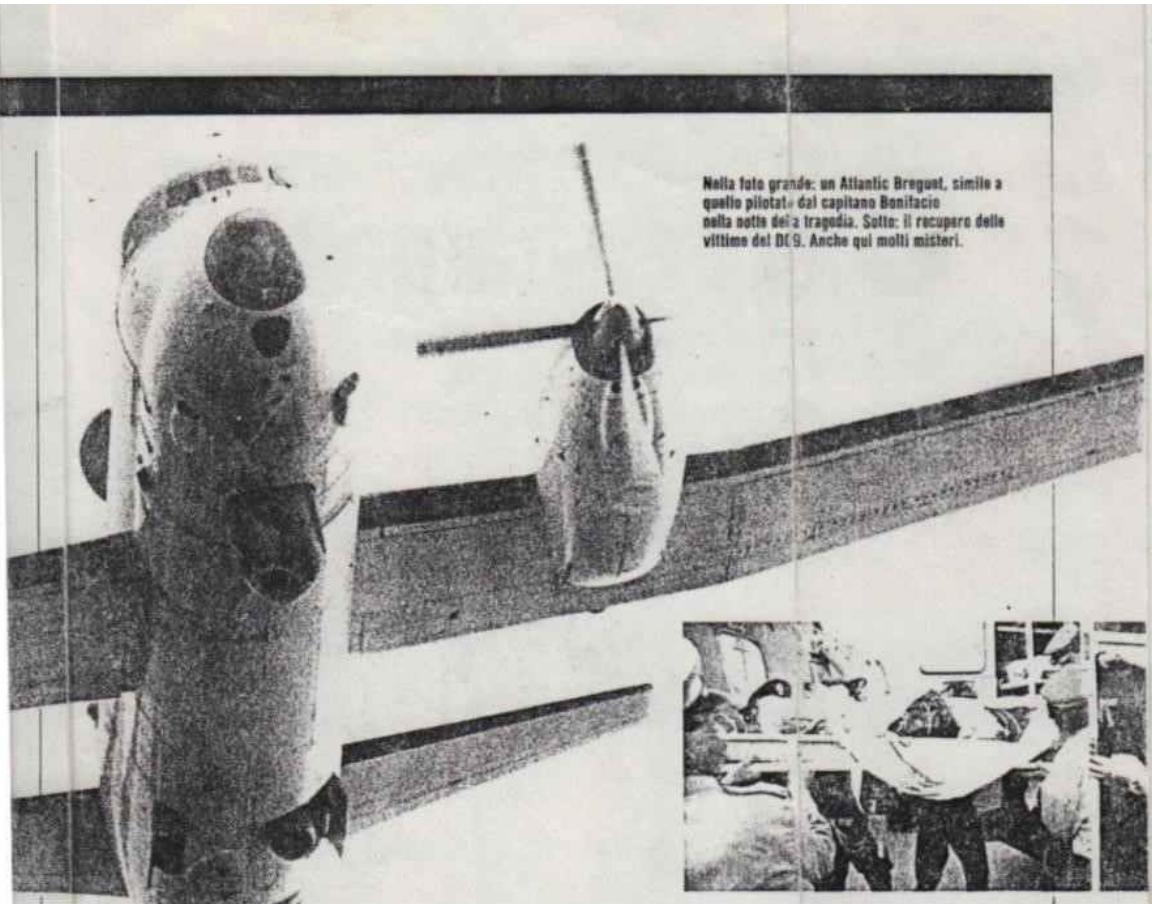
Dieci anni di intrighi, omissioni, depistaggi. Questa denuncia, avanzata dall'associazione familiari delle vittime di Ustica, è evidentemente tanto carica di elementi plausibili da aver indotto il presidente della Repubblica ad un passo senza precedenti. Francesco Cossiga si è fatto protagonista delle indagini. Ha cominciato a convocare tutte le autorità direttamente e indirettamente coinvolte nel caso: presidente del Consiglio, ministri della Difesa e della Giustizia, vertici del Csm e della Procura e del Tribunale di Roma, alle cui dipendenze lavorano quei giudici (Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce) che da dieci anni conducono le indagini senza giungere ad alcun risultato. Forse Cossiga ha in serbo un'altra sorpresa: il messaggio alle Camere di cui si parla tanto avrebbe proprio come contenuto centrale il «giallo» di Ustica. Un caso concreto per argomentare i suoi rilievi al Csm e la sua denuncia dei mali dell'amministrazione della giustizia.

8 Ma perché Cossiga sceglie proprio questo momento per accelerare l'inchiesta su Ustica e per avvalorare con tanta ufficialità la denuncia dei familiari? Perché effettivamente la situazione è grave, e può diventarlo

EUROPEO 27/7 LUGLIO 1990



Allegato1



Nella foto grande: un Atlantic Breguet, simile a quello pilotato dal capitano Bonifacio nella notte della tragedia. Sotto: il recupero delle vittime del DC9. Anche qui molti misteri.

ancor più per le testimonianze rese più volte da un pilota della Marina, le cui parole possono gettare una luce nuova e sconvolgente su quanto avvenne nei cieli e nel mare di Ustica la sera del 27 giugno 1980. Di più: la portata di questa testimonianza (per con tutte le perplessità che può legittimamente suscitare) è tanto rispondente da poter liquidare tutte le litigiosità sul DC9 dell'Itavia esploso per una bomba a bordo, oppure perché colpito da un missile che lo ha distrutto in cielo, oppure caduto per cedimento strutturale. Inoltre provoca un interrogativo sconvolgente: i passeggeri erano ancora vivi dopo la caduta? E potevano essere salvati?

A dieci anni di distanza dalla tragedia la versione ufficiale afferma che il DC9 è precipitato e scomparso

poco prima delle ore 21 del 27 giugno. Ma, secondo questa testimonianza, alle ore 7 del 28 giugno (cioè dieci ore dopo) l'aereo era ancora a pelo d'acqua, sostanzialmente integro.

Le circostanze in cui si è trovato a muoversi il protagonista di tale testimonianza sono spesso avvolte dal mistero, e non mancheremo di segnalarlo al lettore. Alle 3.10 del 28 giugno '80 l'allora capitano di corvetta, pilota della Marina, Sergio Bonifacio riceve l'ordine di partire dalla base del 30° stormo di Cagliari-Ellmas a bordo dell'aereo Atlantic Breguet, uno dei velivoli sempre pronti a partire in caso di emergenza. Sono passate più di sei ore dal momento del primo allarme per il DC9. Bonifacio è uno dei pochi piloti ad avere (dal '76) il brevetto per pilotare questo aereo speciale, adibito alla caccia dei sommergibili, in grado di abbassarsi a pelo d'acqua, dotato di grande autonomia (circa 7000 miglia) e di sofisticate apparecchiature.

Bonifacio fatica a localizzare la

zona de disastro, forse disturbato da diversi segnali radio, ma alle 7 del mattino vede il DC9 (non è chiaro se galleggia o se sta lentamente affondando), Bonifacio lancia l'allarme e per una intera ora sorvola l'aereo. Alle 8 vede un improvviso sollevamento dell'acqua, il DC9 si inabissa e Bonifacio vede uscire corpi e cuscini. Subito dopo Bonifacio riceve l'ordine di rientrare (da chi? Forse dal comandante di gruppo?).

Appena atterrato Bonifacio stila il consueto rapporto, ma prende anche una decisione insolita. Superando le procedure gerarchiche si presenta al procuratore militare di Cagliari e rilascia una deposizione. Su questa è stato successivamente imposto il segreto militare (da chi e perché non è ancora dato di sapere), per nove anni non si sa assolutamente nulla di questa deposizione. È solo nel settembre '89 che il pilota viene nuovamente ascoltato dal procuratore militare di Cagliari Bruno Maggi. E all'inizio di quest'anno vic-

9

GIALLO DI USTICA I / DOPO LE RIVELAZIONI
DI «EUROPEO», LA COMMISSIONE STRAGI VUOLE NUOVE INDAGINI

Gli imbrogli, uno per uno

Dalla testimonianza Bonifacio agli strani rapporti di volo, ai carabinieri misteriosi, ecco dubbi e contraddizioni finora ignorate. Anzi, sepolte fra depistaggi e colpevoli amnesie

Daniele Protti - Sandro Provvisionato

Stiamo analizzando con cura tutti questi elementi. Per quanto mi riguarda intendo controllare molte cose: il relitto, Bonifacio, le contraddizioni della documentazione che ci è stata prodotta. Bisogna riaprire la credibilità di questo caso». Libero Guaitieri, senatore repubblicano che presiede la Commissione stragi, ormai lavora a tempo pieno sul giallo di Ustica. E vuole andare a fondo sulle rivelazioni di Bonifacio. «Ma anche il problema dei piloti italiani che facevano gli addestratori in Libia [Europeo n. 29, ndr] può risultare di grande interesse», avverte il senatore Francesco Macis, Pc, «dopo le dichiarazioni di Martini, capo del Sismi». E l'onorevole Sergio De Giulio (sinistra indipendente) conferma: «Non va trascurata la testimonianza di Bonifacio: io ne avevo già appreso l'esistenza mesi fa, e chiesi che l'ex pilota della marina venisse ascoltato. Ma non sembrava una cosa tanto importante e non se ne fece nulla. Ora, con quello che ha scritto l'«Europeo», è impossibile non indagare».

Le conferme sono numerose: quella mattina del 28 giugno '80 l'allora capitano di corvetta Sergio Bonifacio vide il Dc9 Itavia, assistette alla fase finale del suo inabissamento, fu il primo a individuare i cadaveri che uscivano dalla fusoliera.

Ma anche i misteri continuano ad essere numerosi. Più si scava, più ne saltano fuori. Un risultato, comunque, l'inchiesta dell'«Europeo» (pubblicata nei numeri 27-28-29) l'ha già ottenuto: i magistrati inquirenti ascolteranno gli altri 12 componenti l'equipaggio dell'Atlantic Breguet pilotato da Bonifacio; la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi ispezionerà per la prima volta il relitto del Dc9 chiuso in un hangar di Capodichino (Napoli) e vuole acquisire precise informazioni su tre «misteri» segnalati dalla nostra inchiesta.

Primo: la missione dei due carabinieri armati e in servizio che quella sera si trovavano sull'aereo.

Secondo: dove è finito il «giornale di chiesuola» dell'incrociatore Doria che l'ammiraglio Porta aveva promesso di esibire, ma invano.

Terzo: soprattutto il chiarimento delle straordinarie contraddizioni sia nelle testimonianze di Bonifacio sia nella ricerca dell'Ifremer (per esempio: perché non fu trovata la seconda scatola nera?). Va chiarito che, rivelando l'esistenza e il contenuto della testimonianza di Bonifacio, l'«Europeo» non ha preteso di fare alcuno «scoop». Perché già un anno fa ne parlava (ma solo nella parte allegata e «riservata», non resa pubblica) la relazione della commissione istituita dal governo De Mita e presieduta dal magistrato Carlo Maria Pratis (lo stesso che poi ritroveremo a capo del collegio arbitrale che ha risolto a favore dell'ingegner De Benedetti la controversia con la famiglia For-

menton, nella vicenda Mondadori). Ecco cosa scriveva Pratis il 10 maggio '89: «(la commissione)... è venuta a conoscenza dell'interessante rapporto di volo dell'aereo Atlantic del 30° stormo... dalla viva voce dei due piloti dell'Atlantic (Bonifacio e Bigazzi) ha appreso che l'affioramento dei relitti e dei cadaveri che venivano via via avvistati indicava che almeno una parte della fusoliera era giunta in acqua integra ed era rimasta a mezz'acqua dall'istante dell'incidente fino alla mattina del 28-6».

Stranamente, questa parte dell' allegato riservato della relazione Pratis è rimasta pressoché sconosciuta fino ad ora. Così come soltanto pochi giorni fa è improvvisamente comparso il rapporto di volo di Bonifacio, quello sparito dieci anni fa. Ma, ennesima stranezza, non dice quello che riporta la commissione Pratis. Cita l'affioramento di «cuscini, salvavgenti, cadaveri», non fa alcun accenno alla parte della fusoliera integra di cui parla la relazione Pratis. Si tratta dello stesso rapporto?

Sergio Bonifacio si sta comportando in modo strano. Il 3 luglio scorso, dopo l'uscita della prima puntata dell'inchiesta dell'«Europeo», viene convocato dal procuratore militare di Cagliari, Maggi, lo stesso che lo aveva già interrogato nel settembre '89. Questa volta Bonifacio minimizza, cerca di ridimensionare la portata delle sue testimonianze. Ma non può smentire la sostanza di quanto ha visto. Infatti proprio a Maggi, dieci mesi prima, ha detto: «Ho visto l'aereo bianco con la striscia rossa (i colori dell'Italia) a poca profondità, aveva le dimensioni di un sommergibile, ad un certo momento - prima di inabissarsi - sono affiorati prima la carlinga e poi un motore, poi ho visto i cadaveri». Dunque già dieci mesi fa Maggi sapeva che Bonifacio aveva visto l'aereo sostanzialmente integro (altrimenti non avrebbe avuto le dimen-



Libero Guaitieri, presidente della Commissione stragi. Nella pagina a fianco: il recupero del Dc9 effettuato dalla società francese Ifremer.

E la base militare?

Quei teli insanguinati

Nei rapporti del Doria, la soluzione di un mistero

Il viaggio tra i misteri della tragedia di Ustica tocca anche un aspetto sinora rimasto in ombra. Le foto scattate il 28 giugno '80, al momento del recupero di alcuni cadaveri, illustrano alcune salme avvolte nei lenzuoli bianchi con vistose macchie di sangue.

Anche questa è una stranezza. Secondo la versione ufficiale, infatti, i passeggeri del Dc9 dovrebbero essere morti alle 21 della sera prima. Pertanto, essendo iniziate le operazioni di recupero intorno alle ore 12 del 28 giugno, i cadaveri dovevano essere rimasti in acqua per circa 15 ore.

Possibile che i cadaveri sanguinassero copiosamente 15 ore dopo?

Va ricordato che, secondo quanto risulta dalle autopsie, i corpi inanimi presentavano vari tipi di ferite ma tutti, comunque, avevano in comune una profonda lacerazione sul ventre. Va anche ricordato che le autopsie di cui si conoscono i risultati sono soltanto quelle effettuate su «due» cadaveri.

L'«Europeo» ha interpellato diversi esperti di medicina legale dell'Università Cattolica di Roma (Policlinico Gemelli) e dell'università di Roma II Tor Vergata (cattedra di medicina legale) ponendo il seguente quesito: è possibile che un cadavere continui a sanguinare dopo essere stato 15 ore in mare? La risposta generale è negativa, ma non vengono escluse varie eccezioni: per esempio, il caso di una ferita procurata durante il recupero, tale da rompere alcuni vasi sanguigni. Ma i docenti universitari da noi interpellati hanno mostrato una notevole incredulità rispetto alla possibilità che, dopo 15 ore, quei cadaveri potessero macchiare in modo così vistoso quei lenzuoli.

Esiste la possibilità di chiarire questo mistero: la prima perizia medica su quelle salme è stata effettuata dal capo del servizio sanitario del Doria (che in tali frangenti oltre che medico legale è anche ufficiale di stato civile). Ancora una volta si torna al «giallo» del «giornale di chiesuola» del Doria: il libro sul quale vengono riportate minuziosamente tutte le operazioni compiute dalla e sulla nave e che dovrebbe comprendere anche il rapporto medico-legale dell'ufficiale sanitario del Doria. L'ammiraglio Porta aveva promesso di esibire quel volume alle autorità inquirenti. Ma non l'ha mai fatto. Eppure la sua importanza è notevole perché potrebbe dare risposte esaurienti su diversi aspetti tuttora oscuri: la quantità e il tipo delle parti di Dc9 recuperate, la successione dei recuperi, il numero dei cadaveri e il loro stato. E quindi la spiegazione di quelle macchie di sangue.



23

EUROPEO 31/4 AGOSTO 1990

Allegato 4

a whisky c'è correvaro dictro alle donne di Villaputzu, San Vito e Muravera. C'era una ragazza formosa a Muravera, direi proprio una cicciona, che li faceva impazzire. Se la

sta chiedere nei paesi vicini. Libici e iracheni li ricordano tutti. E anche gli iraniani, ma quelli erano venuti in anni lontani, quando c'era ancora lo Scia».

IL GIALLO DEL DC9 2/PROMEMORIA PER GLI INQUIRENTI

Unica via d'uscita il supertestimone

Giudici e commissione continuano a ignorare la deposizione di Sergio Bonifacio che invece dovrebbe essere controllata subito per avvicinarsi alla verità

L'inchiesta sulla tragedia di Ustica in dieci anni ha prodotto una straordinaria quantità di colpi di scena, riferibili soprattutto alle approssimazioni, defezioni, incurie volute e no con cui sono state condotte le indagini. È sufficiente concentrare l'attenzione sul capitolo dei tracciati radar per verificare quale mole di menzogne è stata accumulata. Una su tutte: la sera del 27 giugno, disse allora l'Aeronautica, non c'erano caccia militari nei cieli italiani. Una ballo colossale: dal computer del centro radar di Poggio Ballone sono saltati fuori i tracciati di almeno dieci jet che sfrecciavano a velocità supersoniche. E nessun grande capo dell'arma alata oggi ha il coraggio di ammettere almeno gli errori.

Ora vale la pena di segnalare un altro mistero. L'*Europeo* quattro settimane fa raccontò di un pilota della

Marina militare che, la mattina del 28 giugno '80, avrebbe visto il Dc9 Itavia ancora galleggiante o comunque poco sotto il pelo d'acqua. Una testimonianza confermata dallo stesso pilota, Sergio Bonifacio, in più occasioni, e rintracciabile in alcuni documenti ufficiali, come la relazione della commissione Pratis. Una testimonianza che è stata incomprensibilmente avvolta, per anni, da una cortina di silenzio. Da alcune settimane avviene lo stesso. Nessuno smentisce le notizie riportate dall'*Europeo*, nessuno ne parla, anche se la commissione parlamentare d'inchiesta presieduta dal senatore repubblicano Libero Guaitieri (l'unico organismo in questa vicenda al quale si possono rivolgere elogi e non muovere pesanti critiche) lavora per verificare i tanti interrogativi che emergono da quanto Sergio Bo-

25

///

CHE BONIFACIO NON Venga convocato (dalla commissione o dai magistrati inquirenti) per certificare la sua testimonianza.

Non si scappa: o Bonifacio ha mentito, e allora si tratta di capire perché, di verificare come mai il suo primo rapporto di volo diverge da quanto raccolto dalla commissione Pratis e da quanto detto all'*Europeo*, di chiarire come mai oggi cerca di negare di aver avuto rapporti già nell'80 con la procura militare di Cagliari (retta allora da Carmelo Isaia, iscritto alla P2). Oppure Bonifacio non mente, e ha visto effettivamente qualcosa di molto importante. In tal caso non si capisce perché ci sia tanta riluttanza a fare tutte le verifiche

CHI HA E IN POSSESSO?

C'è un altro particolare che va segnalato ai lettori. Dopo l'uscita della prima puntata dell'inchiesta del nostro settimanale, il procuratore militare di Cagliari Vito Maggi ha interrogato Sergio Bonifacio. Ha sequestrato ordini e rapporti di volo del Breguet e la lista dell'equipaggio, e ha trasmesso il tutto al magistrato Vittorio Bucarelli. Poi Maggi ha rilasciato una dichiarazione che esorta ad aver fiducia nelle autorità inquirenti perché «in quanto in possesso di una visione globale degli accertamenti, possono inserire gli eventuali nuovi tasselli nel mosaico che soltanto loro conoscono completamente».



Un Atlantic Breguet, l'aereo antisommegibile uguale a quello pilotato da Sergio Bonifacio.

del caso. Non sono difficili:

• Bonifacio non era solo sul Breguet, c'erano gli altri dodici membri dell'equipaggio;

• alcuni di questi devono aver visto meglio di Bonifacio (che stava ai comandi nella cabina di pilotaggio) perché erano gli «osservatori», sistemati in modo tale da infilare la testa in una bolla di plexiglas sporgente dalla fusoliera;

• il Breguet è un aereo dotato di sofisticate apparecchiature. Ci sono quelle di *intelligence* (telecomunicazioni, per recepire segnali in Vhf e satellitari), c'è un ecogoniometro che localizza e identifica i sottomarini. C'è tutta l'attrezzatura per la *ri-presenza fotografica aerea e parasub*: può fotografare quello che non si vede a occhio nudo fino a 150 metri di

Maggi inoltre ha lanciato uno strano appello: «Tutti coloro che sono a conoscenza di qualcosa devono contribuire agli accertamenti. Agli investigatori bisogna comunicare fatti ed episodi che, seppure irrilevanti, possono oggi assumere un aspetto diverso rispetto al momento in cui sono accaduti».

Strano appello perché viene a così lungo tempo dalla tragedia; ma meno strano se si ricorda che è stato effettuato subito dopo l'interrogatorio di Bonifacio, e quindi si configura più come un avallo di credibilità che una presa di distanza.

A questo punto il «caso Bonifacio» può essere chiarito solo dalle autorità inquirenti (commissione e magistrati) con un atto assai semplice: convocare Bonifacio.

Allegato 6

UNA NUOVA, INQUIETANTE TESTIMONIANZA ARRICCHISCE IL «CASO USTICA»

Era vivo. Era un carabiniere

Un sottufficiale della Doria conferma che un passeggero del Dc9 ebbe il tempo di legarsi un arto amputato. E che sua era una delle 3 salme «sparite» dalle 42 recuperate

Sandro Provvisionato

Una nuova testimonianza, l'ennesima, arriva a confermare quanto *Europeo* va scrivendo ormai da più di un mese e mezzo. E cioè che il Dc9 dell'Itavia non si è disintegrato in volo, non si è neppure spezzato in due, ma è ammarato, forse praticamente intatto e con un foro nella cabina di pilotaggio, nel tratto di mare vicino a Ustica. Dopo quella dell'allora capitano di corvet-

tarre e nascondere dei cadaveri.

Il nuovo colpo di scena nell'inestricabile mistero di Ustica avviene alle nove di sera del 29 luglio scorso. A Mestre due persone si presentano alla redazione del *Gazzettino*, quotidiano di Venezia. Sono un uomo e una donna che chiedono di parlare con un responsabile del giornale. La donna è solo un'accompagnatrice. È l'uomo che ha delle cose da dire. A riceverli è Maurizio Refini, caporedattore centrale del quotidiano. L'uomo, lo stesso giorno, sul *Gazzettino* ha letto un trafiletto, poche righe che riportano una dichiarazione di Falco Accame, alto ufficiale della marina in pensione, ex deputato socialista, ex presidente della commissione difesa della Camera.

La dichiarazione di Accame, ignorata da quasi tutta la stampa quotidiana, è di quelle che fanno accapponare la pelle: richiama l'attenzione, citando documenti, sulla possibilità che non tutti i passeggeri fossero morti al momento della caduta dell'aereo.

Ciò che ha spinto le due persone a rivolgersi al *Gazzettino* è che l'uomo è un ex militare della marina, un sottufficiale che all'epoca del disastro di Ustica partecipò, a bordo dell'incrociatore lanciamissili Andrea Doria, alle ricerche e ai soccorsi del Dc9 e delle 81 persone che erano a bordo dell'aereo. L'uomo si domanda perché nella sua dichiarazione Accame usi il condizionale. Per lui è tutto chiaro da sempre. A dieci anni di distanza, ricorda come se fosse oggi che fra i tanti cadaveri imbarcati sul Doria venne ripescato anche quello di un giovane perfettamente integro. Se non avesse avuto un piede amputato di netto, spiega, non avrebbe avuto sul corpo una sola ferita. Un particolare lo colpisce: il giovane indossava una camicia e una manica strappata era legata stretta sotto il ginocchio, come se fosse un laccio emostatico. In altre parole - stando a questa testimonianza - il giovane del

Dc9 prima di morire aveva cercato di fermare il deflusso del sangue dalla caviglia. Quindi, constatazione lapilliana, era ancora vivo. Per quante ore era rimasto in acqua? Ma i ricordi dell'uomo, che almeno per il momento preferisce mantenere l'anonimato, e che tuttavia al giornalista Refini dà le sue generalità complete, vanno più in là. Rammenta che appena imbarcato il cadavere del giovane sul Doria, un ufficiale della nave gli frugò nelle tasche e dopo aver letto i suoi documenti disse: «Questo è un carabiniere».

Da tempo *Europeo* pone una domanda ai magistrati inquirenti e alla commissione parlamentare sulle stragi che si occupano del giallo di Ustica: è vero che sul Dc9 c'erano due carabinieri in servizio e chi era il prigioniero scortato? Finora non è stata data risposta, anche se il senatore Libero Gualtieri, che presiede la commissione, assicura che accertamenti sarebbero stati fatti in questa direzione. La risposta a quell'interrogativo la fornisce oggi questo nuovo testimone?

IL SIGNOR X

C'è un altro particolare che il testimone ricorda: i cadaveri imbarcati sul Doria erano 42, più un povero resto umano di cui non si riuscì neppure a stabilire il sesso: era tagliato sopra il petto e sotto l'ombelico. 42 è infatti il numero di cadaveri che fino a una settimana dopo la tragedia le reti della Rai e i quotidiani nazionali davano come recuperati. Poi, all'improvviso, il loro numero scese a 39. Perché? Forse perché 42 meno 39 fa 3. Cioè i due carabinieri e la persona (in manette o no?) che scorrevano?

A sostenerlo che i cadaveri recuperati furono più di 39 c'è anche un'altra testimonianza. All'epoca era militare di leva sul Doria con mansioni da radiotelegrafista. Per le sue mani sono passate tutte le comunicazioni tra l'incrociatore lanciamissili e i velivoli che avvistavano i cadaveri. L'uomo, che oggi lavora a Milano, ricorda di aver registrato il recupero di 41 salme. «Ma potrebbero essere



L'Andrea Doria, mandato tardivamente al soccorso.

ta Sergio Bonifacio, il pilota del Breuguet Atlantic, che per primo avvistò l'aereo in mare e che nei giorni scorsi al giudice Rosario Priore ha confermato di aver scorto la sagoma dell'aereo a pelo d'acqua, c'è ora una nuova testimonianza. Di fondamentale importanza.

La testimonianza ribadisce tre cose: che, come quelli dell'aeronautica, anche i responsabili della marina militare hanno coperto di misteri la tragedia di Ustica. Che soccorsi non ritardati avrebbero consolidato la possibilità di trovare almeno qualche passeggero ancora vivo. E che forse qualcuno ha «giocato» un gioco perverso e mostruoso: quello di sor-

La testimonianza dalla viva voce del sergente. C'era davvero il naufragio, ma soprattutto...

«Ustica, quella tremenda giornata a recuperare i corpi con la gru»

«Si, ci ho ripensato bene e confermo quel ragazzo con i jeans ed una camicia bianca o azzurrina che tirai su dal mare di Ustica il 28 giugno non pareva proprio vittima di uno scoppio o di uno schianto sul mare. E non era pieno d'acqua come gli altri poveri cadaveri».

Chi ci dice questo è un uomo ancor giovane, abbronzato, dagli occhi vivaci: ha prestato servizio in Marina con il grado di sergente dal gennaio del 1978 al dicembre 1983; dall'ottobre 1978 al marzo 1982 è stato imbarcato sull'incrociatore lanciamissili Andrea Doria dove lavorava in centrale elettrica. È venuto ed è sposato.

Domenica scorsa, mosso da una notizia da noi pubblicata che riportava un interrogatorio di Falco Accame ("C'era in mare un naufrago dopo il disastro di Ustica?"), ci telefonò:

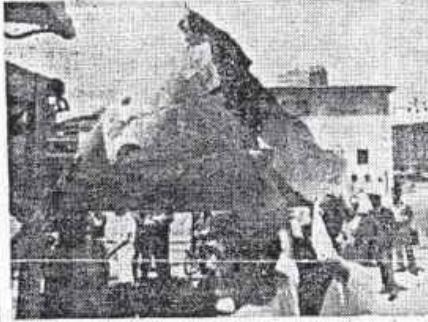
«Ma è mai possibile che dopo dieci anni ci siano ancora tanti dubbi? In tanti abbiamo visto un ragazzo tirato fuori dall'acqua praticamente intatto: non era gonfio d'acqua»



I documenti dell'inchiesta.

come gli altri, non era afigurato dalla lunga permanenza in acqua. Aveva i jeans ed una camicia dalle maniche lunghe. Quella, destra era arrotolata; quella sinistra era strappata ed era legata sopra il ginocchio destro, quasi come un laccio emostatico. Il ragazzo era senza il piede destro; quella manica di camicia forse era servita a fermare un'emorragia».

Il sergente XY ci chiede di non pubblicare le sue generalità anche se è disposto, se qualcuno glielo chiedesse, a ripetere



Il cono di coda dell'aereo, dopo il recupero.

le cose che ha raccontato a noi.

«Credo che non dimenticherò mai quella giornata passata ai comandi della gru di dritta a tirar su cadaveri. Ancora adesso mi viene il magone: ecco, quel bambino... proprio delle bambole rotte...».

«Ripercorriamo con ordine tutte quelle ore.

«Il 27 di giugno eravamo in franchigia dopo una lunga esercitazione in mare. Eravamo partiti da La Spezia dove c'era la nostra base. C'erano anche turchi, americani,

francesi e inglesi...».

«Eravamo nel Tirreno o nel Mediterraneo?

«Credo nel Tirreno ma la zona d'operazione non viene indicata all'equipaggio non interessato: dal tempo impiegato penso che si fosse nel Tirreno però non posso giurarlo...».

«Come faceva a sapere che c'erano anche gli alleati?

«Beh, se ne parla in sala riunione, anche perché noi, chiusi in centrale, non abbiamo contatti con la pianificazione.

«Dove eravate in franchigia?

«Eravamo a Cagliari. Quella sera in parecchi andammo al Sant'Elia, allo stadio, perché c'era il concerto dei Rockets...».

«È sicuro che fossero loro?

«Le teste pelate mi ricordo d'averle viste...».

Un collega dell'Unione Sarda ci conferma che la sera del 27 giugno il complesso francese dei Rockets si esibiva a Cagliari: tutti i componenti erano vestiti di tessuto argento e con le teste rasate.

«Eravamo da poco al concerto. Ad un certo momento hanno smesso di suonare e dall'altoparlante ci hanno invitati a rientrare sulla nave. Saranno state, minuto più minuto meno, le dieci. Quando siamo rientrati a bordo il Doris era già in calata, cioè aveva i motori già pronti per prendere il largo...».

«A che ora siete partiti da Cagliari?

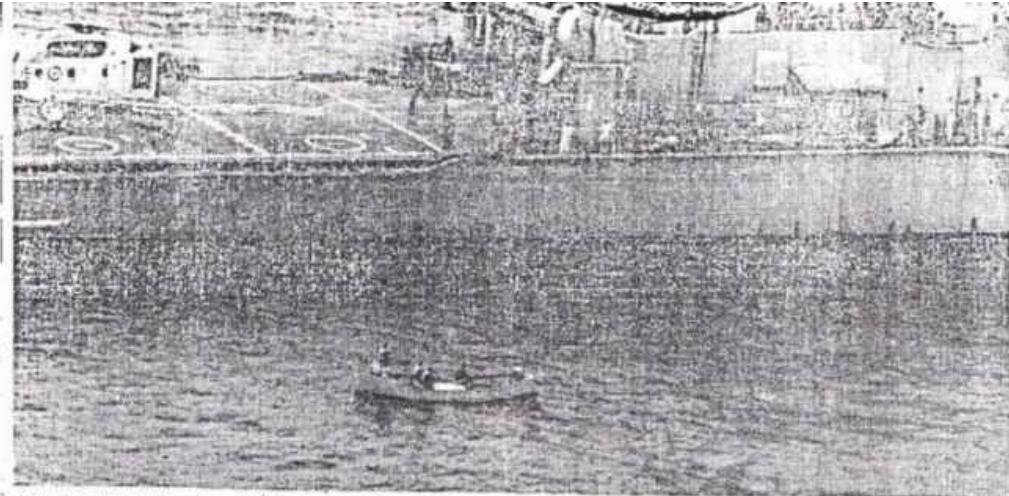
«Poco dopo mezzanotte perché aspettavamo che rientrasse i ragazzi sardi a cui era stato concesso un permesso».

«Quando siete arrivati nella zona del disastro?

«Siamo arrivati nel mare di Ustica verso le sette o le otto del mattino. Io ero stato di servizio in centrale elettrica fino ad allora. Qualcuno dei marinai del ponte aveva detto di non sentirselo di fare quel lavoro ed allora chiesero se c'era qualche volontario. Io mi sono offerto».

Il Gazzettino di Venezia

Allegato 8



L'incrociatore lanciamissili «Andrea Doria» durante l'intervento nel mare di Ustica.

ferto... L'anno prima ero stato nel Vietnam, avevo tirato su quei poveracci che cercavano scampo... Qualche mese prima, con la gru, avevo cercato di tenere a galla un elicottero militare che era precipitato nella speranza che salvassero uno dei piloti ma non c'era stato niente da fare... Così sono andato io alla gru di dritta...

- Come si svolgevano le manovre di soccorso?

«Gli elicotteri giravano in continuazione e non appena individuavano qualche cosa lasciavano cadere sul mare un fumogeno. Allora partivano le motorbarche, caricavano e portavano il mezzo sottobordo, imbragavano il corpo o il relitto e noi delle gru, ce n'era un'altra a babordo, tiravamo su adagilandoli sul ponte elicotteri. I cadaveri venivano avvolti in un telo e portati all'ufficiale medico che fa-

ceva i primi rilievi.»

- Quali sono stati i primi corpi che avete tratto a bordo?

«Sono stati quei bambini. Saranno state le otto, o forse le sette. Erano tre, una femmina e due maschi. Erano dilaniati, senza una gamba o un braccio, nudi ma puliti... non so esprimermi... cioè non sembravano vittime di un evento tragico.»

- E il ragazzo coi jeans quando lo avete tirato a bordo?

«Poco dopo i bambini. Quando è arrivato all'altezza dei miei occhi mi hanno colpito subito due particolari: che aveva i jeans perfettamente a posto e che non era gonfio d'acqua, era normale. La camicia era bianca o con delle righe azzurre, ma forse non era così... Anche i ragazzi sul ponte hanno notato questi particolari ed il fatto di quella manica di camicia legata sopra il gi-

nocchio destro. Ne abbiamo parlato anche in sala, alla fine di tutto... ma di sfuggita, senza porci troppi problemi. C'era anche l'ufficiale medico e a lui toccavano i primi rilievi.»

- Chi disse: 'è un carabiniere?'

«Questo me l'hanno raccontato...»

Tra i passeggeri c'era in effetti un militare ma si trattava di una guardia di pubblica sicurezza, Antonino Greco di 23 anni che aveva preso una licenza per recarsi al matrimonio della sorella di cui avrebbe dovuto essere il testimone. Ma c'è da aggiungere che più volte s'è parlato della presenza a bordo, non registrata, di due carabinieri, di guardia o di scorta non si sa, di un personaggio anche questo ignoto.

La molla che ha fatto scattare la testimonianza del sergente XY è stata proprio questa.

«Mi sono detto: ma possibile che chi doveva non ha raccontato questo particolare? E sembrato subito importante a noi che non sapevamo niente di niente... Io ero convinto che agli atti ci fosse, invece niente... Così ho deciso di raccontarlo.»

- Ci sono altri particolari che l'hanno colpita?

«No, solo una pena tremenda: corpi maciullati, gonfi, senza lineamenti, irriconoscibili... e poi brandelli umani... forse i pesci... forse l'impatto sull'acqua...»

- Quanto è durata la

«Abbiamo smesso ben oltre il tramonto, quando il mare è diventato agitato e le barche non potevano più accostarsi alla nave, era troppo pericoloso. Io ricordo d'essere stato in servizio per oltre 24 ore perché dopo sono tornato in centrale elettrica a fare il mio lavoro.»

- Avete parlato molto tra di voi di quanto era accaduto, di quello che avevate visto?

«No, proprio non ne avevamo voglia. Vuol sapere una cosa? Adesso forse può anche far ridere, ma allora a noi ci fece star male da morire. Nessuno di quelli che avevano partecipato al recupero, alla sera, mangiò: il cuoco aveva avuto la brutta idea di fare lo spezzatino...»

Il giovane ex-sergente di Marina conclude qui il suo racconto. Non presenta ipotesi o idee, solo una testimonianza, stupita, attonita per il fatto che in tutti questi anni nessuno abbia sentito il dovere o abbia ritenuto necessario sentire anche i testimoni di contorno, quelli che per primi hanno visto cadaveri e rottami: a dieci anni di distanza se ne riparla per il coraggio civile di un ufficiale (il capitano Bonifacio, comandante dell'Atlantic Bruguet che per primo arrivò sul luogo del disastro e che ha parlato di aereo ancora a galla e di un naufragio) e di un sottufficiale della nostra Marina che, forse, ha raccolto proprio quel

Allegato 9

USTICA. Parla un altro sottufficiale del Doria

«Una donna stretta al suo bimbo...»

«...e quello con la gamba fasciata era molto alto»

Mentre giudici istruttori vecchi e nuovi continuano a scartabellare le carte antiche dell'inchiesta sulla scomparsa - il 27 giugno 1980 - del DC9 dell'Itavia nel mare di Ustica con il suo carico di 81 persone, i commentanti dell'equazione dell'Andrea Doria che eseguirono la pietosa opera di recupero delle vittime aggiungono sconcertanti e nuovi particolari alle testimonianze reseci nei giorni scorsi dal sergente XY.

Il sottufficiale addetto alla centrale elettrica che, volontariamente, si mise ai comandi della gru di dritta alle 8/8.30 del mattino del 18 giugno ci raccontò del recupero di un ragazzo che sembrava morto da poco, indossava i jeans ed una camicia dalla quale era stata strappata la manica sinistra per usarla come fascia all'altezza del ginocchio della gamba.

destra, forse per tentare di bloccare un'emorragia provocata dalla perdita del piede destro.

Dopo XY, un altro ci ha parlato del recupero del corpo di una ragazza di 20/25 anni il cui orologio funzionava ancora.

Oggi è la volta di un altro sottufficiale, eletromeccanico, friulano che, come XY, ci ha fornito generalità e recapito da mettere a disposizione di quei giudici che riterranno opportuno ascoltarlo.

Dice il friulano:

«Ripescammo cadaveri quasi tutti nudi, altri con brandelli di abito. Ma uno no, era molto alto e lo identificarono come carabiniere. Al momento non feci caso alle sue condizioni, ma alla sera, nel nostro locale, concordammo tutti nel dire che sembrava morto da poco e che quella gamba era proprio fasciata

dalla manica della camicia... e tutti parlavano di lui come del carabiniere».

Questa, quindi, è la terza conferma diretta del racconto del sergente XY e che propone sempre la solita serie di domande: se l'aereo fosse esploso in volo come avrebbe potuto quel corpo cadere in mare da settemila metri e risultare intatto e con una gamba fasciata? Se l'aereo si fosse schiantato in mare, quante possibilità c'erano che, durante la caduta, il «carabiniere», per quanto forte e altante, potesse medicarsi a quel modo?

Verrebbe da dire che quell'aereo, pure in avaria grave, tentò un ammaraggio, tanto violento da risultare disastroso ma, comunque, in grado di lasciare in vita qualcuno. Ed allora ecco che giuste appallonano le riflessioni di chi, come Falco Accame, insiste a chiedere che si

faccia luce completa anche su ciò che avvenne dopo le 21 di quel tragico 27 giugno 1980, come vennero attivati ed organizzati i soccorsi, perché arrivarono sul posto solo circa dieci ore dopo il disastro e perché non sono mai stati ascoltati prima quei che avvistarono il relitto e quelli che operarono il recupero delle vittime.

Ma ecco un altro particolare sconvolgente raccontatoci dai sergenti friulano:

«Raccogliemmo una donna, ancor giovane, che teneva stretto al petto un bambino. E lo teneva tanto stretto che per separarli si è quasi stati costretti a spezzare le braccia a quella mamma...».

È possibile essere proiettati fuori da un aereo a settemila metri d'altezza e arrivare in mare con un bimbo stretto fra le braccia? Maurizio Refini

**L'aver separato i corpi, ingenuamente dichiarandolo,
non ha permesso alle autopsie di verificarlo. Sarebbe
stata una prova indiscutibile.**

Smentite dopo pochi giorni le tesi degli esperti stranieri

Ustica, ennesima "verità"

Nuova perizia esclude l'ipotesi bomba

ROMA. Una bomba? No. Missile? Nemmeno. Cedimento strutturale? Neanche per idea. I reperti metallici lo escludono. La storia infinita dell'inchiesta su Ustica segna un'altra tappa. L'ultima perizia rimette in discussione i risultati a cui era appena giunto il pool di superesperti internazionali. Per loro a causare il disastro fu una bomba esplosa nella toilette. Invece secondo l'esame «metallografico-frattografico», svolto da tre docenti italiani, sulla base di decine e decine di reperti, non ci fu alcuna esplosione interna o esterna. E, secondo indiscrezioni, non si trattò neanche di missile, né di cedimento strutturale.

Ma allora cosa uccise quelle 81 persone? Ai tre

esperti non è stato chiesto. E sarà il giudice Rorario Priore a dover sbrogliare la matassa delle perizie contrastanti, ora che si avvia alla fase conclusiva delle indagini. Quella del professor Donato Firrao, del Politecnico di Torino, di Sergio Reale, dell'Università di Firenze e di Roberto Roberti, dell'Università di Milano, è la quarta. E arriva a pochi giorni dalla superperizia che aveva ridotto peso all'ipotesi bomba: una, «relativamente piccola» sarebbe stata racchiusa, con ogni probabilità in un foglio di plastica e collocata dietro il water della toilette posteriore.

Secondo i tre esperti però, i reperti dell'aereo raccontano tutt'altro. Dall'esame delle ali, del-

la fusoliera, di parte della coda e del vano toilette dell'aereo sorgono nuovi dubbi. Le lamiere non sono contorte così da poter far ritenere che l'aereo sia stato esposto ad alte temperature o ad alte pressioni. E non esistono bombe a freddo. Bocciati, quindi, i superesperti. Non ci sono, inoltre, segni di «tranciature»: dunque non ci sono prove che il Dc9 dell'Itavia venne investito da un missile o entrò in collisione con un altro aereo. Né il metallo presenta particolare usura da ritenerne plausibile il cedimento strutturale.

Resta uno scenario non sondato. Quello prospettato più volte dai familiari delle vittime che ormai da 14 anni attendono giustizia. La possibilità che un missile ab-

bia colpito un altro aereo, magari militare, a distanza molto ravvicinata al Dc9: l'onda d'urto avrebbe, in questo caso, potuto colpire con grande violenza l'aereo dell'Itavia, tranciando di netto la coda, causandone l'abbattimento. A sostegno di un'ipotesi suggestiva c'è il ritrovamento, a tutt'oggi inspiegato, di un serbatoio mobile di fabbricazione Usa, in dotazione agli aerei militari degli alleati Nato.

In attesa che il giudice Priore risolva il complicatissimo rebus giova una ricostruzione delle perizie svolte. La prima, quella medico-legale, del professor Giusto Giusti, aveva escluso la bomba a bordo perché i cadaveri non non presentavano tracce di ustioni. E aveva attribuito la causa

dell'abbattimento a un'esplosione esterna, visto che, fra l'altro, le vittime presentavano lesioni ai timpani estroflesse per il fenomeno della decompressione.

La seconda di tipo chimico-explosivistico escludeva bomba e missile. Gli esperti di esplosivo, il professor Brandimarte (italiano) e i professori Ibbitsch e Kolla (tedeschi) negarono che ci potesse essere stata un'esplosione interna o esterna. I chimici giudicarono molto improbabile l'esplosione interna. Poi il responso del pool di esperti nominati dal giudice istruttore, Vittorio Bucarelli il giorno prima di abbandonare le indagini che ripartì di bomba. Ieri, infine, l'ultimo colpo di scena.

Virginia Piccolillo

Allegato 11

SPECIALE

Panorama

UNDICI ANNI DI MISTERI,
DEVIAZIONI E BUGIE
RIASSUNTI
IN UN DOCUMENTO
DI SCONVOLGENTE
ATTUALITÀ:
"PANORAMA" OFFRE
AI SUOI LETTORI
LA RELAZIONE DELLA
COMMISSIONE STRAGI
SUL PIU' OSCURO
CASO DELLA
STORIA REPUBBLICANA



INCHIESTA USTICA

ARNOLDO MONDADORI EDITORE - 21 Luglio 1991 - ANNO XXIX N. 1318

Allegato 12 composto da tre pagine

«La nostra relazione già dava un quadro sconvolgente delle indagini su Ustica. Peccato che pochi l'abbiano letta. Il Parlamento non ha ancora trovato il tempo per discuterla»: per il senatore Libero Gualtieri, presidente della commissione stragi, il ritrovamento di un pezzo di missile accanto ai rottami del DC9 Itavia è l'ennesimo episodio d'un canovaccio di misteri che Parlamento e governo si ostinano a ignorare. Quello che segue è il testo della «relazione dimenticata»: per ragioni di spazio e di leggibilità, si è ritenuto di tagliare le parti di spiegazione burocratica e quelle che venivano riprese in altri capitoli.

Capitolo I

Il disastro, i soccorsi, i primi recuperi

Il 27.6.80 alle ore 20,59'45" il DC9-I-TIGI della Società Itavia, decollato da Bologna per Palermo con due ore di ritardo, giunto all'altezza di Ustica, scomparso dagli schermi dei radar di Roma-Ciampino e nei minuti seguenti non rispose alle chiamate di «Roma-Controllo», che utilizzò per questo, come ponte, anche altri aerei in volo nella zona.

Alle 21,11 «Roma-Controllo» chiese a «Palermo-Avvicinamento» se avesse ancora sotto controllo il DC9 e al centro radar della Difesa Aerea di Marsala se fosse in grado di dare informazioni al riguardo.

Non è stato ancora definitivamente accertato, essendo la questione tuttora oggetto di indagine da parte del giudice istruttore, se l'allarme sia stato dato per primo dal centro di controllo del traffico aereo di Roma-Ciampino o dal centro radar di Marsala.

La responsabilità di avviare e dirigere le operazioni di ricerca e di soccorso spettava, in caso di incidenti aerei, all'Aeronautica militare e in particolare agli Rcc (*Rescue coordination center*) inseriti nei due Roc (*Regional operation center*) di Montevenda e Martina Franca.

In questo caso la competenza territoriale era dell'Rcc di Martina Franca – comandato allora dal tenente colonnello Guglielmo Lippolis – che operava anche tramite i sottocentri di coordinamento e soccorso (Rsc) di Ciampino e di Elmas e poteva utilizzare gli aeromobili forniti dai reparti Sar (*Search and rescue*) e da altri reparti dell'Aeronautica militare e le navi e i mezzi aerei della Marina militare.

Dal rapporto di servizio della sala operativa di Marsala risulta che alle 21,21 Marsala avvertì il Soc (*Sector operation center*) di Martina Franca della necessità di avvisare l'Rcc della possibile situazione di emergenza.

Nonostante alcune discordanze negli orari di registrazione delle comunicazioni tra i vari centri dell'Aeronautica, si può affermare con certezza che l'Rcc di Martina Franca allertò alle 21,22 il 15° Stormo di Ciampino (Rsc), alle 21,28 Marisicilia e immediatamente dopo gli altri comandi periferici della Marina e dell'Aeronautica.

Alle 22,00 decollò da Ciampino un elicottero HH-3F dell'Aeronautica, il quale iniziò le ricerche nella zona presumibile della caduta alle ore 23,10. Un elicottero SII-3D della Marina decollò da Catania alle ore 22,25, arrivando in zona alle ore 23,59. Un secondo elicottero della Marina decollò, sempre da Catania, alle ore 0,28 del 28.6 e un secondo elicottero dell'Aeronautica partì da Ciampino alle ore 1,00.

Fu fatto decollare alle ore 22,30 da Sigonella anche un Breguet Atlantic (aereo concepito essenzialmente per la lotta antisommergibile) che giunse in zona alle 23,45.

Non venne invece utilizzato per le operazioni di soccorso un altro Breguet del 30° Stormo decollato da Elmas alle 18,15 e in volo di addestramento a est della Sicilia fino alle 22,40, prima di rientrare alle 0,30 a Elmas.

Alle ore 22,28 (22,45 secondo il rapporto del Doria) l'incrociatore Doria, alla fonda nel porto di Cagliari, ricevette l'ordine di appontamento e salpò alle ore 1,50 (1,30 nel rapporto Doria) del 28.6; alle 22,40 venne dirottata verso la zona del sinistro la motonave della Marina mercantile Carducci in rotta da Napoli a Palermo.

Entro la mezzanotte del 27.6.80 vennero complessivamente dirottati nell'area di interesse o fatti saltare un rimorchiatore e una motovedetta della Marina militare, una motovedetta della Guardia di Finanza, sei navi della Marina mercantile.

Nelle prime ore del 28.6 partirono da Napoli le navi della Marina militare Orsa e Alpino e la motovedetta Fiorillo. Alle 2,49 l'incrociatore Doria ricevette l'ordine di assumere il comando tattico della ricerca.

Intorno alle 4,00 le navi della Marina mercantile Buccaneer, Carducci, Clodia, Freccia Rossa, Nomentana e Banrock giunsero nella zona del sinistro e iniziarono la «ricerca a rastrello» su una fascia larga 17 miglia.

I primi avvistamenti furono effettuati pochi minuti dopo le 7,00 da un elicottero della Marina, decollato da Catania alle 3,27 e atterrato a Trapani alle 8,19 per esaurimento del carburante, che segnalò la presenza di una macchia di cherossene e di materiali affioranti.

Secondo la relazione inviata l'11.8.80 da Maridipart di Napoli (Dipartimento militare marittimo del Basso Tirreno) all'Rcc di Martina Franca, l'elicottero che effettuò il primo avvistamento è individuato con la sigla ISSHL, mentre in tutti gli altri documenti, segnatamente gli allegati alla relazione Pisano e gli schemi riassuntivi dell'Rcc di Martina Franca, l'elicottero in questione è contraddistinto dalla sigla ISSGL poi mutata in ISSGH.

Alle 7,18 il Breguet Atlantic del 30° Stormo, decollato da Cagliari Elmas alle 3,10 e comandato dal tenente di vascello Sergio Bonifacio, ricevette dall'elicottero la notizia dell'avvistamento e dieci minuti dopo giunse sul punto indicato (39°39' Nord 12°55' Est, secondo il rapporto di volo del Breguet; 39°49' Nord 12°55' Est secondo l'allegato G della relazione Pisano e secondo la già citata relazione Maridipart).

Nel rapporto di volo, redatto lo stesso giorno dell'operazione, il tenente di vascello Bonifacio così espone gli esiti della ricognizione:

«7,32: si notano molti oggetti in trasparenza, ma non è possibile effettuare identificazione.

9,45: si avvista un cadavere in prossimità della chiazza di cherossene.

10,00: elicottero del soccorso in zona conferma l'avvistamento.

10,40: stanno convergendo su di noi varie unità della Marina militare e un rimorchiatore (vengono successivamente avvistate numerose salme affioranti in tempi successivi).

11,00: unità iniziano la fase di recupero con l'ausilio degli elicotteri».

Nelle considerazioni contenute nello stesso rapporto di volo, Bonifacio annotò: «Al nostro arrivo nella zona vengono osservati pochi oggetti e nessuno attribuibile con certezza al velivolo». Dalle 7,32 alle 9,45 iniziano ad affiorare oggetti attribuibili al velivolo quali: cuscini di sedile, salvagenti e valigie. Successivamente continuano

INCHIESTA USTICA

ad affiorare... altri cadaveri per un numero approssimato di 40».

Il Breguet Atlantic ritornò alla base di Cagliari alle ore 13,10, sostituito nell'appoggio alle operazioni di recupero da un Breguet Atlantic del 41° Stormo, di base a Sigonella, che operò nella zona dalle 13,10 alle 20,40.

Il tenente di vascello Bonifacio è stato interrogato nell'ottobre 1989 dal Procuratore della Repubblica presso il Tribunale militare di Cagliari, dottor Maggi, nell'ambito di un'istruzione preliminare per eventuali resti militari rilevabili a carico di militari della base missilistica di Perdasdefogu in relazione all'incidente di Ustica. In quella sede il capitano Bonifacio dichiarò di aver avvistato in trasparenza, prima dell'affioramento dei cadaveri, a una profondità inferiore ai 50 metri, una grande massa chiara con una riga nera che l'attraversava al centro, massa che non poteva riconoscere come la sagoma dell'aeroplano. Affermò inoltre che dopo circa un'ora affiorarono cuscini, sedili e salvagente sgomati; da quel momento attribuì ciò che vedeva all'aeroplano scomparso. Verso le 9,00 comparvero i primi due cadaveri, uscendo dalla macchia oleosa.

Nel febbraio 1990 il tenente di vascello Bonifacio ha confermato nella sostanza al giudice istruttore Bucarelli le dichiarazioni rese al dottor Maggi, precisando peraltro di aver visto in trasparenza nelle immediate vicinanze della macchia d'olio un corpo oblungo, chiaro, attraversato in senso longitudinale da una striscia nera e di aver comunicato l'avvistamento agli enti di controllo esprimendo già un livello superiore di probabilità di aver individuato l'aereo.

In una serie di servizi pubblicati dall'*Europeo* del 28.6., del 5.7. e del 19.7.1990 (numeri 27, 28 e 30) si sostiene una versione degli avvistamenti sostanzialmente diversa: il capitano Bonifacio avrebbe osservato per un'ora intera, dalle 7 alle 8, il DC9 sostanzialmente integro e avrebbe visto alle 8 un improvviso sollevamento dell'acqua dovuto all'inabissarsi del DC9 dal quale fuoriuscivano corpi e cuscini. Subito dopo il Breguet avrebbe ricevuto l'ordine di rientrare alla base: il tenente di vascello Bonifacio, oltre a stilare il consueto rapporto della missione, avrebbe spontaneamente reso una dichiarazione ovvero parlato con un amico della Procura militare di Cagliari per segnalare quanto da lui osservato.

Il 2 luglio 1990 il dottor Maggi ha nuovamente convocato il tenente di vascello Bonifacio in relazione a quanto pubblicato dal settimanale: in tale sede il capitano Bonifacio ha smentito il contenuto degli articoli, confermando le sue precedenti dichiarazioni all'autorità giudiziaria. Anche dalle dichiarazioni rese il 31.7., l'1.8. e il 28.8.90 al G.I. Priore da dodici militari facenti parte dell'equipaggio del Breguet Atlantic comandato dal tenente di vascello Bonifacio è risultata nel complesso smentita la versione comparsa sull'*Europeo*.

Alle 7,50 del 28.6.80, le navi della Marina militare Doria, Orsa, Alpino e Prometeo ricevettero l'ordine di convergere sul punto individuato dall'elicottero.

Alle 9,12 la fregata Orsa avvistò due salme, mentre alle 9,15 la fregata Alpino recuperò un pezzo della struttura dell'aereo e alle 9,10 la motonave Carducci avvistò un relitto conico grigio (poi identificato come il cono di coda del DC9) e, non avendo la possibilità di issarlo a bordo, attese fino alle 10,30 l'arrivo della Bannock.

Alle 10,02 l'incrociatore Doria, giunto in zona alle ore 8,48, assunse i compiti Otc (*On scene commander*) diramando l'ordine di priorità del recupero: naufraghi, salme, relitti.

Alle 13,48 la motonave Carducci - che aveva 700 passeggeri a bordo, tra i quali una donna incinta attesa nel porto di Palermo da una autoambulanza e che alle 11,55 aveva ricevuto dalla Doria il permesso di riprendere la normale rotta di linea verso Palermo - avvistò un relitto di circa sei metri di forma allungata; avvertita dell'avvistamento la Capitaneria di porto di Napoli, la Carducci ricevette l'ordine di sostare in zona. Dopo due ore di attesa la Carducci perse le tracce del relitto, presumibilmente affondato, e le fu consentito di riprendere la rotta alla volta di Palermo ove attraccò alle ore 18,50. Nessuna fotografia del relitto fu scattata da bordo della Carducci.

A queste informazioni desunte dalla relazione inviata l'11.8.80 da Maridipart di Napoli all'Rcc di Martina Franca e dal giornale di bordo della Carducci si può aggiungere che il 5.9.80 il sostituto Guarino invitò il comandante della Carducci Agnelli Iacarino a presentarsi davanti ai periti giudiziari per effettuare una descrizione particolareggiata del relitto individuato. Dalle carte processuali non risulta che il comandante Iacarino accolse l'invito, circostanza del resto confermata dall'iniziativa del sostituto Santacroce il quale il 14.11.80 chiese alla Procura della Repubblica di

Genova di esaminare il comandante Iacarino, oltre all'ufficiale di coperta Danilo D'Agostino, con le stesse finalità indicate precedentemente da Guarino. Anche questa iniziativa non andò a buon termine perché risultò che Iacarino risiedeva a Meta' di Sorrento, come fu comunicato a Santacroce dal tenente colonnello comandante del nucleo Cc di Polizia giudiziaria di Genova, Giorgio Luce, in data 17.11.80. Dalla documentazione in possesso della Commissione non risulta che l'esame testimoniale del comandante Iacarino fu mai espletato, direttamente o per rogatoria, dai titolari delle indagini.

Si presenta invece il 28.1.81 davanti al dottor Vito Monetti della Procura della Repubblica di Genova l'ufficiale di coperta della Carducci Danilo D'Agostino il quale riferì che la Carducci non riuscì a recuperare il relitto perché dopo aver invertito la rotta per recuperarlo, ne perde le tracce; l'intervallo di tempo trascorso tra il momento dell'avvistamento e quello in cui la motonave tornò a incrociare nella stessa zona fu approssimativamente di un'ora, un'ora e mezza. D'Agostino non fu in grado di precisare se dopo aver invertito la rotta il mancato nuovo avvistamento del relitto fosse imputabile al fatto che il relitto stesse affondato oppure al fatto che la nave avesse incrociato in posizione leggermente diversa.

L'ufficiale di coperta riferì anche al giudice che, probabilmente nel settembre 1980, fu interrogato, tramite il capitano Mazzara della Tirrenia di Genova, da due persone, una delle quali presentatasi come dipendente dell'Itavia e l'altra un militare forse un maresciallo dell'Aeronautica di nome Manu. I due mostravano a D'Agostino disegni e schizzi di oggetti di forma allungata, apparentemente missili o probabilmente bersagli che si usano in Marina, chiedendogli se l'oggetto che aveva avvistato poteva essere rappresentato dall'uno o dall'altro disegno.

Complessivamente nella giornata del 28.6. - secondo quanto dichiarato nella relazione inviata l'11.8.80 da Maridipart di Napoli all'Rcc di Martina Franca - parteciparono alla ricerca 6 navi della Marina militare, 5 della Guardia di Finanza, 8 della Marina mercantile e vennero recuperate 42 salme, un cono di coda, una parte di alettone, un battellino pneumatico, un lato di fusoliera, un orologio fermo sulle 9,00.

Quanto al numero delle salme recuperate si deve notare che un documento di Martina Franca (specchi riepilogativi dell'Rcc) riporta che il 28.6 (successivamente a questa data più nessun cadavere fu ritrovato: su questo tutti i documenti concordano) erano stati recuperati 38 cadaveri.

Un elenco delle salme recuperate stilato dal Gabinetto regionale di Polizia scientifica di Palermo e trasmesso alla Procura della Repubblica della stessa città il 23.10.80 descrive e identifica 38 salme e da conto di resti umani distinti con le lettere A, B, C. I resti di cui alla lettera C verranno poi descritti dai medici legali come la salma 39 e 39 sono i referiti peritali di esame medico esterno. È da notare però che nella relazione preliminare presentata il 14.10.80 dal professor Stassi (uno dei medici legali) si afferma che i cadaveri recuperati erano 40.

Il 29.6.80 proseguirono le operazioni di recupero 5 navi della Marina militare, 2 della Guardia di Finanza, 1 della Marina mercantile, recuperando resti di corpi umani e un pezzo del flap destro.

Il 30.6.80 proseguirono le operazioni 4 navi della Marina militare, recuperando resti di corpi umani e un canotto pneumatico.

L'1.7.80 rimase in mare soltanto l'incrociatore Doria. Più nulla fu ritrovato.

Le ricerche vennero definitivamente sospese alle 20,39 del 27.8.80 su ordine di Maridipart. La Doria diresse verso La Spezia.

Il 2.8.80 fu ritrovato sulla spiaggia di Baia Domizia un relitto di aerobersaglio consegnato alla Commissione Luzzatti.

Il 20.9.80 venne ritrovato un altro relitto di aerobersaglio nello stretto di Messina, pervenuto al Collegio Blasi solo nel gennaio '89.

Secondo un documento dello Stato Maggiore dell'Aeronautica (citato nella prima perizia Blasi) tali reperti possono essere messi in relazione ai lanci effettuati per conto dell'Aeronautica stessa nel periodo compreso tra giugno 1979 e il 1° gennaio 1980 ai fini esercitativi per l'impiego di missili terra-aria tipo HAWK.

La prima relazione del Collegio Blasi rileva però che tali reperti, che avrebbero dovuto essere stati in mare per almeno sette mesi, non mostravano segni di corrosione marina anche sulle parti non vernicate; osserva peraltro che non vi sono elementi certi per convalidare la corrispondenza tra il corpo centrale di uno di questi aerobersagli e il relitto avvistato dalla nave Carducci e poi affondato.

Mano a mano che erano recuperati, le salme e i materiali, inizialmente concentrati sulla Doria, venivano su

Allegato 13 - composto da 8 pagine
Di Albano Trombetta

MEMO CONFIDENZIALE
USTICA: il rasoio di Occam

Richiamo

La sciagura aerea "di Ustica" è un tragico evento, la cui traiettoria spazio-temporale inizia in **cielo** intorno alle ventuno del venerdì 27 giugno 1980 – quando si perde ogni contatto con l'aereo di linea I-TIGI della compagnia ITAVIA, in volo tra Bologna e Palermo con 81 persone a bordo e quasi giunto a destinazione – e termina circa dieci ore dopo - quando dal **mare** emergeranno, alcune decine di miglia a nord dell'isola, prima una chiazza oleosa poi le prime cose e i primi cadaveri.

Come, perché e per colpa di chi ciò sia accaduto, non sono bastati a metterlo in chiaro oltre trenta anni di indagini, commissioni d'inchiesta, perizie e contro-perizie, processi e sentenze.

Al "caso Ustica" la Magistratura ha dedicato una massa tale di risorse come in nessun altro *affaire* della storia giudiziaria italiana.

Tempo, denaro, energie, in buona misura spesi per dar corpo alla tesi, in buona o malafede preconstituita , comunque pervicacemente difesa dal Giudice Istruttore (G.I.) Rosario Priore, che il DC9 dell'ITAVIA si sia trovato coinvolto - ovviamente in maniera del tutto involontaria - in uno scontro aereo, e sia stato in qualche modo colpito da un **missile**, di penetrazione o ad onda d'urto, oppure in alternativa mortalmente danneggiato dalla **collisione**, o **quasi - collisione**, con un velivolo militare – francese? americano? libico? - impegnato in una azione di guerra.

Questa percezione/spiegazione dell'evento, dominante rispetto ad ogni altra tra quelle prese in considerazione – cedimento strutturale, attentato terroristico - si è talmente radicata e sedimentata nell'immaginario collettivo e nella memoria dei media da diventare assioma. Tanto da continuare a tenere banco per anni sui più autorevoli quotidiani e nei più prestigiosi talk-show, ed oggi ancora sorprendentemente fatta propria dalle più recenti sentenze giudiziarie.

Confortata anche dall'ambiguo comportamento della Politica.

Essa dapprima punta il dito contro le carenze dell'ITAVIA, in termini di manutenzione e sicurezza degli aerei messi in servizio, non nuovi nel passato ad incidenti anche gravi, e la costringe a sospendere ogni attività di volo. Le evita tuttavia il fallimento attraverso un generoso contributo pubblico, grazie alle ottime relazioni bi-partisan del suo Presidente Ing. Davanzali, di simpatie socialiste e nello stesso tempo "forlaniano" per anconetana concittadinanza. .

Poi il tempo passa – le inchieste per motivi diversi subiscono uno stallo di parecchi anni – e le "simpatie" politiche derivano progressivamente su ipotesi diverse da quelle riconducibili a responsabilità della compagnia aerea. In particolare diviene dominante quella del missile, avanzata quasi subito , in pratica "al buio", dai vertici dell'ITAVIA stessa e poi da questa, unitamente all'Associazione dei Parenti delle Vittime, fermamente mantenuta negli anni come unica spiegazione possibile, apparentemente condivisa da alte cariche dello Stato.

A cominciare dall'On.le Giuliano Amato, che nel 1991 toglie praticamente di mezzo il Giudice Istruttore Bucarelli, titolare dell'inchiesta dal 1982 e piuttosto missile-scettico, tanto da minacciare l'ing. Davanzali di incriminazione per turbativa dell'ordine pubblico, ove questi persistesse a diffondere la sua teoria del missile . L'allora Ministro degli Interni, nel corso di un'audizione parlamentare, attribuisce a Bucarelli il non divulgato possesso di fotografie del relitto in fondo al mare, a 3750 m di profondità, di ignota provenienza, forse scattate dagli americani... Come dire che qualcuno è riuscito ad andare di nascosto su Marte.

Bucarelli si vede costretto a sporgere querela per falso e diffamazione e a rassegnare il mandato per meglio difendere la propria onorabilità.

Sarà sostituito dal giudice Priore, anch'egli di scoperte simpatie socialiste, mentre il Parlamento negherà l'autorizzazione a procedere nei confronti di Amato, protetto dall'immunità parlamentare, così affossando la bufala e probabilmente anche la carriera del giudice Bucarelli.

Continuando con le relativamente recenti esternazioni, estemporanee ed imbarazzanti, di un defunto Presidente emerito della nostra Repubblica, Francesco Cossiga, che:

- nel 2007 dichiara di aver a suo tempo appreso, allorché era Presidente del Consiglio, direttamente dall'allora capo dei Servizi Segreti italiani Amm. Martini, oppure forse, indirettamente, non ricorda bene, dall'On.le Giuliano Amato, *che la responsabilità dell'abbattimento dell'aereo era da attribuirsi ad un missile francese a risonanza, lanciato da un velivolo decollato dalla portaerei Clemenceau, avente per obiettivo un aereo libico su cui doveva viaggiare Gheddafi*, mentre cinque anni prima lo stesso ex Presidente Cossiga, nella sua deposizione in Tribunale, aveva dichiarato che ai tempi della strage *non aveva nessun elemento per non credere che si fosse trattato di un cedimento strutturale e che nell'arco di 22 anni aveva sempre creduto che al DC9 fosse occorso un normale incidente aereo*;
- il 24 Maggio 2010, richiamandosi verosimilmente alle stesse fonti - se no a chi? - precisa in un'intervista ai maggiori quotidiani che *per non essere visto dall'aereo libico con Gheddafi, un aereo francese era sotto quello italiano: partì un missile, per sbaglio, volendo colpire l'aereo libico*. Un incidente di caccia insomma, come ne succedono di tanto in tanto nelle battute al cinghiale, in Maremma o sul Gennargentu...

L'eccentricità di talune esternazioni del Sen. Cossiga ha spesso alimentato l'aneddotica politica. D'altra parte le sue "fonti", l'Amm. Martini in particolare, nelle diverse sedi - conferenze stampa, aule di Tribunale - con tutto il rispetto dovuto al personaggio e la cautela politica d'obbligo, hanno in sostanza smentito rivelazioni e circostanze. Ciò malgrado, la Procura di Roma, a seguito di queste ultime dichiarazioni, a ventotto anni dalla tragedia ha deciso di riaprire l'inchiesta, con tanto di nuove rogatorie internazionali rivolte ai Paesi "indiziati".

A nulla apparentemente è valso che gli stessi P.M. Salvi, Nebbioso e Roselli, nel presentare la loro requisitoria nel luglio 1998, pur non esprimendosi - dopo 18 anni di indagini! - su cause e responsabilità connesse con la perdita del DC9, avessero privilegiato l'ipotesi della "esplosione interna". Anzi, con la contestuale, e per molti versi paradossale, richiesta di rinvio a giudizio di quattro generali dell'Aeronautica Militare, accolta dal G.I addirittura con l'accusa di "alto tradimento", i medesimi magistrati hanno definitivamente consolidato nell'opinione pubblica l'immagine dello scenario bellico e del missile.

Poco conta che in realtà i quattro Alti Ufficiali non siano certo stati chiamati in Tribunale a far luce sulle cause della tragedia e a svelare segreti taciuti per venti anni, né a confessare loro eventuali coinvolgimenti o responsabilità nella medesima, ma a rispondere di comportamenti ritenuti criminosi dalla Magistratura inquirente. In parole povere - il testo delle motivazioni nell'Ordinanza-Sentenza del G.I (1999) non è un esempio di chiarezza - *per non avere messo a disposizione del Governo della Repubblica informazioni e documenti in loro possesso che avrebbero potuto orientare diversamente, con riferimento alla tragedia di Ustica, le azioni dell'Esecutivo in politica interna ed estera*. Anche se non è ben chiaro di quali documenti si tratti e che cosa il Governo Italiano avrebbe potuto fare di più, dal momento che Francia e Stati Uniti hanno puntualmente risposto, nel corso degli anni, a ben 13 rogatorie ribadendo ogni volta la loro estraneità.

Forse chiedere lumi a Gheddafi, che sull'argomento ha sempre preferito tacere, e lo si capisce? Forse meglio approfondire la pista terroristica? ma non si vede allora cosa ci "azzeccino" la difesa aerea e i vertici dell'Aeronautica.

Il processo – iniziato a fine settembre 2000 - durerà quasi 7 anni, dalla Corte di Assise alla Cassazione, e manderà alla fine assolti – coraggiosamente, si può dire, dato il clima mediatico - tutti gli imputati, due già in Assise, gli altri due in Cassazione, dando ogni volta la stura a feroci polemiche e contestazioni da parte di chi resta comunque convinto, o ha interesse a dimostrare, che i vertici dell'Aeronautica abbiano omertosamente impedito di ricostruire i tasselli dell'evento impedendo di approdare alla “verità”.

Come l'ex senatrice Daria Bonfietti, battagliera Presidente dell'Associazione dei Parenti delle Vittime della Strage di Ustica e sorella di una di queste, grande alleata dell' ITAVIA nella ricerca di un responsabile solvibile, in grado di far fronte alla massa enorme di risarcimenti richiesti dagli uni e dall'altra. La Bonfietti, nel corso di una conferenza stampa, con l'abituale talebana categoricità definisce “una vergogna” la sentenza, mentre *alcuni dati in possesso dell'opinione pubblica e dei media si sono ormai trasformati in certezze*.

I dibattimenti processuali hanno fatto giustizia, inutilmente si direbbe, di molte di queste sedicenti certezze ed hanno dimostrato l'inconsistenza dell'impianto accusatorio basato sulla presenza di altri velivoli intorno al DC9 , inducendo la Corte di Cassazione a bollare di fantapolitica tutto il contesto di audaci collegamenti e spericolate pseudo-prove portati a sostegno, *degni di cittadinanza in un libro di spionaggio più che in un'aula di tribunale*.

Senza peraltro che questa opera di sfondamento, pur meritevole, abbia aperto altre strade verso l'accertamento della verità..

Ed è la stessa Corte, nelle motivazioni della sentenza, pubblicate il 6 Aprile 2006; a raccogliere in modo del tutto irruale, la provocazione della Bonfietti, replicando che *a differenza delle altre parti processuali che hanno accettato comunque la decisione di questa Corte, qualche famigliare delle vittime ha definito una vergogna l'assoluzione oppure ha accusato la Magistratura di non aver voluto accettare fino in fondo la responsabilità dell'accaduto. La Corte è ben conscia dell'impatto negativo di una ulteriore assoluzione dei due generali, ma a fronte di commettere una ingiustizia, perché tale sarebbe stata la conferma della sentenza o una condanna, andare contro l'opinione pubblica non costituisce un ostacolo. In quel caso allora davvero si sarebbe trattato di una vergogna, perché si sarebbero condannati o ritenuti responsabili di un reato persone nei cui confronti vi era un difetto assoluto di prova*.

Nella ricorrenza del trentesimo anniversario del disastro, in un messaggio di solidarietà rivolto agli stessi famigliari, l'attuale Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano unisce al dolore ancora vivo per le vittime *l'amara constatazione che le indagini svolte e i processi sin qui celebrati non hanno consentito di fare luce sulla dinamica del drammatico evento e di individuarne i responsabili*, aggiungendo che *occorre il contributo di tutte le istituzioni a un ulteriore sforzo per pervenire a una ricostruzione esauriente e veritiera di quanto accaduto, che rimuova le ambiguità e dipani le ombre e i dubbi accumulati in questi anni*.

Come spesso accade, il messaggio del Presidente, apparentemente neutro e fedele specchio dello stato dell'arte – **nessuna verità accertata** – è stato diversamente interpretato dalle parti coinvolte, ma è innegabile che il richiamo alle istituzioni – italiane? straniere? – abbia contribuito a consolidare l'opinione comune che *la battaglia aerea ci sia stata davvero, che gli imputati non potessero non saperlo e siano stati assolti semplicemente perché non sono state raccolte prove sufficienti per condannarli*. E se c'è stata battaglia aerea *la colpa è dei francesi*, parola di Cossiga...

Opinione fatta propria, almeno per quanto riguarda *la battaglia*, dal Tribunale di Palermo che, nella causa civile intentata da un ristretto gruppo di famigliari delle vittime, pur non dando alcun credito alle esternazioni del defunto ex Presidente, ha recentemente condannato, anche in Cassazione, lo Stato italiano al pagamento di un cospicuo risarcimento, ritenendolo colpevole di non avere assicurato la necessaria protezione allo spazio aereo teatro dell'evento. In altre parole i giudici

palermitani, senza esperire ulteriori indagini, sulla base soltanto di una loro autonoma lettura, sotto il profilo "civile", degli elementi raccolti dalla Magistratura Inquirente e dibattuti dalla Magistratura Giudicante sotto il profilo "penale", hanno ritenuto, soli tra tutti, di poter considerare, come **responsabile** del tragico destino del DC9, un **evento** tuttora inspiegato, dopo oltre trenta anni di indagini perizie e processi, che non sarebbe accaduto, a loro avviso se i corpi dello Stato preposti alla vigilanza aerea – Ministero della Difesa, Ministero dei Trasporti – avessero fatto il loro dovere. In che modo non è dato sapere.

Come nel gioco dell'oca, si è quindi tornati alla casella di partenza.

Ma non è nostra intenzione ripercorrere la vicenda investigativa e mediatica nelle sue diverse ramificazioni ed impasse per metterne puntualmente in luce defezioni errori e derive più o meno interessate.

Altri - come il gen. Enrico Manca, ex parlamentare ed a suo tempo membro della Commissione Stragi - si sono assunti il compito di passare al setaccio *trenta anni di immaginario collettivo, imperie sofferenze e mistificazioni*, denunciando il *ruolo dei media ed il loro impatto devastante sull'immaginario collettivo e sulla società*. Altri ancora hanno deplorato – come il Prof. Aurelio Misiti, già Presidente dell'omonima Commissione Peritale nominata dal Giudice Istruttore - sulla conduzione e sulle conclusioni della quale è d'obbligo tuttavia stendere un pietoso velo – come *solo in Italia può accadere che una perizia di 1800 pagine firmata dai più grandi specialisti del mondo venga ignorata, mentre si dà spazio alle fantasie*.

Non ci si perderà pertanto ad inseguire in cielo aerei misteriosi sopra Grosseto che giocano a rimpiattino con il DC9, né Mig libici sulla Sila precipitati un mese dopo; come non si cercheranno in mare o in porto le portaerei Saratoga, Foch o Clemenceau. Non ci occuperemo delle modalità di funzionamento e degli orari di attività dei radar dell'aeroporto militare francese di Solenzara, in quel di Corsica, né daremo la caccia alle "morti sospette" per le quali, da vicino o da lontano, possa sussistere un collegamento con la tragedia. Tanto meno tireremo in ballo scenari geo-politici coinvolgenti Italia, Libia, Francia, USA, Malta...

Ci limiteremo a individuare, nello scenario spazio – temporale in cui si è consumata la tragedia, quali **fatti** possano essere considerati **certezze**, sulla base di inconfondibili elementi di prova. E come da questi, usando il "**rasoio di Occam**" senza pregiudizi ma con logica, onestà intellettuale e buon senso – oltre a un minimo di sapere specifico - si possa pervenire a restringere il campo delle **possibili verità** e togliere inesorabilmente di mezzo argomentazioni circostanze, ipotesi che con quelle certezze discordino, quando non costituiscano forzature devianti, *trasformatesi in certezze*. Fornendo un'altra lettura, di cui si sintetizzano qui di seguito le conclusioni, non solo del *come, a causa di cosa e per colpa di chi* la tragedia sia accaduta, ma anche delle **ragioni** e degli **interessi** che hanno finora trasformato la ricerca della verità in un esercizio a tesi.

Come è successo

Alcuni fatti sono incontrovertibili e conducono a concludere che:

- l'aereo **non è esploso** in volo
- l'aereo **non è precipitato** in mare
- l'aereo, malgrado il black-out elettrico totale che lo ha colpito, privandolo di ogni forma di energia elettrica, è riuscito ad **ammarare praticamente integro**, a termine di una manovra di discesa che lo ha riportato **verso nord di un certo numero di miglia**

- la corsa di ammaraggio deve essere stata necessariamente breve e l'impatto violento, comportando una notevole decelerazione, responsabile dei traumi constatati su alcune delle salme recuperate, nonché il distacco di uno dei motori.
- da uno squarcio in prua o dalla rottura dei vetri frontalini della cabina di pilotaggio provocati dall'impatto, l'aereo ha preso ad imbarcare acqua, assumendo un assetto verosimilmente sempre più appruato
- l'aereo ha galleggiato per un certo numero di ore, immergendosi progressivamente, via via che l'acqua andava sostituendosi all'aria, per poi affondare definitivamente. In pratica "sotto gli occhi" di un velivolo ricognitore della Marina impegnato nelle ricerche - un Breguet Atlantique con 14 persone di equipaggio, comandato del Ten. di Vascello Sergio Bonifacio - che da qualche ora teneva sotto controllo una macchia oleosa sospetta avvistata poco dopo l'alba, e che da questa ha visto emergere, in relativamente rapida successione, oggetti e suppellettili vari e una quarantina di corpi senza vita.
- Nulla era stato trovato prima, malgrado l'imponente spiegamento di mezzi aerei e navali impegnati nelle ricerche, nulla è stato ritrovato dopo, che non fosse riconducibile a quanto affiorato.

40-41 è il numero di salme riemerse , contabilizzate dal Breguet e consegnate da Bonifacio nel suo Rapporto e tante sono in totale quelle recuperate.

- durante la fase di galleggiamento i passeggeri sono stati predisposti per una manovra di abbandono dell'aereo che ha ovviamente privilegiato bambini e donne.

Lo dimostra, senza possibilità di dubbio, la ripartizione per età, sesso e nuclei familiari delle salme recuperate, confrontata con quella dei passeggeri imbarcati: 10 minori su 15 (di cui 8 bambini su 13); 5 madri accompagnatrici su 5; 9 donne sole su 15...ma solo 12 uomini su 42, di cui alcuni feriti. La probabilità che una tale distribuzione possa prodursi senza essere pilotata è dell'ordine di qualche unità per miliardo.

Lo confermano i resoconti dei soccorritori: abbiamo tirato a bordo un ragazzo alto di statura, praticamente intatto. Sembrava morto da poco. Aveva i jeans ed una camicia dalle maniche lunghe, quella destra era arrotolata, quella sinistra era strappata e legata sopra il ginocchio destro, quasi come un laccio emostatico...raccogliemmo una donna ancora giovane che teneva stretto al petto un bambino, tanto stretto da non poterli separare.

La zona della cabina dell'aereo dove questi potenziali superstiti hanno potuto essere raggruppati in vista di un'evacuazione è certamente quella posteriore, dove si trova un dei due portelli di imbarco passeggeri, adibito anche ad uscita di emergenza, e dove ancora continuava a mantenersi una bolla d'aria, seppure sotto crescente pressione.

- Con l'aumentare della quota d'immersione della fusoliera durante l'affondamento, si deve ritenere che l'acqua entrasse in quantità inferiore rispetto a quella necessaria a compensare la pressione interna rispetto a quella idrostatica esterna, per cui a una certa quota, si è prodotto il collasso della fusoliera. L'implosione deve essere avvenuta nella parte prodiera dove, per l'assetto molto appruato dell'aereo, la differenza di quota, di circa 12-15 m, risultava maggiore ed è stata raggiunta prima le pressione di collasso. Ciò spiega, molto meglio degli effetti dell'impatto di un fantomatico missile, le deformazioni intorflesse riscontrate in parti della carlinga, in corrispondenza della 2^a e 3^a fila di sedili.
- L'implosione ha frantumato gli oblò e il rivestimento esterno dell'aereo ed ha comportato un fortissimo contraccolpo nella zona di poppa, dove la sacca d'aria si era formata e mantenuta. Si può ipotizzare che dopo una prima violentissima compressione, che deve aver ucciso all'istante tutti quelli che vi erano radunati, l'aria si sia comportata come un'enorme sorbona, che ha aspirato verso l'alto nella sua risalita tutto ciò che vi si trovava: persone e cose. Quelle stesse che poco dopo affioreranno in superficie in ordine sparso, sia temporale che posizionale, a seconda del peso corporeo, del coefficiente di forma, delle correnti ecc. . Così si spiegano: da una parte, le deformazioni tendenzialmente estroflesse che hanno condotto ad ipotizzare l'esplosione di una bomba nella toilette di poppa; d'altra parte lo stato

dei corpi all'atto dei ricuperi, testimonianti di una morte recente o addirittura recentissima, così come la natura delle lesioni interne ed esterne rilevate sulle salme dai periti settori. Tutto il resto, persone e cose, è rimasto intrappolato nel tronco di carlinga invaso dall'acqua – oltre i 60 m di profondità un corpo umano comunque non risale - ed ha raggiunto il fondo, a 3750 m di profondità, in ordine sparso, in funzione delle loro caratteristiche idrodinamiche, distribuendosi nella quasi totalità su di un'area non maggiore di quella di un cerchio di 500 m di diametro, come dimostreranno le indagini sottomarine.

Perché è successo

- L'interruzione di corrente è stata subitanea e ha interessato i circuiti tanto della corrente alternata (CA) che della corrente continua (CC), ivi compresi quelli destinati alle utenze essenziali che in emergenza sono alimentati direttamente dalle batterie, quali le comunicazioni radio, il transponder, le "scatole nere". Mettere in luce "come mai" ciò sia accaduto rappresenta manifestamente la chiave del problema, su cui avrebbero dovuto concentrarsi sforzi e attenzioni dei periti d'ufficio.
- Si è sempre dato invece per scontato che questo fatto fosse una normale, se non motivata, conseguenza di un evento "esterno" al fatto stesso, di preferenza esterno anche all'aereo. Non si è mai voluto prendere in considerazione l'ipotesi che il "tilt" del sistema elettrico potesse essere imputato ad un guasto "autogeno", in altre parole ad un **corto circuito** più o meno banale, la cui causa dovesse ricercarsi in qualche elemento "désaillant" del complesso impianto elettrico, magari un po' carente di manutenzione, alla stregua di tutto il velivolo, secondo quanto testimoniato da ex dipendenti dell'ITAVIA.
- Evidenze in tal senso sono state in verità poste in luce da un team di Professori del Politecnico di Torino, nominati dalle Parti Civili, che esaminando i reperti del DC9 custoditi nel deposito di Pratica di Mare, nell'accurata ricostruzione dell'impianto elettrico hanno rilevato la **bruciacciaatura di alcuni fili** in un distributore di energia elettrica, collocato subito dietro la cabina di pilotaggio, **provocata senza dubbio da un corto circuito**, come affermato nella loro Relazione.
- L'incontestabile importanza di tale indizio non ha tuttavia aperto nuovi percorsi all'inchiesta, ma è stata soltanto portata a strumentale dimostrazione dell'infondatezza dell'ipotesi "bomba nella toilette" ed a conforto invece delle ipotesi "missile" o "quasi collisione" con argomenti peraltro di evidente ed acclarata inconsistenza.
- Del tutto giustificata sembra invece una **terza ipotesi**, ovvero che la **causa primaria** dell'incidente debba effettivamente attribuirsi a un corto circuito, o più generalmente ad un **evento/avaria**, innescatosi in qualche elemento e/o settore dell'impianto.
- Il teatro naturale di tale evento/avaria, capace di far sparire tutta l'elettricità di bordo, ivi compresa quella del circuito indipendente in CC alimentato direttamente dalle due batterie, è senza dubbio il locale elettrico/elettronico, comparto del velivolo che si trova in prossimità della prora estrema, nella parte bassa dell'aereo. Vi sono sistemati, oltre ai vari apparati elettronici, quali la girobussola, la radio ecc. anche l'apparato di controllo dei generatori di bordo (trascinati dai due motori), il gruppo trasformatore/raddrizzatore, il carica batterie, le due batterie al nichel-cadmio ecc. Poco più indietro, in cabina di pilotaggio, oltre ai vari comandi e controlli dei vari apparati elettronici e delle utenze di bordo, sono sistemate le due centraline: la prima alle spalle del posto di comando - che è quella che ha evidenziato i fili bruciacciati - la seconda sopra la testa dei piloti.
- Quale sia stata effettivamente la causa scatenante dell'evento/avaria, sembra ormai oggi praticamente impossibile accertare, qualora lo sia mai stato, sulla base dei reperti disponibili, ed è da considerarsi un miracolo il ricupero della centralina, praticamente intatta, con i suoi fili bruciacciati. Non sembra tuttavia irragionevole ritenere che la causa più probabile possa collegarsi ad un possibile **malfunzionamento di una batteria, o del**

suo caricatore, che ne ha provocato lo scoppio. Non tale, nelle sue conseguenze, da impedire al pilota di condurre a buon fine discesa e ammaraggio (i comandi sono idraulici ed i motori in moto non hanno bisogno di elettricità, anzi la producono), ma sufficiente per creare il black-out totale e contestuale di tutte le utenze, a cominciare da quelle di emergenza, in "presa diretta" con le batterie stesse.

Da tragedia aerea a strage di Stato

- Con metafora calcistica, come è ormai d'uso, si può dire che nella vicenda di Ustica la "Coppa della Verità" si sia giocata esclusivamente tra le squadre BATA (Battaglia Aerea) e BODO (Bomba a Bordo) , ad esclusione di ogni altro possibile competitore. Il CSV (Cedimento Strutturale in Volo) è stato quasi subito eliminato ed il GAT (Guasto Avaria Tecnica) ha cercato di iscriversi ma non gli è stato neanche concesso di partecipare. Quanto all'Arbitro, il minimo che si possa dire è che ha certamente subito delle pressioni ambientali cui è stato particolarmente sensibile; poco importa se poi, suo malgrado, la partita che ha diretto è finita zero a zero, anche dopo i rigori.
- Fuor di metafora, è lecito chiedersi perché, innegabilmente, da parte degli Inquirenti si sia prima creata e poi mantenuta una corsia preferenziale per lo scenario della guerra aerea, nelle sue diverse declinazioni: missile, collisione, quasi-collisione... quasi tutto. A sostegno di questa ipotesi i fatti sono stati tirati per la giacchetta da ogni parte nel tentativo di costruire un impianto probatorio che avesse un minimo di credibilità.
- *Il relitto non ha parlato*, ha deplorato il G.I. dopo tutto quanto speso per ricuperarne oltre il 90%. Sarebbe più corretto dire che il relitto non ha detto le cose che il giudice Priore avrebbe voluto che dicesse. Così come non ha voluto sentire e trarre le debite conseguenze da ciò che le circostanze del ritrovamento in mare già dicevano chiaramente all'indomani della tragedia – niente esplosione in volo, niente caduta in mare del velivolo o di suoi pezzi - attraverso inoppugnabili testimoni diretti. In particolare il Com. Bonifacio, il cui Rapporto di Missione è rimasto chiuso in un cassetto per 10 anni e la sua volontaria testimonianza, accolta con il dovuto interesse dal giudice Bucarelli, ma poi liquidata senza troppi complimenti dal giudice Priore.
- In nessuna altra inchiesta, ha detto Priore, vi è stato un impegno da parte della Magistratura inquirente paragonabile a quello profuso per la vicenda di Ustica, in termini di perizie, raggio d'indagine - ben oltre i rituali 360°, verrebbe da dire – produzione di carte , tempo e soldi. È certamente vero, ma si può anche osservare come buona parte di questi sforzi siano stati rivolti a dimostrare la fondatezza dello scenario bellico - della cui esistenza il Giudice Bucarelli aveva cominciato seriamente a dubitare - ignorando o svalutando quanto ad esso non vi fosse funzionale.
- Si può anche ammettere, seppur con fatica, la buona fede del giudice Priore, che ad onor del vero le diverse commissioni di esperti non hanno certamente aiutato a colmare la sua dichiarata carenza di saperi specifici rispetto alla complessità "tecnica" della vicenda.
- E' lecito dubitare invece di quella del Presidente dell'ITAVIA, Aldo Davanzali, che già nel dicembre dello stesso 1980 mette le mani avanti e consegna alla Magistratura la Relazione della sua Società in cui si dichiara che
alcuni momenti prima dell'incidente inizia la registrazione di una serie di tracce radar, correlabili tra loro con una velocità di 1200 Km orari, tipica di aerei intercettori militari. Questi dati identificano una traiettoria intersecante da Ovest verso Est la rotta dell'aereo ITALIA con un angolo di attacco di circa 90°... Le tracce radar successive dimostrano che il DC9 si è disintegrato in più parti, repentinamente deviate a 90° dalla rotta stabilizzata nell'evidente legittimo intento di allontanare dalla società aerea ogni responsabilità ed aprire la strada verso la guerra aerea ed il missile. Scenari bellici che saranno successivamente

sviluppati ed alternativamente supportatati o demoliti dalle perizie che verranno, ma comunque sempre condivisi , salvo rarissime eccezioni, dai media e dall'opinione pubblica.

Il nostro Paese è purtroppo avvezzo alle stragi, siano esse di matrice terroristico-politica o politico-mafiosa. E non fa scandalo il fatto che di rado si individuino e condannino i veri responsabili, perché ci sono le ombre della politica, i servizi segreti deviati, i depistaggi, gli interessi inconfessabili, le connivenze, le omertà e quant'altro. È stato quindi quasi fisiologico - la strage alla stazione di Bologna è occorsa poco tempo dopo - che la percezione della ricerca della verità sulla tragedia di Ustica sia stata anch'essa fortemente influenzata dal diffuso sospetto di coinvolgimento di pezzi di Stato nel mascheramento di fatti e responsabilità. La messa sotto inchiesta dei vertici dell'Aeronautica Militare e la loro successiva incriminazione non ha fatto che contribuire a trasformare definitivamente la tragedia di Ustica in strage di Stato.

Ma ci sono anche i soldi, tanti soldi.

Il **risarcimento** richiesto dall'ITAVIA - chiamatasi subito fuori ed in questo definitivamente assecondata dalla Politica , nonché dalla Magistratura Inquirente dopo l'accantonamento del giudice Bucarelli : **3000 miliardi di Lire , ora circa 1500 milioni di euro.**

I **risarcimenti** dovuti ai **Parenti delle Vittime (50-80 milioni di euro?)** i quali non possono rivalersi sulla compagnia aerea, praticamente già assolta da ogni responsabilità, mantenuta in piedi da un opaco ma potente azionariato di comodo, comunque sprovvista dei mezzi finanziari necessari per soddisfare le richieste di chicchessia, essendo tecnicamente fallita, ma sempre giuridicamente esistente, grazie all' attivo virtuale costituito dal potenziale enorme risarcimento richiesto.

Se si vuole monetizzare occorre pertanto individuare un responsabile solvibile, che non può certo essere il terrorista di turno né i suoi eventuali danti causa.

Qui si saldano i legittimi diritti dei parenti delle vittime e della loro Associazione con quelli più discutibili dell'ITAVIA e dei suoi nuovi padroni e beneficiari, in una comune battaglia, tutta terrestre questa, condotta senza troppi scrupoli e assecondata dai media – anche i media possono essere degli utili idioti - volta a dimostrare la responsabilità di uno Stato, straniero o italiano che fosse..

Tangentopoli ha frenato a suo tempo la spinta propulsiva fornita dalla Politica ai pretendenti, che li aveva già portati ad un passo della vittoria, attraverso una proposta di legge del Governo Craxi in virtù della quale lo Stato italiano si sarebbe sussidiariamente sostituito nei risarcimenti a qualunque "vero" responsabile si fosse successivamente individuato.

Questo tentativo sembra riproporsi oggi con buone chance di successo, dal momento che, a parte qualche eccezione, la Politica, anche in buona fede, sembra continuare con leggerezza ad includere USTICA tra le Stragi di Stato (indifferente ad ogni prova – anche giudiziaria- di segno contrario) mentre certa Magistratura giudicante sembra avere completamente smarrito il senso di realtà . .

Roma, Ottobre 2013

Allegato 14 – composto da 5 pagine

Disastro giudiziario

Ustica: esegesi di un risarcimento monstre in sede civile che non ha mai considerato quanto scritto nelle sentenze penali.

di [Carlo Giovanardi](#) 12 aprile 2015 alle 06:18

Il 27 giugno del 1980 sul cielo di Ustica precipitò un DC9 dell'Itavia e non ci furono superstiti fra le 81 persone a bordo. Trentatré anni dopo, il disastro aereo si è man mano trasformato in un disastro per la giustizia italiana, che, ancora oggi, ha in corso procedimenti penali e civili riguardanti la ricerca dei responsabili dell'accaduto e la pagina dei risarcimenti. Prima di entrare, però, nel merito di queste questioni, è bene sottolineare gli aspetti positivi dell'intervento dello stato italiano, che si è attivato per indennizzare i familiari delle vittime, con provvedimenti poco conosciuti dall'opinione pubblica. **A ogni famiglia delle persone decedute sono stati assegnati 200 mila euro con una speciale elargizione dal costo complessivo di 15 milioni e 800 mila euro. I 141 familiari superstiti godono inoltre dal 2004 di un assegno mensile attualmente di 1.864 euro netti, con perequazione automatica, che sono costati sinora allo stato 31 milioni di euro. Nel 2015 la spesa prevista è di 3 milioni e 300 mila euro e, poiché si tratta di vitalizi, le previsioni di spesa per questa operazione ammontano complessivamente a più di 60 milioni di euro. La legge prevede inoltre ulteriori benefici pensionistici e previdenziali per i familiari delle vittime Tutto questo avviene naturalmente a prescindere dalle cause che provocarono la caduta del DC9. Su queste cause è ancora aperta (ed è di grande attualità) una pagina schizofrenica della giustizia italiana (per servitori della Patria morti in servizio il trattamento è diverso. n.d.r.)**

Il giorno 10 gennaio 2007, infatti, la Cassazione penale assolveva definitivamente i generali dell'Aeronautica militare accusati di depistaggio (avevano rifiutato di usufruire della prescrizione), confermando quanto stabilito in Corte d'Appello che, a pag. 114 della sentenza, con riferimento all'accusa – rivolta a un imputato di aver dato l'ordine di occultare, onde evitare conseguenze internazionali, la presenza di due plot (tracce radar) nel grafico tracciato dalla regione

Informazioni volo – aveva scritto testualmente: “Non è chi non veda in essa

(accusa) la trama di un libro di spionaggio ma non un argomento degno di una pronuncia giudiziale". Inoltre, a pag. 48 della stessa sentenza, il giudice aveva affermato che: "A differenza delle altre parti processuali che hanno accettato comunque la decisione di questa Corte, qualche familiare delle vittime ha definito una vergogna l'assoluzione, oppure ha accusato la magistratura di non aver voluto accertare fino in fondo la responsabilità dell'accaduto. La Corte era ben conscia dell'impatto negativo di una ulteriore sentenza assolutoria anche nei confronti dei due generali, ma a fronte di commettere una ingiustizia, perché tale sarebbe stata la conferma della sentenza o una condanna, andare contro l'opinione pubblica non costituisce un ostacolo. In quel caso, allora, si sarebbe trattato di una vergogna, perché si sarebbero condannate o ritenute responsabili di un reato persone nei cui confronti vi era un difetto assoluto di prova...". Così come, a pag. 11 della sentenza della Corte di Cassazione, si è affermato che, a seguito dell'istruttoria formale e del dibattimento penale, "è stata acquisita una importante massa di dati, dai quali per altro non è stato possibile ricavare elementi di prova a conforto della tesi dell'accusa", cioè della tesi della battaglia aerea. **Infine: i giudici di Assise in Appello a pag. 116 della sentenza affermano che "tutto il resto, non essendo provato è solo frutto della stampa che si è sbizzarrita a trovare scenari di guerra, calda o fredda".** Inoltre, nel processo penale (un milione e 750 mila pagine di istruttoria, 4.000 testimoni e 277 udienze), **dopo che, con grande sforzo finanziario, era stato recuperato in fondo al mare più del 90 per cento dei resti del DC9, il collegio peritale internazionale – formato da 11 personalità tecnico-scientifiche, le più qualificate in Italia e nel mondo tra cui due inglesi, due tedeschi e due svedesi – concludeva, dopo quattro anni di lavoro, che una bomba scoppiata nella toilette di bordo era stata la causa del disastro** (da ricordare che detto collegio, per volontà di due giudici istruttori, aveva sostituito un altro collegio – solo nazionale – per i suoi risultati contraddittori). Mentre il processo penale nel 2007 si concludeva così, nel frattempo a Bronte, provincia di Catania, il Goa (giudice onorario aggregato), avvocato Francesco Batticani, firmava in data 25 luglio 2003 una sentenza civile, depositata poi a Roma, secondo la quale la causa dell'abbattimento sarebbe stato un missile, sentenza monocratica che non teneva in nessun conto gli sviluppi del processo penale. In Appello, la sentenza Batticani fu annullata ma la Cassazione a sua volta l'annullò con rinvio, che condannò i ministeri della Difesa e delle Infrastrutture a liquidare 108 milioni di euro alla società Itavia.

Sulla scia della "sentenza Batticani", la prima sentenza civile definitiva è stata

quella emessa il 28 gennaio 2013, con la quale è stata accolta la sentenza di secondo grado del tribunale di Palermo del 14 giugno 2010 a favore di alcuni familiari delle vittime. La terza sentenza passata in giudicato in Cassazione civile riguarda invece gli eredi dell'amministratore delegato dell'Itavia, rinviata in Appello soltanto per la determinazione del quantum di risarcimento che lo stato deve versare. **Anche le due predette sentenze non hanno tenuto conto della probante e ampia documentazione acquisita nel processo penale, quando scrivono che sarebbe “abbondantemente e congruamente motivata la tesi del missile”, senza neppure lontanamente spiegare dove e come.** Rilevando peraltro che, nella dinamica delle tre sentenze civili passate finora in giudicato (familiari vittime, Itavia ed eredi dell'amministratore delegato della compagnia), **esiste ricca testimonianza di cui non si è mai tenuto conto della sentenza penale: o perché richiesta al tribunale penale competente e non da questo reso disponibile, oppure ancora presentata in ritardo e non più ammessa, oppure confusa con una vecchia sentenza ordinanza del giudice Rosario Priore nell’ambito del processo penale.**

Ma cosa rende possibile che, oltre ai 60 milioni di euro di indennizzi, lo stato si trovi a pagare altre centinaia di milioni come risarcimenti? La risposta è semplice: se si fosse trattato di una bomba, come hanno stabilito incontrovertibilmente le perizie tecniche, la responsabilità di non aver vigilato a Bologna avrebbe coinvolto anche la società Itavia; mentre, secondo le sentenze civili, se la causa è stata un missile, lo stato avrebbe avuto il dovere di prevedere e prevenire quell’evento. Ecco allora che fin dall’inizio di questa tragica vicenda l’immaginario collettivo venne alimentato da racconti romanzeschi suggestivi irrobustiti da evidenti depistaggi, come quelli del medico calabrese che si inventò la bufala del Mig precipitato sulla Sila il giorno stesso di Ustica, non venti giorni dopo, come in realtà accadde, e per questo venne condannato due volte a Crotone e sconfessato platealmente in Commissione stragi quando ammise di aver mentito per favorire il risarcimento all’Itavia. **Addirittura poi l’avvocato Daniele Osnato, che tutela alcuni familiari delle vittime, ha più volte sostenuto che la strage di Ramstein del 1987, dove lo scontro in volo di due aviogetti delle Frecce tricolori provocò la morte di 59 persone (e 368 feriti), sia stato dolosamente provocato dai vertici dell’Aeronautica per eliminare due testi scomodi che nel 1980 avevano incrociato il DC9 Itavia sull’Appennino tosco-emiliano mezz’ora prima della sua caduta.**

La follia di questa fantastica tesi è stata chiaramente spiegata nel novembre del 2014 dal colonnello Alberto Moretti, ex comandante delle Frecce tricolori, nel corso di un convegno organizzato dalle associazioni aeronautiche civili e militari alla presenza dei due dei più grandi esperti mondiali di incidenti aerei, l'inglese Frank Taylor e lo svedese Ljlia che, in quell'occasione, ha presentato il suo ultimo libro su Ustica: **lo stesso Moretti ha infatti raccontato di essere stato ascoltato più volte dai giudici senza che nessuno abbia mai pensato di eliminarlo come teste scomodo.**

Così a tutt'oggi su questa vicenda abbiamo, da un lato, una formidabile documentazione tecnico scientifica sullo scoppio di una bomba a bordo, dall'altro il “Batticani-pensiero” che viene ribadito da sentenza civile in sentenza civile.

Ma come è possibile che su Ustica continuino a nascere ancora oggi nuovi processi civili? Secondo l'interpretazione della magistratura di Palermo, **la prescrizione decorre infatti soltanto dal momento in cui i familiari abbiano avuto conoscenza che la causa del disastro sia stata un missile. Arriviamo così al paradosso che le ultime due beneficate da questa tesi, le signore Maddalena e Antonina Calderone, abbiano ottenuto in primo grado 100 mila euro a testa, su un milione che avevano chiesto, anche se nate nel 1982 e 1983, figlie di secondo letto di Carmelo Calderone che nel giugno 1980 aveva perso nell'incidente aereo la moglie Maria Vincenza.**

Ma nessuno si era mai accorto di queste anomalie, in un paese dove in Parlamento non si trovano neppure i fondi per estendere ai focomelici nati un anno prima o un anno dopo i termini fissati per legge i risarcimenti per i danni derivanti dal talidomide?

Per la verità l'Avvocatura di stato, con il consenso dei ministeri della Difesa e delle Infrastrutture, aveva proposto nel 2013 l'autorizzazione a chiedere la revoca delle sentenze civili, in quanto totalmente difformi da quanto appurato dalla Cassazione penale e nate appiattendosi sulla decisione del citato giudice onorario aggregato presso il tribunale di Roma, Francesco Batticani, cioè un avvocato che svolgeva un compito di supplenza della magistratura ordinaria. Fu allora il Presidente del Consiglio Enrico Letta a bloccare questa iniziativa, rendendo noto che “il Governo non ha intenzione di impugnare per revocazione la sentenza definitiva” e motivando la decisione da ragioni giuridiche ma

“soprattutto per ragioni di ordine etico, per il dovuto rispetto alle vittime e ai loro familiari”. C’è da sperare che l’on. Enrico Letta non sapesse dei 60 milioni di euro già stanziati per gli indennizzi, dell’assalto alla diligenza per risarcimenti da parte di società che non c’entrano nulla con i familiari, di familiari che proprio familiari non sono, pagando il prezzo del discredito internazionale che l’Italia sta subendo nel mondo ben riassunto dalle amare parole pronunciate da Frank Taylor al termine della puntata di National Geographic dedicata a Ustica: “**Per me è un mistero perché la magistratura non abbia seguito le logiche conclusioni del nostro lavoro di periti.** Nessuno in Italia ha mai cercato di capire perché e chi ha messo una bomba su quell’aereo”.

E ciò per non ricordare quanto presente nella versione originale in lingua inglese dello stesso documentario, ove si afferma che l’Italia è un “orribile” posto ove possa avvenire un incidente aereo, per poi precisare ancora che “**Se vuoi la verità questa va accertata con le stesse modalità utilizzate in tutti gli altri paesi del mondo**”.

Da noi invece si continuano a diffondere infamanti accuse nei riguardi dei vertici dell’Aeronautica Militare che hanno sopportato con dignità e silenzio il loro calvario processuale dipingendoli come traditori al servizio di interessi stranieri, facendo finta di non sapere che in lettere personali inviate all’allora Presidente del Consiglio Giuliano Amato, il presidente della Francia Jaques Chirac e degli

Stati Uniti Bill Clinton ricordavano rispettivamente “le 14 risposte alle rogatorie italiane e la cooperazione piena ed intera” (Chirac) e di “aver fornito tutte le informazioni nella conferma della mia convinzione che non vi sia stato alcun coinvolgimento americano di nessun tipo nel disastro del DC9 Itavia” (Clinton).

Vorrà infine dire qualcosa che, malgrado il ripetersi delle accuse mediatiche e giudiziarie nei riguardi di Francia e Stati Uniti ed i solenni appelli istituzionali ad ogni anniversario sul dovere di cercare la verità su Ustica, nessun presidente del Consiglio italiano, per amor di Patria e per non cadere nel “ridicolo”, non si sia più rivolto personalmente ai vertici dei due paesi amici per richiamarli in causa, così come non ha spiegazione il fatto che non si sia mai reagito all’offensivo silenzio libico in materia di rogatorie internazionali e di appelli rivolti direttamente al colonnello Muammar Gheddafi.

Allegato 15 – composto da 5 pagine

La verità non è mai venuta a galla

(da internet)



Dai fondali di Ustica la verità non è mai venuta a galla. Sono emersi soltanto misteri, sospetti, ricostruzioni varie, ma mai verità accertate.

Nonostante decine di processi, centinaia di udienze, di perizie e di interrogatori, miliardi di parole di motivazioni di sentenze e circa 600 milioni complessivi di risarcimenti ai familiari delle vittime e all'Itavia. In sintesi è questo quel che concretamente resta dopo 40 anni sulla strage che il 27 giugno del 1980, costò la vita a 81 persone fra passeggeri e componenti dell'equipaggio a bordo del Dc9 della compagnia Itavia, in volo da Bologna a Palermo.

Da allora sulle cause si contrappongono due tesi: quella dell'abbattimento in volo con un missile lanciato da un caccia militare di un paese mai ufficialmente identificato, oppure l'esplosione di una bomba collocata nella toilette del Dc9.

Il dossier sulla strage di Ustica è sempre aperto, come dimostra la recentissima l'inchiesta della procura di Roma, che pochi giorni fa ha portato all'acquisizione presso la redazione di Rainews24 dell'audio contenuto nella scatola nera del Dc9. Si tratta della voce di uno dei piloti del velivolo Itavia mandata in onda nel reportage, curato dall'inviato Pino Finocchiaro

Finora di quel brevissimo tratto di audio si conosceva solo la parte iniziale, **"Guà"**, dopo la "ripulitura" tecnica della traccia sarebbe possibile sentire anche il seguito, "Guarda cos'è". Un'affermazione che sembra indicare qualcosa nei pressi dell'aereo.

I processi e le sentenze

La Corte di Cassazione il 10 gennaio 2007 ha fatto il punto conclusivo sul travagliato succedersi di istruttorie, sentenze ordinanze, processi e appelli. La Suprema Corte parte dalle considerazioni del giudice istruttore Rosario Priore, che nell'agosto del 1999, firmò la sua "sentenza-ordinanza" di rinvio a giudizio concludendo che si trattò di "un atto di guerra" e che l'unica ipotesi "che resta in piedi, anche se non con la massima fermezza", per spiegare la caduta del Dc9, era una "quasi collisione" (*near collision*) che – hanno sostenuto le difese dei generali dell'Aeronautica imputati al processo – non ha precedenti nella storia dell'incidentistica aeronautica. Secondo Priore, un velivolo probabilmente militare si nascose vicino al Dc9, quando ad un certo punto il pilota intuì che era sotto attacco (forse da parte di un secondo aereo, forse di un missile), e così accelerò avvicinandosi ancora più al

Dc9, fino a superarlo; sorpasso che causò la rottura dell'ala del velivolo civile" e quindi una serie di eventi che ne provocò, a causa della destrutturazione del velivolo, la successiva caduta. Fin qui le conclusioni di Priore, che vennero, però, superate da varie sentenze penali. La prima, datata 30 aprile 2004, fu emessa dalla Corte d'Assise di Roma che, a fronte delle richieste di condanna dei pm Erminio Amelio, Maria Monteleone e Vincenzo Roselli (6 anni e 9 mesi, di cui 4 anni condonati, per i Generali Bartolucci e Ferri, assoluzione per non aver commesso il fatto per Tascio e Melillo), assolse tutti gli imputati accusati di alto tradimento in relazione al depistaggio. Nonostante l'assoluzione e la prescrizione per un capo d'imputazione, anche i legali dei due generali presentarono ricorso in appello (lo stesso fece la procura per i soli Bartolucci e Ferri). Il 15 dicembre del 2005 giunse la sentenza d'appello, che assolse entrambi i generali con formula piena. Il 10 gennaio del 2007 a pronunciarsi fu la prima sezione penale della Corte di Cassazione che dichiarò inammissibile il ricorso della procura generale e assolvendo i generali" perché il fatto non sussiste". Nelle motivazioni, la Cassazione scrisse che la sentenza-ordinanza di Priore aveva acquisito **"un'imponente massa di dati dai quali peraltro non è**

stato possibile ricavare elementi di prova a conforto della tesi di accusa". La stessa

Suprema Corte scrisse che **"la sentenza d'appello, ben lungi da una valutazione perplessa, secondo quanto sostenuto dalle parti civili ricorrenti, ha ritenuto invece in modo chiaro ed esplicito che la prova dei fatti contestati sia del tutto mancata"** e che l'assoluzione degli imputati era la conseguenza della **"mancanza di prova"** e non era dovuta **"all'insufficienza o alla contraddittorietà della stessa"**. A parte l'innocenza dei generali sancita dalle sentenze, dirimenti per chiarire le cause della strage furono le motivazioni della sentenza di primo e secondo grado, relative soprattutto alla presenza di traffico aereo intorno al Dc9 la sera del 27 giugno 1980 e, ancora più nello specifico, ai due segnali spuri (plots radar) apparsi sullo schermo del radar Marconi di Ciampino in uso in quegli anni. Segnali passati alla storia con la numerazione "12" e "17" e che, nell'ipotesi accusatoria, avrebbero potuto corrispondere alla traccia di un aereo nella zona del Dc9.

Ma se la Corte d'Assise, in primo grado, concluse che i dati del radar Marconi, seppur "dagli elevati margini di errore", fossero indicativi "con una probabilità apprezzabile della presenza di almeno un velivolo intersecante con la rotta del Dc9 Itavia", la Corte d'Assise d'appello sentenziò che **"tutto il complesso ragionamento effettuato dalla Corte di primo grado per addivenire all'esistenza dei plot 12 e 17 e, quindi, ma con un salto logico non giustificabile, all'esistenza di un velivolo che volava accanto al Dc9 Itavia, è supportato solo da ipotesi, deduzioni, probabilità e da basse percentuali e mai una sola certezza"**.

Per i giudici d'appello, dunque, "non è stato raggiunto, cioè, un risultato di ragionevole certezza su un presunto velivolo che avrebbe volato accanto o sotto il DC9 Itavia anche successivamente con mezzi di ricerca certamente più completi ed esaurienti di quelli in essere nel 1980 ma sono emerse solo mete probabilità di significato, quindi, dichiaratamente neutro".

E ancora: **"Nessun velivolo – a parte le tracce dei due plot del vecchio radar Marconi su cui è stata costruita tutta l'impalcatura dell'Accusa – risulta aver attraversato la rotta dell'aereo Itavia non essendo stata rilevata traccia di essi dai radar militari e civili le cui registrazioni sono stati riportati su nastri da tutti unanimemente i tecnici ritenuti perfettamente integri"**.

In definitiva, le ipotesi "dell'abbattimento dell'aereo ad opera di un missile o di

esplosione a bordo non hanno trovato conferma dato che la carcassa dell'aereo non reca segni dell'impatto del missile e, nel caso della bomba all'interno dell'aereo, bisogna ritenere che l'ignoto attentatore fosse a conoscenza del dato che l'aereo sarebbe partito da Bologna con due ore di ritardo per poter programmare il timer con due ore di ritardo per l'esplosione visto che di criminali kamikaze che potessero essere a bordo allora non vi era traccia. **Tutto il resto, non essendo provato, è solo frutto della stampa che si è sbizzarrita a trovare scenari di guerra**, un intervento della Libia, la presenza sul posto del suo leader Gheddafi e così via fino a cercare di escogitare un collegamento con la caduta di un aereo Mig di nazionalità libica avvenuto in data successiva".

«**Ho deciso di scrivere questo libro - spiega Lilja - perché i risultati della nostra commissione sono poco conosciuti, persino nell'ambiente degli addetti ai lavori, e del tutto misconosciuto dall'opinione pubblica italiana. Tutti parlano dell'incidente di Ustica come di "un aereo abbattuto da un missile". Invece no. E i responsabili dell'abbattimento sono ancora liberi. Io capisco il fattore umano: tragedie come questa creano lutti immensi, diventa naturale cercare un colpevole, ma così si rischia di trovare solo dei capri espiatori. Ustica ne è un esempio**». «**Per me - sostiene un altro superperito di quella commissione, Frank Taylor, - è un mistero perché la magistratura non abbia seguito le logiche conclusioni del nostro lavoro di periti. Nessuno in Italia ha mai cercato di capire perché e chi ha messo una bomba su quell'aereo**». Va infine detto che la bomba a bordo come causa dell'esplosione in volo del Dc9 era l'ipotesi del collegio peritale presieduto da Aurelio Misiti, preside della .

facoltà di Ingegneria dell'università "La Sapienza" di Roma, di cui faceva parte Frank Taylor, il massimo esperto mondiale d'incidentistica aeronautica, che così concluse le sue analisi tecniche: **"Non mi interessano quanti aerei c'erano o avrebbero potuto esserci nelle vicinanze del Dc9 perché è chiara la prova che una collisione o una "near collision", che non ha precedenti nella lunghissima storia dell'incidentistica aeronautica, non può aver causato il danno trovato nell'area della toilette posteriore: la causa della tragedia non può che essere la bomba a bordo"**.

Il 22 aprile scorso, infine, nel nuovo processo civile d'appello celebrato per valutare la quantificazione del danno subito dall'Itavia, la Corte d'Appello di Roma ha condannato i ministeri della Difesa e dei Trasporti a pagare 330 milioni di euro a favore della compagnia proprietaria del Dc9. Altri ingenti risarcimenti

sono stati riconosciuti anche ei familiari delle vittime.

Le valutazioni su missile o bomba

”Certo che conosciamo la verità sulla strage di Ustica, sappiamo perfettamente che quella notte ci fu un episodio ”coperto” di guerra all’interno del quale, purtroppo, ci andò di mezzo il Dc9, che non era né l’obiettivo né la causa scatenante di quanto accaduto” a dirlo all’AdnKronos è Andrea Purgatori, già inviato del Corriere della Sera. Purgatori, attualmente conduttore di ”Atlantide” su La7, è il giornalista che in assoluto si è occupato maggiormente della strage di Ustica, fin dalla stessa sera del 27 giugno del 1980. “Al punto in cui siamo – afferma Purgatori- sapere se poi la responsabilità è di un caccia francese piuttosto che americano o libico, non dico che è irrilevante, perché aggiungerebbe il punto definitivo a tutti gli interrogativi che ci stiamo ponendo sulla nazionalità di chi ha buttato giù l’aereo, ma lo scenario noi lo conosciamo già. Sappiamo perfettamente che in quello scenario c’erano aerei americani, francesi, uno o forse due aerei libici, e stiamo parlando del Mediterraneo del 1980, che era nel mondo l’area più pericolosa e più a rischio che ci fosse.

Per Purgatori, dunque, ”l’ipotesi della bomba è una sciocchezza enorme, e il perito inglese Frank Taylor ha tentato di posizionare la bomba all’interno del Dc9 in una quindicina di punti diversi, arrivando alla fine a dire che era stata collocata nella toilette dell’aereo, ma gli hanno contestato che l’esplosione di una bomba all’interno della toilette avrebbe dovuto distruggere quella parte, e che in quel caso non si sarebbe potuto trovare la tavoletta del water perfettamente intatta” Diametralmente opposta la tesi del Generale Leonardo Tricarico, già Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica, secondo il quale la tesi del Giudice Priore è stata smontata dai successivi processi. Per Tricarico dalla desecretazione degli atti emergeranno clamorose verità sugli autori del disastro aereo del Dc9 Itavia.

Allegato 16

IH870 Ustica, gli eretici [IBN EDITORE](#)

Di certo se chiedete a qualsiasi vostro conoscente la sua opinione sull'incidente di Ustica, la risposta che otterrete sarebbe univoca: è stato un missile, c'è stata una battaglia aerea.

Lo sappiamo bene, ormai nell'immaginario collettivo quel 27 giugno 1980 il DC9 Itavia in volo da Bologna a Palermo con 81 persone a bordo si è trovato nel momento sbagliato, al posto sbagliato. Questa è la *mainstream* che predomina derivante in pratica da un processo pubblico di piazza che non poteva non influenzare le stesse attività tecniche e giudiziarie.

Ma il fatto è che questa presunta battaglia aerea, in base ad una sentenza penale pronunciata nel 2005 e confermata in Cassazione nel 2007, è stata dichiarata inesistente e la stessa è stata bollata come “fantapolitica o romanzo”. E allora?

La verità è che se oggi, dopo 40 anni da quell'incidente, ancora si parla di mistero è perché non si è seguita la procedura che tutti i Paesi del mondo adottano all'indomani di una sciagura aviatoria.

Si nomina una commissione tecnica, composta da esperti investigatori aeronautici, i quali ci diranno perché è avvenuto l'incidente, se nel corso delle indagini si dovesse appurare che la sciagura è stata causata da un atto illecito contro l'aeromobile, leggasi bomba, attentato, attacco aereo, missili, ecc, scatta anche in parallelo l'indagine giudiziaria atta a scoprire chi ha commesso l'atto illecito.

Le due indagini in ogni caso vanno tenute separate. Non solo, ma per prassi internazionalmente adottata, l'indagine tecnica deve venir inviata all'Organizzazione Internazionale dell'aviazione civile, ICAO, a Montreal per essere inclusa nel database di questa organizzazione.

Ebbene sull'incidente di Ustica, caso unico al mondo, si è voluta seguire una anomala procedura che ha visto l'Autorità Giudiziaria che avrebbe dovuto occuparsi solo di individuare il colpevole dell'atto criminale, svolgere anche il compito di determinare le cause dell'incidente.

Questo ha comportato la nomina di un grande stuolo di periti, i quali si sono trovati in pratica in disaccordo su tutto - nonché il mancato invio di

qualsiasi rapporto tecnico all'ICAO.

Ben differente sarebbe stata l'indagine se a condurla fossero stati investigatori esperti di safety aeronautica i quali sicuramente sarebbero arrivati ad un punto fermo sulle cause dell'incidente, così come d'altra parte avviene sempre all'indomani di una sciagura aerea in qualsiasi Paese del mondo essa avvenga.

Se in circolazione vi sono libri a non finire che cavalcano la fantasiosa e non provata tesi della battaglia aerea la quale però non ha portato ad alcuna conclusione certa, né tantomeno all'individuazione dei colpevoli, può risultare utile leggere il libro fresco di stampa di Antonio Bordoni, esperto di sicurezza del volo e curatore del sito www.air-accidents.com il quale tratta del caso *Ustica* da una inedita angolazione: “IH870 Ustica, Gli Eretici**”.**

Proprio a causa del fatto che si è voluta testardamente perseguire la tesi della battaglia aerea, avverte Bordoni, **numerosi altri importanti aspetti sui quali si sarebbe dovuto indagare risultano essere stati clamorosamente sottovalutati se non del tutto ignorati.**

È ben evidente quindi l'originalità dell'approccio seguito dall'autore il quale dopo aver ricordato i nomi degli “eretici” ovvero di coloro che non hanno sposato la tesi della battaglia aerea, ripercorre un percorso investigativo mettendo in evidenza vari aspetti sui quali si sarebbe dovuto accentrare il focus delle indagini.

Ma ciò, e questo è la peculiarità propria del libro, non per sostenere aprioristicamente la tesi dell'esplosione a bordo quanto piuttosto per far capire la lacunosità delle indagini condotte a senso unico le quali non potevano non finire che in un clamoroso cul de sac. La prima dote dell'investigatore aeronautico, ricorda Bordoni, deve essere quella di non sposare alcuna tesi preconcetta, ma di spaziare a 360 gradi su ogni possibile soluzione, fatto questo che il libro dimostrerà non essere avvenuto.

Antonio Bordoni

<https://www.analisdifesa.it/2020/10/ih870-ustica-gli-eretici/>

Allegato 16 bis

Ustica – Riflessioni sul caso

di **Gian Carlo Poddighe ***

(*Former Italian Navy officer, historical and naval engineering researcher)

Sul caso Ustica ha certamente pesato l'impostazione delle indagini, un vero caso da case study, di *confirmatory bias* impostato dagli inquirenti sin dall'inizio: scartare a priori qualsiasi ipotesi diversa dal complotto e da colpevolezza umana, sia nel caso dell'attentato - sull'onda lunga della stagione italiana del terrorismo - sia nel caso di un antimilitarismo, nel quadro di una struttura filosovietica ben strutturata e ben gestita.

Il principale postulato era che i militari italiani erano comunque coinvolti e per questo inaffidabili e certamente parte avversa nell'indagine e dell'indagine.

Non si tratta di revival o di sterili recriminazioni, ma dopo oltre quattro decenni, 42 anni per l'esattezza, è ormai evidente che non si sia voluta cercare la verità; un riscontro probabilmente scomodo in quanto poteva rientrare nell' ovvia di un disgraziato incidente e non nell'opportunità di carriera e visibilità di un'inchiesta di terrorismo od episodio bellico, mentre qualcuno, nel tempo, avrebbe potuto chiedere ragione di un circo mediatico costruito e gestito ad hoc, con sempre gli stessi attori/protagonisti (e la rispettiva carriera). Ogni anno è stato ed è duro riscontrare gli stessi atteggiamenti, e ribadire le stesse assurde tesi, in occasione della ricorrenza dell'incidente aereo al DC9 Itavia del 27 giugno '80; un'inchiesta viziata dalla ricerca di colpevoli, seguita in questo indirizzo anche dal solito comitato dei parenti delle vittime; qualsiasi inchiesta dettata dalla vendetta è un'inchiesta viziata.

La ricerca dei colpevoli e non delle cause, fenomeno ricorrente ...

La Magistratura da parte sua, con una mossa magistrale, dopo anni di ricerche inconcludenti, si è blindata, dando in pasto al circo un colpevole "generico", impossibilitato a dimostrare la sua innocenza, ed ha, per il momento, evitato in tal modo qualsiasi rimozione ed addebito a suo carico, almeno morale; ha messo fine al caso dichiarando che il velivolo è stato probabilmente abbattuto da un missile lanciato da un velivolo di nazionalità sconosciuta, condannando l'Aeronautica Militare e l'Aviazione Civile per non aver assicurato la sicurezza

degli spazi aerei nazionali.

Una condanna dura da dimostrare, ma anche da confutare, e qui sta la magistralità della soluzione (protettiva), perfettamente in linea con il populismo più becero, una condanna che ha coperto abusi e probabilmente inspiegabili decisioni, se non irregolarità, come quello della scelta di esperti e della società francese di recupero.

Un'indagine condotta senza testimoni, ma solo ricorrendo ad “esperti” (*con la libertà implicita di definire tali figure e la relativa credibilità*), anche se i testimoni c'erano, se non diretti dell'evento certamente delle circostanze illuminanti.

Circostanze illuminanti, che avrebbero almeno richiesto un filone di indagini approfondito, su matrici tecniche e logiche, filone che avrebbe anche riconosciuto l'estranchezza delle istituzioni militari e questo non rientrava negli obiettivi di indirizzo delle indagini.

Un filone di indagine che non c'è stato, mentre, al centro delle numerose relazioni e dei numerosi “autorevoli” testi pubblicati c'è sempre il relitto recuperato, ma non si parla mai della sua identificazione e modalità di recupero. Testi e relazioni frutto di filtrazioni e persino di comunicati di inquirenti ed esperti, quando altre parti e deposizioni erano coperte da segreto istruttorio: due pesi e due misure, ed a quale scopo?

Intanto il relitto, con molte lacune sulla sua localizzazione, identificazione, preparazione al recupero e successivo sollevamento in sezioni, con continue manipolazioni soggettive veniva ricostruito in hangar con le modalità del puzzle.

I “pezzi” del relitto, e la sequenza di recupero è stata fatta a caso, sul momento? Certamente le modalità di prelievo, di imbarco, di trasporto e l'accatastamento del materiale in un hangar prima del certosino lavoro di ricostruzione del puzzle che si è rivelata la carlinga (incompleta) non ha favorito la salvaguardia di evidenze.

Procedura e risultati voluti o imperdonabile impreparazione e successiva improvvisazione? Non sembra sia stata diffusa una relazione, e relativa approvazione, delle modalità di recupero, convalidata dalla Marina Italiana, certamente una delle più autorevoli in materia di attività subacquee: quale la logica di assegnazione dei lavori ad una società francese, certamente esperta ma notoriamente vincolata ad una delle parti in causa. Esistevano alternative?

perché non sono state valutate e scelte società italiane od almeno “terze”? si è forse partiti dal presupposto, a priori, di un coinvolgimento italiano? Si è partiti da una valutazione economica? Ma allora in questo caso il prezzo più basso sarebbe stato sempre quello della parte più interessata a gestire recupero e manipolare i dati.

Sulle responsabilità dell’Aeronautica e dell’Aviazione civile, non sono mai apparse lacune nell’allarme e nell’organizzazione dei soccorsi, ed addebitare genericamente la colpa di non aver assicurato la sicurezza degli spazi aerei nazionali non risponde ad alcuna razionalità, sfiorando il ridicolo, significa forse che ciascun volo doveva essere considerato a rischio e monitorato oltre che scortato? La sicurezza dello spazio aereo italiano, malgrado l’inadeguatezza degli stanziamenti per la Difesa, non è mai stata messa in discussione neppure nei momenti di peggiore crisi della guerra fredda, e la sua valutazione non dovrebbe essere di competenza della magistratura....

Il sistema di ricerca e soccorso era scattato tempestivamente, ed aveva portato a riscontri e testimonianze, ma si trattava di testimoni scomodi, in controtendenza con le tesi precostituite!

Tra il personale imbarcato e quello in volo, testimoni oculari delle circostanze a contorno, nessuno è stato chiamato tempestivamente a testimoniare, non si sono mai approfondite le loro dichiarazioni e la loro determinante esperienza e preparazione non è stata né presa in considerazione né confutata per la soluzione del caso.

Non sono state prese in considerazioni, né interpretate, le testimonianze dirette umane, mentre sono stati fatti parlare strumenti, radar, personale delle Sale Operative coinvolte “di rimbalzo”, rottami dei quali non sono state considerate le modalità e gli stress da recupero, periti a cui è stata fatta analizzare parte delle evidenze, medici autoptici che hanno giudicato corpi passati da più mani sui quali sono state fatte involontarie manomissioni, e non ultimi giornalisti, anche questi guidati da indiscrezioni fuorvianti e trasformati in supporters ed opinion makers.

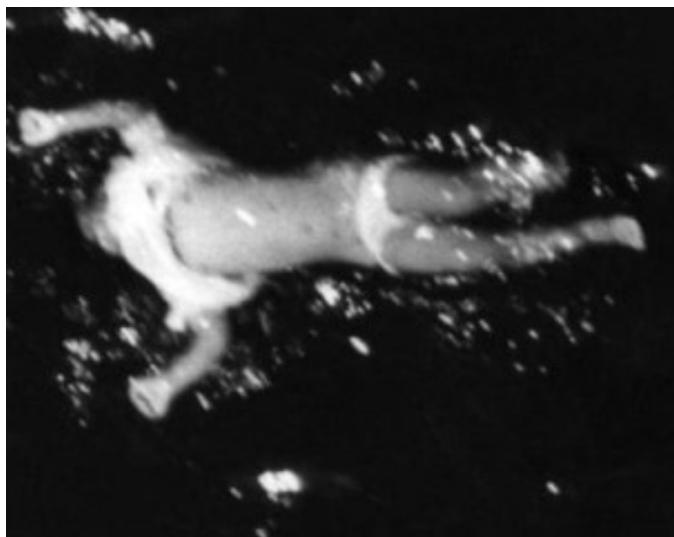
Il principale testimone, con i suoi undici membri di equipaggio, comandante del velivolo Atlantic che per primo ha avvistato il materiale e i cadaveri in fase di affioramento, è stato interrogato, a richiesta, solo dopo nove anni. Deposizione volontaria, sollecitata, non resa al titolare dell’inchiesta ma nelle mani di un procuratore militare, a Cagliari, che immediatamente ed inspiegabilmente ha vincolato la materia al segreto istruttorio.

Una deposizione seguita dopo tre mesi da una nuova con uno dei giudici titolari, il Giudice Bucarelli quando già si parlava di missile, in contrasto con le evidenze e l'esperienza dei pochi testimoni oculari.

Pur non volendo escludere nessuna ipotesi, né l'esplosione interna, nella toilette, né l'impatto di un missile, anche qualsiasi sprovvveduto avrebbe dovuto porsi il problema della condizione dei corpi delle vittime dopo una caduta da alta quota... sarebbero arrivate integre sul mare come sono state recuperate, oltre gli orridi particolari registrati dai soccorritori che dimostrerebbero in vari casi la sopravvivenza di alcune delle vittime ad un primo evento catastrofico.

Appare inverosimile la caduta libera di corpi ed oggetti da 8.000 metri con recuperi in una striscia ristretta di poche centinaia di metri, pur sotto l'effetto di vento, moto ondoso e correnti

Si è voluto scartare a priori l'ipotesi che, seppur in condizioni critiche, il velivolo sia stato portato ad un ammaraggio, con la carlinga con un certo grado di consistenza, in grado di non affondare immediatamente, con alcuni sopravvissuti. Carlinga, probabilmente danneggiata ma in maniera tale da far sì che la pressione all'interno abbia mantenuto una pressione inferiore all'esterna ed abbia causato l'implosione dell'abitacolo, come i rilevamenti visivi prima e l'emersione di oggetti e componenti dopo, dovrebbero far supporre.



La straziante foto della bambina che viene ripubblicata ogni qualvolta si parla di Ustica evidenzia il ginocchio, le manine fuori dall'acqua e la testa forzatamente sotto! La muscolatura non è rilassata come in un morto! È una posizione di rigor mortis raggiunta all'asciutto!

Non sono state prese in considerazione le testimonianze, oculari e documentali,

dei soccorritori, in particolare del personale di nave Doria, che riferirono dell'ancora persistente odore del sangue, del corpo recuperato con la manica di camicia legata sotto al ginocchio destro perché aveva il piede amputato, della madre abbracciata al figlio. Sono tutti elementi che dovrebbero indurre a valutare l'ipotesi che il velivolo non sia precipitato, ma ammarato, con la carlinga, se non integra, ancora resistente

Sono elementi di semplice ed elementare riflessione, senza dover ricorrere a blasonati esperti: se l'aereo fosse esploso in quota, per qualsiasi delle due ipotesi privilegiate, come si spiegherebbe che il velivolo, non più integro ma ridotto in centinaia di pezzi, possa aver trattenuto sott'acqua (ed a profondità ridotta) cuscini, valigie e corpi per 13 ore?

Basta aver minime nozioni da subacqueo dilettante per sapere che sotto una determinata profondità, abbastanza ridotta, i corpi non affiorano, ma, per effetto della riduzione del loro volume per compressione, precipitano verso il fondo.

La sequenza di risalita di valige, cuscini, salvagente e corpi, nel tempo ristretto di un'ora e tutto da un punto **SAREBBE LA DEMOSTRAZIONE LAMPANTE** di dove si trovasse il velivolo.

Un'ipotesi non presa in considerazione, ma si sono impiegate ingenti risorse (tempo e quattrini) per studiare la traiettoria subacquea dei rottami dovuta al peso e la forma.

Solo tempo perso o qualcos'altro? Al pari delle migliaia di pagine elaborate da esperti (quanto navali?) sulla pianta dei rottami raccolti sul fondale, quando sarebbe stata utile una "semplice" mappatura fotografica. Di qualsiasi esplosione, nelle due ipotesi privilegiate bomba o missile, sono state trovate solo minime tracce di fosforo e T4 su una valigia, ma nessuna traccia è stata trovata nella fusoliera. Valigie e corpi affiorati e fumogeni lanciati vicino ad essi per facilitare il recupero; possibile che nessuno dei blasonati esperti e degli inquirenti abbia collegato la composizione chimica dei fumogeni con le minime tracce rilevate?

Risorse, ingentissime, con ben tre Commissioni Tecniche i cui risultati non sono stati recepiti dalla Magistratura **"facendo pagare il prezzo del discredito internazionale che l'Italia sta subendo nel mondo"** (Ing. Taylor al termine di una puntata di National Geographic dedicata ad Ustica).

Rimando il lettore ai seguenti documenti su Internet allo scopo di approfondire la materia.

- Ecco come il Collegio Misiti inquinò le indagini,
- Relazione peritale dei consulenti della parte inquisita,
- Relazione Taylor,
- Il libro “Ustica, il mistero e la realtà dei fatti” *di Goran Lilja*.