

CAPITOLO I

Neppure Dio può modificare il passato

Agatone

PAGINA BIANCA

INTRODUZIONE

Quella sul disastro aereo avvenuto la sera di venerdì 27 giugno 1980 è – senza ombra di dubbio – la più mastodontica e intricata investigazione mondiale condotta su un singolo incidente occorso ad un mezzo di trasporto. Per contro, lacunosi, rachitici se non inesistenti appaiono i risultati di una delle più disarticolate, costose ⁽¹⁾, lunghe nonché incoerenti indagini nella storia giudiziaria italiana. Il paradosso è costituito dal fatto che se da un lato sappiamo ormai quasi tutto sugli scenari di politica interna ed estera, sui colpi bassi dei servizi segreti e sulle piste internazionali, dall'altra ancora non sappiamo spiegare perché sono morte 81 persone in quel modo. Non solo. Mai (soprattutto in Italia) un'istruttoria giudiziaria ha prodotto una mole di documenti paragonabile a quella raccolta durante le indagini sulla perdita del DC9 I-TIGI della compagnia Itavia. A puro titolo di esempio, alla data del 22 gennaio del 1997 gli atti – come ha affermato in sede di audizione davanti a questa Commissione il giudice istruttore del Tribunale di Roma, Rosario Priore – «hanno ormai superato il milione e 300 mila fogli». Il dato offerto dal titolare dell'inchiesta è sbalorditivo: «[Siamo] a un milione e 300 mila e corriamo con una certa velocità verso un milione 400 mila. È impressionante. Ho notato – ha aggiunto Priore – che vi sono stati dei mesi in cui gli atti aumentavano da 30 a 50 mila fogli al mese: pari a circa trecento, cinquecento processi medi (un processo medio è di 100 pagine). Quindi, si corre il rischio di non essere più capaci di gestire la massa dell'incarto processuale». È evidente che, in barba agli ormai inflazionati principi di chiarezza e trasparenza, un processo kafkiano di simili dimensioni risulta, di fatto, ingovernabile.

* * *

Orbene, a distanza di 18 anni da quella tragica notte, ad istruttoria conclusa e con le requisitorie dei pubblici ministeri ormai depositate, ben pochi sono i punti cardinali, le certezze di questa complessa vicenda. Al contrario, i dubbi, le zone d'ombra, le incertezze e le perplessità – nonostante l'immane lavoro svolto – appaiono beffardamente come gli unici *assiomi* di questa strage. E il fatto che i soli sopravvissuti alle verifiche e ai riscontri siano soltanto gli interrogativi e le incongruenze, la dice lunga

sulle reali deficienze e lacune di questa interminabile quanto inconsistente investigazione.

D'altronde, uno dei motivi che ha via via indebolito i risultati dell'inchiesta riguarda proprio il conflitto – peraltro mai sanato – sulle varie teorie (missile, bomba, cedimento strutturale, collisione, eccetera) riguardanti le cause della perdita dell'aereo. «La fuga di notizie – ha spiegato il giudice Priore – danneggia in primo luogo noi, devo dire. In effetti, assistiamo ad un balletto continuo di queste ipotesi [...]. Purtroppo è difficilissimo assicurare la tenuta stagna, qualcosa esce e danneggia l'istruttoria in primo luogo. Ma danneggia anche l'opinione pubblica che effettivamente risulta scombussolata da tutto quello che si sente dire. Non mi meraviglierei, in effetti, che domani uscisse, per esempio, qualche cosa di nuovo e si ritornasse sull'ipotesi della bomba e poi dopodomani si ritornasse su quella del conflitto. E colui che legge i giornali o ascolta la televisione esce veramente stordito da questo sovrapporsi di notizie».

1. *Strategia della tensione o papocchio all'italiana?*

Le domande, peraltro cruciali, alle quali questa Commissione d'inchiesta è chiamata a fornire una risposta sono, in fondo, le seguenti: quali sono le ragioni per cui un disastro aereo si è trasformato, di fatto, in un mistero senza soluzione? Per quali motivi, nonostante i mezzi e l'enorme tempo a sua disposizione, l'autorità inquirente – in ultima analisi – non ha saputo fornire un quadro di riferimento solido all'interno del quale ricercare quelle conclusioni logiche e inconfutabili, indispensabili per fornire una spiegazione alle cause di un disastro di simili proporzioni? Quali interessi (soprattutto politico-economici) si sono inseriti in questa vicenda tanto da influenzare o deviare il corso della giustizia impegnata nel difficile compito dell'accertamento delle varie responsabilità? Può questa strage essere annoverata nell'ambito della cosiddetta *strategia della tensione* e quindi accostabile o paragonabile ad altre stragi (impunite e no) che hanno devastato la recente storia del nostro Paese ⁽²⁾? Oppure possiamo parlare di uno scellerato evento inquadrabile in un altro e ben diverso scenario: la *strategia del degrado*? Esiste – per finire – un «livello superiore» (cioè, istituzionale) che potrebbe aver di fatto favorito la mancata individuazione dei responsabili di questa tragedia? Questo è il terreno dell'indagine, che deve prescindere ovviamente dalla ricerca delle cause della sciagura: compito che spetta all'autorità giudiziaria.

2. *Il muro di gomma*

Ritardi, negligenze, omissioni, depistaggi, errori più o meno gravi, incompetenza, ignoranza, menefreghismo, arroganza e superficialità. È in questa brodaglia che il *caso Ustica* è stato fatto bollire per 18 anni. Questa vicenda, a ben vedere, rappresenta purtroppo uno spaccato tristemente il-

luminante dell'Italia (non solo degli anni Ottanta), con le sue depressioni, le sue miserie, le sue piaghe, le sue inconfessabili meschinerie e i suoi endemici malanni. Neanche nell'ambito dell'inchiesta sulla strage di piazza Fontana a Milano (del 12 dicembre 1969) sembrano essere stati superati così tanto i limiti del sistema. In quel caso, a parte un'impressionante (ma in parte purtroppo prevedibile) sequenza di deviazioni, l'attività dell'autorità giudiziaria si è svolta in linea relativamente coerente con i propri fini istituzionali. Nel caso di Ustica, invece, sembrano essere saltati gran parte dei parametri e degli obiettivi naturali della pubblica amministrazione. Anche le più banali procedure appaiono gravemente deformate, piegate e contorte. Perché?

Il vero scempio, il vero *muro di gomma* che ha sbarrato la strada all'accertamento della verità lo si è incontrato proprio all'interno della macchina burocratica statale, a tutti i livelli e in ogni settore di pertinenza, non solo quindi nelle Forze Armate ⁽³⁾: anche dentro la magistratura, all'interno delle forze di polizia giudiziaria, nel Governo e soprattutto nel Parlamento. Fin dalle prime battute, si sono inseriti in questo mistero all'italiana interessi di vario tipo: economici-finanziari, politici, eversivi e destabilizzanti. Lentamente ma inesorabilmente, lo svolgimento dell'inchiesta ha poi subito e patito i condizionamenti, pesanti e sistematici, dell'operato dei meccanismi interni ai pubblici apparati, i quali (spesso per congenite o genetiche disfunzioni) hanno generato ed alimentato comportamenti valutabili in termini depistanti in senso oggettivo.

L'intera vicenda ha infine risentito degli effetti di una durissima campagna stampa, impegnata per lo più a demolire sistematicamente quelle poche e deboli certezze che di volta in volta venivano raccolte sulla meccanica della sciagura. Un esame più approfondito delle singole procedure adottate in questa lunga investigazione può dimostrare quanto qui viene affermato. Tanto per avere un'idea della nebulosità di alcune valutazioni (spacciate spesso per solide certezze o verità assolute), è sufficiente ricordare cosa accadde nel febbraio del 1990, allorquando il presidente della Commissione parlamentare d'inchiesta sul terrorismo e le stragi, il senatore repubblicano Libero Gualtieri, pose in discussione la prima relazione sul *Caso Ustica* (47ª seduta, 14 febbraio 1990): in quell'occasione Gualtieri, illustrando il documento, censurò molto duramente anche il comportamento dei Ministri dell'epoca (tirando in ballo quindi anche Rino Formica, socialista, ex ministro dei trasporti) accusati di aver, di volta in volta, ostacolato, ritardato o ancor peggio depistato la ricerca della verità.

Ebbene, ecco come replicò Formica (in una lettera indirizzata due giorni dopo al presidente del Senato, Giovanni Spadolini), a quelle gravissime accuse: «La prerelazione sul *caso Ustica* del presidente della Commissione stragi, senatore Gualtieri, stando alle anticipazioni riferite dalle agenzie di informazione, contiene affermazioni sul mio conto che, per rispetto al Parlamento e a Lei, mi limito a definire inesatte». E poco più avanti: «Ora leggo con stupore, ma più ancora con amarezza ed angoscia, che secondo il presidente senatore Gualtieri, sarei tra quelli che hanno contribuito a depistare e occultare. Stupore perché esistono atti pubblici

che la Commissione sembra aver ignorato nonostante ve ne siano copiose tracce su tutta la stampa italiana [...]. Stupore perché il presidente senatore Gualtieri ha ommesso di leggere e riferire sul contenuto di precisi atti parlamentari (Senato della Repubblica – resoconto stenografico 149^a seduta, 8 luglio 1980, Camera dei Deputati – resoconto stenografico seduta antimeridiana di mercoledì 17 dicembre 1980) dai quali risulta l'esatto contrario delle sue affermazioni. Stupore, ancora, perché con l'onestà intellettuale che gli è propria il senatore Gualtieri avrebbe dovuto almeno ricordare che, al Senato nella seduta dell'8 luglio 1980, si manifestò una forte corrente di opinione propensa ad accogliere la tesi del cedimento strutturale inequivocabilmente espressa in una specifica mozione presentata il 3 luglio dello stesso anno, primo firmatario il senatore Gualtieri, il quale irrideva rispetto ad ipotesi di un evento esterno. Io mi opposi a quella tesi e perciò fui indicato dal senatore Gualtieri come colui che "non intende prendere provvedimenti" [...]. Amarezza perché constato che anche fatti oggettivi e certi, come quelli che ho appena citato, appaiono dimenticati, occultati o addirittura stravolti».

3. *Quasi missile - Quasi bomba - Quasi tutto*

Il livello di *entropia* (cioè di *caos*, di disordine) registrato all'interno del sistema, è stato involontariamente ben descritto sempre dal giudice Priore, nel corso della sua audizione del 22 gennaio 1997: «Nella nostra inchiesta, contrariamente a quanto a volte si crede all'esterno, non esiste una sola pista, non si è mai data una prevalenza ad una sola pista: tutte sono state percorse e vengono percorse. Abbiamo avuto l'ipotesi della bomba, quella della collisione, quella del missile. E si è molto sperato che dal recupero del relitto si potesse avere una parola su queste varie ipotesi. Del relitto abbiamo recuperato oltre l'80 per cento [i pubblici ministeri, Giovanni Salvi, Settembrino Nebbioso e Vincenzo Roselli, nella loro requisitoria del 31 luglio 1998, affermano che è stato ripescato dal mare circa il 94 per cento dei relitti del DC9, *nda*]: la nostra impressione, il nostro giudizio (spesso si usa questo termine, cioè che il relitto deve assolutamente *parlare*) è che il relitto non parli o parli in modo così fioco che non riusciamo ad ascoltarlo. Accanto alle tre ipotesi principali di cui vi ho detto, dalla interpretazione del relitto viene fuori l'ipotesi del *quasi missile*, cioè di un missile che sia esploso non nel modo consueto che tutti conosciamo, cioè producendo delle schegge (perché la scheggiatura nelle pareti della fusoliera non è stata rilevata). L'ipotesi di una *quasi bomba*, cioè di una carica minima che non lascia tracce. Quella della *quasi collisione*, perché non si vedono i segni della collisione: i nostri periti, che sono stati molto bravi da questo punto di vista, hanno esaminato anche l'ipotesi della *quasi collisione*, cioè dell'incrociarsi del nostro velivolo (il DC9 Itavia) con altri aerei senza toccarsi, ma in modo tale da squilibrarne l'assetto e quindi da cagionarne la caduta».

4. I misteri del tempo perso

Viste in quest'ottica, le lancette dell'orologio sembrano ferme a 18 anni fa. Le conseguenze di questo disarmante *missing time* – prodotto di volta in volta nel tentativo di dare delle risposte univoche dalle varie autorità investite del caso, insieme ad un inestricabile intreccio di competenze diverse e spesso in conflitto fra loro – hanno rappresentato un elemento devastante ai fini della ricerca della verità.

Un esempio, fra tutti, è rappresentato dal decreto di sequestro emesso – il 5 luglio 1980 – dal primo magistrato che si occupò della perdita del DC9 Itavia, il sostituto procuratore Aldo Guarino di Palermo, relativo alle registrazioni dei *radar* militari della Difesa Aerea. La delega per l'esecuzione del provvedimento venne affidata al Gruppo carabinieri di Palermo, all'epoca comandato dal tenente colonnello Francesco Valentini. Ebbene, per una serie di ragioni, almeno fino al 21 luglio (l'inchiesta intanto era passata alla Procura della Repubblica di Roma), nessuna registrazione su nastro magnetico relativa al tracciato *radar* dell'aereo scomparso il 27 giugno 1980 venne in realtà posta sotto sequestro.

In quelle tre settimane di buco, come vedremo più avanti nei capitoli II e III, copie delle bobine e dei tabulati *radar* del DC9 scomparso giravano invece allegramente nelle mani di chiunque. Anche di chi, come nel noto caso del generale Saverio Rana, presidente del Registro Aeronautico Italiano facente capo al Ministero dei trasporti, era potenzialmente una delle «parti in causa», viste le competenze di quell'ufficio in materia di sicurezza del volo.

È proprio alla luce di queste considerazioni di natura oggettiva che alla Commissione d'inchiesta si impone una seria, autonoma ed indipendente valutazione delle cause che hanno finito col rendere – mese dopo mese, anno dopo anno, fino ad oggi – sempre più relative anche le più robuste delle evidenze. Col passare del tempo, insomma, e con il progressivo aumento della massa documentale, l'inchiesta sul disastro del DC9 Itavia è sprofondata in una palude di sabbie mobili. Anche perché un dato è ormai certo: la ricerca della verità non corre di pari passo con l'aumentare delle rogatorie o della massa documentale. Le incertezze del giugno 1980 sono – almeno stando al conflitto insanabile fra le varie *verità* emerse dai molteplici accertamenti di natura tecnica disposti dall'autorità giudiziaria – più o meno le stesse di oggi. Questo è un dato che dovrebbe far riflettere. A questo punto, non rimane altro da fare che cercare (con la speranza di trovarle) le cause di queste *anomalie*.

5. Il caso Ustica in Parlamento

Va ricordato che questa Commissione ha avviato un'inchiesta *ad hoc* sulla cosiddetta *strage di Ustica* il 6 giugno 1989, dopo che – l'11 maggio 1988 – in sede di definitiva approvazione della proposta di legge sulla isti-

tuzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul terrorismo in Italia e sulle cause della mancata individuazione dei responsabili delle stragi [legge 17 maggio 1988, n. 172 e successive modificazioni – legge 23 dicembre 1992, n. 499], la Camera approvò un ordine del giorno (presentato dagli onorevoli Pier Ferdinando Casini, Antonino Mannino ed altri) che impegnava il Governo a trasmettere alla nascente Commissione tutte le notizie, gli atti e i documenti in suo possesso «per l'assolvimento dei compiti istituzionali con particolare riguardo alla strage nel cielo di Ustica». In seguito a quella indicazione, il 30 marzo 1989 la Commissione deliberò all'unanimità di svolgere un'inchiesta sulle vicende relative alla perdita del DC9 Itavia. Queste sono, ad oggi, le principali risultanze di quegli approfondimenti:

a) La prima relazione Gualtieri del 1° ottobre 1990

Una prima relazione sul caso Ustica è stata presentata nel corso della X Legislatura – precisamente, il 1° ottobre 1990 dall'allora presidente, senatore Libero Gualtieri [Doc. XXIII – n. 22, pagine 126]. In quel documento, oltre ad una meticolosa ricostruzione dei fatti riguardanti il disastro aereo della notte del 27 giugno 1980, nelle conclusioni, fra l'altro, si leggeva: «Dovevamo vedere per quali motivi la magistratura e le commissioni governative ancora non sono riuscite a chiudere né l'inchiesta su Ustica, né quella sul Mig libico rinvenuto in Sila. Crediamo di aver documentato a sufficienza gli ostacoli che sono stati frapposti alle indagini. Nei mesi che abbiamo dedicato all'inchiesta siamo sempre stati esposti al rischio di essere arruolati nei due partiti che fin dall'inizio si sono fronteggiati e si fronteggiano tuttora duramente, quello dell'esplosione esterna [missile, *nda*] e quello dell'esplosione interna [bomba, *nda*]. Noi non ci siamo fatti arruolare». E un po' più avanti: «La Commissione ha sempre evitato di sindacare l'operato dei magistrati inquirenti. Sono stati instaurati rapporti di scambio di materiale documentale e informativo molto stretti che hanno permesso a entrambe le parti di entrare in possesso di numerosi atti sparsi nelle più diverse sedi o trattenuti o fino ad allora negati. Va però detto che il modo di condurre l'inchiesta e di controllarne gli sviluppi, trascurando spesso accertamenti rivelatisi poi essenziali, ha più volte lasciato nella Commissione una sensazione di dubbio e di perplessità».

Scrive Virgilio Ilari, collaboratore di questa Commissione, nella *Sintesi delle Relazioni* da lui redatta e depositata il 21 marzo 1997: «La relazione non discute nel merito della questione delle cause dell'incidente (bomba o missile), ma valuta le responsabilità politiche, amministrative e disciplinari emerse fino a quel momento nel corso delle indagini e della stessa inchiesta parlamentare. Sulla base di una dettagliata ricostruzione delle vicende relative alla ritardata acquisizione (rispettivamente dopo 26 e 99 giorni dal disastro) e alla probabile manipolazione dei nastri contenenti i tracciati rilevati dai *radar* di Marsala e Ciampino al momento del

disastro, la relazione stigmatizza non solo la mancata "collaborazione" dell'Aeronautica e la sua reticenza ("mai una informazione è stata data spontaneamente e tempestivamente"), ma anche il suo "attivo interessamento" alle varie inchieste, circondate da "una vera e propria cortina di silenzio"».

b) La seconda relazione Gualtieri del 22 aprile 1992

Sempre nel corso della X Legislatura, la Commissione congedò una seconda relazione sulla strage di Ustica: era il 22 aprile 1992 [Doc. XXIII – n. 50, pagine 75]. In questo documento, segnatamente nell'introduzione, si leggeva: «Nella pagina conclusiva della relazione sull'inchiesta condotta dalla Commissione in ordine alle vicende connesse con il disastro di Ustica, trasmessa al Parlamento il 1° ottobre 1990, ricordammo che, all'epoca, non era stata raggiunta la certezza sulle cause della perdita dell'aereo. Questa certezza non è stata raggiunta nemmeno oggi, nell'aprile 1992».

Inoltre, nell'ultimo capitolo dedicato alle conclusioni finali, oltre ad elencare una serie di pesantissimi rilievi nei riguardi del personale e dei vertici dell'Aeronautica Militare che, a vario titolo, ebbero modo di occuparsi – direttamente o indirettamente – della vicenda riguardante la perdita del DC9 Itavia, la relazione recitava testuale: «Le vicende di Ustica e quella del Mig 23 libico non potevano essere affrontate nel modo peggiore». E un po' più avanti: «Occorre che sia garantita agli inquirenti, nel modo più assoluto e senza margini di discrezionalità, ogni possibilità di immediata acquisizione di tutti gli elementi probatori ritenuti utili. Per questo è necessario che non vi sia il frazionamento delle responsabilità e la moltiplicazione dei centri decisionali, che la regia dell'inchiesta sia chiaramente assegnata e, soprattutto, che non vi possa essere commistione tra l'interesse generale e quello delle parti coinvolte».

E ancora: «Non è concepibile che per avere la risposta sulle cause e sulla data del decesso del pilota del Mig 23 ci si sia affidati a due medici di dubbia competenza specifica e di indubbia leggerezza professionale che hanno creato le condizioni di incertezza e di perplessità che tuttora gravano sull'episodio. Non è concepibile infine che solo alcune delle salme recuperate nel mare di Ustica siano state sottoposte ad autopsia, rinunciando così ad una completezza di analisi che avrebbe potuto produrre ulteriori elementi di conoscenza».

Come si vede, insomma, sono dei giudizi molto severi anche sull'operato della stessa magistratura, la quale – fin dalle prime battute – ha alimentato i fondati sospetti sul fatto di non essere in grado di interpretare al meglio il mandato istituzionale al quale era chiamata. Soprattutto è sembrata impreparata ad affrontare una tematica così complessa e intimamente permeata di aspetti tecnico-scientifici quale quella di un disastro aereo.

Nonostante fosse chiara la totale incompetenza del settore aeronautico nell'*affaire* Ustica, la seconda relazione sulle vicende connesse al di-

sastro del DC9 è una dura requisitoria nei confronti dell'Aeronautica Militare, «accusata – annota sempre Virgilio Ilari – di aver taciuto agli inquirenti gli elementi raccolti dal colonnello Lippolis e dal generale Rana che fin dall'inizio avrebbero potuto indirizzare le indagini verso le due ipotesi della bomba o del missile (che la relazione giudica *prevalente*)». E ancora: «Più tardi la relazione conclusiva sul caso Ustica scrisse che solo "quando il Parlamento, con la nomina della Commissione" bicamerale, aveva "preteso le risposte dovute", "la magistratura si (era) riattivata, le inchieste (erano) ripartite), gli approfondimenti tecnici (erano) stati fatti ed (erano) venute meno le protezioni e le impunità fino ad allora garantite". Anche la nota aggiuntiva De Julio-Macis [rispettivamente deputato della Sinistra indipendente e del PDS, *nda*] definì "momento di svolta" l'avvio delle indagini della Commissione Gualtieri "da cui trasse incoraggiamento l'inchiesta giudiziaria che ha dispiegato le sue potenzialità con l'incarico al giudice istruttore Priore e ai pubblici ministeri Salvi e Roselli". Invece la nota aggiuntiva Bosco Manfredi [senatore democristiano, *nda*] definì *sorprendente* la vicenda collegata alle dichiarazioni di Amato e alle conseguenti dimissioni del giudice istruttore Bucarelli e sostenne che "emergevano) molte anomalie nello svolgimento delle indagini"».

c) La prima relazione semestrale Pellegrino

Il 26 gennaio 1995, il nuovo presidente della Commissione d'inchiesta, il senatore Giovanni Pellegrino, congedava la prima relazione semestrale sullo stato dei lavori [XII legislatura – Doc. XXIII – n° 1]. In merito all'indagine sul disastro aereo del 27 giugno 1980, a pag. 18, fra l'altro si legge: «Un punto, ad esempio, che la Commissione dovrà chiarire è costituito dall'oggetto del contrasto che oppose l'allora Presidente del Consiglio, Giuliano Amato [in realtà, era sottosegretario alla Presidenza del Consiglio durante i governi Craxi, *nda*] al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, circa l'esistenza di fotografie rappresentanti il relitto nel fondo del mare. La questione, infatti, deve essere oggi considerata con riferimento alla individuazione di tracce sul fondo del mare, che potrebbero essere state causate da mezzi meccanici diversi da quelli impiegati nelle varie campagne di recupero».

d) La bozza di relazione Pellegrino

Nella proposta di relazione redatta nel dicembre 1995 dal senatore Giovanni Pellegrino, il caso Amato-Bucarelli – cruciale ai fini dello complessa vicenda del recupero del relitto del DC9 – viene stranamente accantonato. Come peraltro vengono in parte trascurate o peggio stravolte altre valutazioni contenute nelle precedenti relazioni.

Un esempio è dato da questo passo, che riguarda i rapporti intercorsi tra l'ufficio del sostituto procuratore di Roma, Giorgio Santacroce, e la commissione tecnico-formale del Ministero dei trasporti, presieduta dal-

l'ingegner Carlo Luzzatti: «Sin dalle prime battute il rapporto tra i due organismi inquirenti risultò difficoltoso, come risulta dalla ricostruzione di cui si dà conto nella prima relazione della Commissione stragi. In mancanza di specifiche procedure previste per il caso di disastri aerei la magistratura operò trattando i complessi problemi connessi con la sciagura aerea alla stregua di un incidente comune. D'altra parte, pur tecnicamente competente, l'organismo ministeriale non poté intervenire nella determinazione dei sequestri e degli accertamenti da effettuare in quanto privo dei relativi poteri. Questa situazione influì negativamente sull'inchiesta soprattutto nelle primissime fasi, in quanto l'assenza di ogni coordinamento ostacolò il reperimento di molti elementi di indagine».

Stranamente, però, tutto ciò venne di fatto smentito dallo stesso ingegner Luzzatti, il quale – in sede di audizione formale davanti alla Commissione – ha testualmente affermato: «In sostanza, nello svolgimento del lavoro di una commissione di inchiesta tecnico-formale, così come la definisce il codice della navigazione, ha un ruolo importante la collaborazione che si riesce ad ottenere dal magistrato incaricato dell'inchiesta. A tale proposito, devo far presente che il magistrato al quale poi pervenne per competenza territoriale l'indagine era il giudice Giorgio Santacroce, con il quale abbiamo svolto un lavoro di fattiva collaborazione». A riprova dell'oggettivo stravolgimento di alcune risultanze, la bozza di relazione del senatore Pellegrino arriva a sostenere che «la mancata intesa tra autorità giudiziaria e commissione ministeriale è solo un aspetto del problema più generale dell'attività peritale. Nel corso degli anni non vi è stata infatti da parte dei giudici continuità di atteggiamento». La verità è che per oltre due anni, magistratura e commissione ministeriale hanno lavorato gomito a gomito nell'intento di scoprire le cause della sciagura. Questo è un dato di per sé inconfutabile e innegabile. Stabilire, poi, quali possano essere le conseguenze di questo intreccio, in termini di correttezza delle norme e delle procedure, è compito che non spetta certo a questa Commissione.

e) La quarta relazione semestrale Pellegrino

Il 22 gennaio 1999, il presidente della Commissione senatore Pellegrino presenta la quarta relazione semestrale sullo stato dei lavori [XIII legislatura – Doc. XXIII – n° 20]. Il documento, nell'intento di fornire un aggiornamento sull'attività della Commissione, esamina nel § 3. in forma notarile la questione del caso Ustica. La parte centrale è costituita dalle valutazioni emerse ovviamente in seguito al deposito delle requisitorie dei pubblici ministeri romani (Giovanni Salvi, Vincenzo Roselli e Settembrino Nebbioso) e le seguenti audizioni dei magistrati. «Nel frattempo è intervenuta – si legge sulla relazione – una fase di particolare rilevanza nell'ambito del procedimento penale in corso, con il deposito, in data 31 luglio 1998, delle requisitorie a firma dei tre pubblici ministeri. Si tratta di un documento di notevole complessità, che – dopo avere analiticamente

esposto le molteplici risultanze peritali e probatorie raccolte – passa in rassegna ogni possibile ipotesi circa le cause del disastro, senza per altro poter pervenire a conclusioni definitive e, a giudizio degli stessi pubblici ministeri, probanti». E ancora: «I dottori Salvi, Roselli e Nebbioso sono così stati auditi nelle sedute del 22 e del 29 settembre e del 20 ottobre 1998, in occasione delle quali essi hanno fornito indicazioni sugli scenari interni ed internazionali in cui si inserì il disastro aereo di Ustica, sulle possibili linee ricostruttive e, soprattutto, sul comportamento dei vari apparati dello Stato a vario titolo interessati alla vicenda, a cominciare dall'Aeronautica per giungere fino ai servizi di sicurezza».

6. *Ustica-Bologna: una teoria utile?*

È più che un'ipotesi, invece, la serie di collegamenti tra la strage del 27 giugno e quella del 2 agosto 1980. Questa teoria si fonda – come vedremo – su prove concrete. In genere, una teoria non è giusta o sbagliata in senso assoluto: è solo più o meno utile. Una teoria utile collega con accuratezza una vasta gamma di fenomeni in un unico schema descrittivo. Quella sui legami tra la strage di Ustica e quella di Bologna – visto l'insieme dei fatti rientranti in un'unica cornice logica – è una teoria utile. La *verità ultima* – allo stato delle cose – è soltanto un modello del tutto irraggiungibile.

L'Italia del 1980, attraversata da una spaventosa ondata di terrorismo, umiliata da una serie disarmante di scandali e crisi politiche, si trovò al centro di uno scenario di guerra surrogata, ma allo stesso modo tragico e devastante. Al già teso clima dei rapporti diplomatici tra USA e URSS si aggiunse – tra la fine del 1979 e gli inizi del 1980 – la drammatica crisi nel Golfo Persico, che sfociò, proprio nell'estate di quell'anno, nella guerra tra Iran e Iraq che durò poi per oltre otto anni. Il conflitto tra il regime di Saddam Hussein e quello dell'ayatollah Khomeini scatenò effetti a catena in tutto il mondo arabo. Nella contrapposizione dei due blocchi si innestò quindi un nuovo feroce fattore: la faida dell'integralismo islamico, polarizzato in parte nelle fazioni sciite e sunnite.

All'interno di questo scenario incandescente, si aggiunse anche la destabilizzante politica del colonnello Gheddafi, da una parte impegnato ad intrattenere una serie di rapporti privilegiati (per lo più di carattere economico: scambio petrolio-armi) con i Paesi occidentali e dall'altra (dietro l'appoggio dei Paesi del Patto di Varsavia) teso in una quanto mai velleitaria opera di egemonizzazione del mondo arabo e dell'Africa sub-sahariana. In questo spaventoso crocevia (tutto Mediterraneo) il nostro Paese si trova di punto in bianco a giocare una partita impossibile su più tavoli. «Se scoppierà la Terza Guerra mondiale – commentò Thomas Kelley, generale statunitense del comando NATO per il Sud Europa – comincerà probabilmente qui, nel Mediterraneo, quando un conflitto locale si estenderà senza controllo». La fosca previsione dell'alto ufficiale poggiava ovviamente su analitiche valutazioni geostrategiche elaborate dal Pentagono.

«Il Mediterraneo infatti – si legge nell'introduzione del libro *Missili e Mafia* [Editori Riuniti, Roma, 1985], scritto da Paolo Gentiloni, Alberto Spampinato e Agostino Spataro – negli anni Settanta, è progressivamente diventato una delle aree del pianeta più dense di conflitti attuali o potenziali, e in prospettiva rischia di divenire il terreno principale di verifica dell'accentuato confronto Est-Ovest». Fedele agli Stati Uniti, attraverso il Patto del Nord Atlantico e la NATO, l'Italia si trova dunque in una situazione difficilissima, allorquando il nostro governo decide di scendere a patti con la Libia per il *noto caso* della scomparsa dell'iman sciita Moussa Sadr e la questione dei dissidenti libici esuli nel nostro Paese: due questioni sulle quali si *barattò* la liberazione dei pescatori italiani arrestati dalle autorità di Tripoli.

La cartina di tornasole di questo intreccio di patti segreti è rappresentata dalla questione del Mig 23 libico precipitato la mattina del 18 luglio 1980 sui monti della Sila, in Calabria. Visto quello che c'era in ballo, il Ministero della difesa non perse un minuto di tempo nel nominare una commissione tecnica d'indagine mista italo-libica per accertare le cause di quell'incidente aereo. La presenza degli uomini di Gheddafi in quella commissione bilaterale la dice lunga, in sostanza, sui rapporti tra il governo di Tripoli e quello di Roma.

Tutta questa intricata vicenda – la cui trama è stata tessuta dalla diplomazia parallela dei servizi segreti – ha pesato, e molto, sul piatto della bilancia dei rapporti internazionali tra l'Italia e gli altri Paesi occidentali. Fu proprio in questo scenario di conflitti incrociati, di lotte intestine e colpi bassi che si consumò la tragedia del DC9 I-TIGI la sera del 27 giugno 1980. Proprio in quel periodo, nonostante una sorta di alleanza sottobanco con il regime di Gheddafi, il nostro Ministero degli esteri decide di siglare un accordo di assistenza economica-militare e di garanzia della neutralità con il *premier* maltese Dom Mintoff. Quell'iniziativa venne interpretata dal governo libico come «un atto ostile», anche perché da anni ormai la *Giamahiriah* vedeva Malta come un suo naturale e legittimo protettorato. Intoccabile soprattutto in campo economico-militare.

Nel luglio del 1990, rispondendo alle domande del giudice istruttore Vittorio Bucarelli, l'allora capo della polizia Vincenzo Parisi, ebbe a dire: «Sulla base della mia esperienza, pur senza avere elementi di acquisizione diretta, né riscontri ad altro titolo, ritengo di poter sostenere che l'evento potrebbe ascrivarsi a causa terroristica, indipendentemente dal fatto che a produrlo sia stato un ordigno o un missile. È ovvio riferirsi ad un evento di oscura matrice, che potrebbe risalire soltanto ad apparati terroristici o devianti, rispetto al quale potrebbero essere intervenute coperture immediate di cui è presumibilmente stata cancellata ogni traccia».

Sempre Parisi – in sede di audizione formale davanti alla Commissione stragi, il 17 ottobre 1990 – si spinse un po' più avanti: «Il disastro aviatorio verificatosi nei cieli di Ustica il 27 giugno 1980 si inserisce in uno scenario terroristico nazionale e internazionale di particolare rilevanza e, pur tuttavia, con riflessi non noti all'epoca e molto confusi e contraddittori anche ai nostri giorni [...]. Certamente vi sono stati elementi di so-

spetto, coperture e resta l'interesse a conoscere e a stabilire i nessi eventualmente esistenti fra l'evento di Ustica, l'aereo caduto sulla Sila il 18 luglio e la strage di Bologna del 2 agosto. Motivi di riflessione al riguardo possono insorgere [...]. Il problema del missile ha creato l'equivoco *ad initio*: con il missile sarebbe stato un atto di guerra militare mentre con la bomba sarebbe stato un fatto terroristico. Il problema invece è diverso: occorre considerare il fine che si voleva realizzare, sul quale si può indagare, considerato anche lo scenario di quegli anni. Poco tempo dopo avvenne una strage, quella di Bologna, che potrebbe aver rappresentato anche una replica della strage di Ustica, passata in sordina perché banalizzata. La stessa rivendicazione non venne presa sul serio, nonostante la non attribuibilità di responsabilità specifiche ad una persona non era stata considerata. Su questo c'è da ragionare a lungo così come per vedere chi ha mentito e a che livelli ciò è avvenuto».

In sostanza, secondo Parisi, se si dovesse accettare che «sia stato dolosamente colpito proprio quell'aereo e non per errore, allora si tratta della replica della strage di Bologna». Ustica come *avvertimento* e Bologna come *vendetta* quindi? Verso la fine degli anni Ottanta tutto ciò era una semplice ipotesi di scenario. Quella del *doppio segnale*, oggi, è una teoria che poggia su solide basi. «Questa è una teoria molto interessante – ha affermato il giudice Rosario Priore durante la sua deposizione in Commissione del 5 febbraio 1997 – e posso dirvi che ci sono indizi in questo senso, che nascono sempre da quella strana situazione che si verificava in quel tempo nella nostra politica e nei nostri Servizi: la necessità del petrolio (in nome del quale si passa sopra a tantissime cose), il doppio binario, la doppia condotta (teoria che viene sintetizzata con l'espressione *la moglie americana e l'amante libica*), in quanto avevamo bisogno di entrambi i Paesi e operavamo su entrambi. Il *doppio segnale*, come dicevo, è una teoria interessante, ed è stata sostenuta anche dal sottosegretario dell'epoca, onorevole Zamberletti, che legava questa interpretazione principalmente alla nostra politica nei confronti di Malta: quella politica che ci portava nuovamente a scontrarci con la Libia».

NOTE DEL CAPITOLO I

⁽¹⁾ Nel corso della 41ª seduta della Commissione Stragi – dedicata alla libera audizione dei tre magistrati, esponenti della pubblica accusa nel procedimento sulla cosiddetta strage di Ustica – è emersa per la prima volta (dopo 18 anni) la preoccupante cifra di 300 miliardi di lire spese per l'inchiesta sul disastro del DC9. Il dato è stato subito smentito dal sostituto procuratore Giovanni Salvi, il quale ha così replicato: «Non so quanti siano, ma credo non siano di molto superiori a quelli che Starr [Kenneth Starr, il procuratore americano che indaga sui rapporti carnali clandestini tra l'ex stagista della Casa Bianca Monica Lewinsky e il presidente americano Bill Clinton, *nda*] ha speso in un anno per il procedimento relativo ai suoi accertamenti...». Nella seduta seguente – la 42ª, sempre dedicata all'audizione dei tre pubblici ministeri – il dottor Salvi è tornato sull'argomento: «Quando la volta precedente in questa Commissione è stato affermato che si erano spesi 300 miliardi – ed era la prima volta che sentivo fare questa affermazione – io ho detto di non conoscere l'entità della spesa, ma di poter affermare che ritengo sia inferiore a quella che ha speso Starr per fare le sue indagini su Monica Lewinsky in un anno. Tale cifra – se sono vere le notizie di stampa e se anche lì non sono state gonfiate – approssimativamente dovrebbe aggirarsi intorno ai 50 miliardi, quindi, una cifra molto diversa da quella che lei ha indicato [rivolgendosi al deputato di Forza Italia, Marco Taradash]».

⁽²⁾ Sull'argomento il senatore Libero Gualtieri, *ex* presidente della Commissione stragi, ha una sua precisa opinione: «Non si può parlare del periodo dello stragismo (e su questo si stende una relazione) o del periodo della *strategia della tensione*. Sono convinto che di stragi politiche ce n'è stata una sola: quella di piazza Fontana. Per quella sono convinto che sono intervenuti i nostri organismi istituzionali, se vogliamo definirli così. Poi ci sono state altre stragi di vario tipo: di punizione per situazioni che si erano create, di vendetta, di pura malvagità. Poi c'è una strage, quella alla stazione di Bologna. La strage di Bologna è di un altro tipo: non si può parlare indifferenziatamente di stragismo». [Resoconto Ufficio di Presidenza Commissione stragi – mercoledì 6 maggio 1998].

⁽³⁾ Il presidente della Commissione stragi, Giovanni Pellegrino – nella 42ª seduta del 20 ottobre 1998, a commento di un intervento del senatore Alfredo Mantica sull'impreparazione e l'inaffidabilità della pubblica amministrazione in generale e di alcuni corpi istituzionali dello Stato in particolare – ha parlato di «depistaggio involontario».

PAGINA BIANCA