

inglesi, a cui partecipò anche il magistrato inquirente, vennero da questi richieste, dietro suggerimento della Commissione, ulteriori analisi, che terminarono il 5 ottobre 1982 con il ritrovamento su alcuni reperti di tracce di esplosivo denominato T4 [...]. Purtroppo però l'evidenza delle tracce di esplosivo, pur confermando in maniera inequivocabile l'ipotesi della distruzione da ordigno esplosivo non è servita a sciogliere i dubbi sulla sua provenienza. Nel frattempo la Commissione si era preoccupata, per non lasciare nulla di intentato, di acquisire studi di fattibilità, con i relativi preventivi, da parte di imprese, tra le più importanti del settore, per il recupero dei relitti in mare. Risulta che il signor Ministro *pro tempore* stante l'ingente somma, circa 15 miliardi di lire, che si sarebbe dovuta impegnare per far eseguire i lavori, ha predisposto un apposito decreto delegato che, ad oggi, non è andato avanti». Ecco quale fu la risposta del ministro, Claudio Signorile (10 aprile 1986): «I risultati dell'indagine da Lei coordinata hanno consentito una valutazione tempestiva e attendibile della dinamica dell'evento, nonostante l'estrema difficoltà da parte della Commissione nell'acquisire obiettivi elementi di riscontro. Nel rinnovare i sensi della mia stima, La prego di gradire i miei più cordiali saluti». Carlo Luzzatti, ascoltato dalla Commissione stragi (23ª seduta – 12 luglio 1989) ha così spiegato il senso della sua lettera del 25 marzo 1986: «Vorrei soltanto chiarire, se non le dispiace, il termine di *autoscioglimento*. In effetti le commissioni d'inchiesta tecnico-formali, mentre vengono istituite con un decreto ministeriale, viceversa non vengono sciolte con un analogo provvedimento amministrativo: di fatto cessano di operare quando terminano il lavoro che [viene] loro demandato. Io, insieme naturalmente alla Commissione, ritenni che l'incarico fosse stato adempiuto in considerazione del fatto che, sia pure in maniera non definitiva, fu individuata la causa del sinistro, ma soprattutto del fatto che, non essendo in possesso di ulteriori elementi che ci consentissero di fare dei passi avanti verso la verità, ritenni opportuno chiarire al ministro quale fosse la posizione della Commissione. Il ministro, con la risposta che ho allegato, ne prese ampiamente atto». Quindi esprime un parere sui risultati raggiunti nove anni dopo il disastro: «Mi sia consentito evidenziare un dato. Abbiamo fatto un'ipotesi, abbiamo cioè dato per certo che era stata una esplosione a distruggere l'aereo e questo è avvenuto nel 1982. Otto anni dopo, avendo recuperato gran parte del relitto, non mi sembra che i periti del magistrato abbiano fatto grossi passi in avanti, se tre di loro hanno una posizione e due una posizione diversa [riferendosi alla spaccatura del collegio peritale Blasi, *nda*]». Poi Luzzatti commenta la questione dei tracciati *radar* e dell'ipotesi che alcuni *plots* potessero essere riferibili alla traiettoria di un aereo da guerra che attraversava la rotta del DC9: «Avendo sentito diverse opinioni, onestamente la certezza espressa da questo signore [riferendosi a John Mac Idull del NSTB, il quale lesse i tracciati *radar* basandosi sui parametri forniti dalla Selenia, *nda*] in base a tre battute *radar* circa il passaggio di un caccia, considerando gli elementi in nostro possesso (non so se altri hanno ulteriori elementi con tracciati più completi di quelle tre o cinque battute), mi lascia dubbioso, perché forse una tale interpretazione era un po' forzata. Quando affrontammo il problema dei *radar* si era in tempi non sospetti, nel senso che non erano emersi quegli aspetti che la Commissione ha portato e sta portando alla luce. Oltretutto gli enti che vennero in possesso di quei tabulati, in particolare la Douglas e l'Itavia, avevano interesse a dimostrare che si trattava di un caccia, eppure anche loro lo hanno affermato con molta cautela, non l'hanno detto con certezza matematica».

⁽²¹⁾ Il decreto-legge del 24 ottobre 1979 n. 511, convertito in legge il 22 dicembre 1979 n. 635, istituiva presso il Ministero dei trasporti il Commissariato per l'Assistenza di Volo, retto da un commissario nominato con decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con quelli del tesoro e della difesa: organo che doveva operare fino alla ristrutturazione, disposta per legge, dei servizi di assistenza al volo e per il traffico aereo generale. Alle dipendenze del commissario venivano, in via provvisoria, «impiegati» il personale (militare e civile) dell'Aeronautica già inserito nel settore controllo del traffico aereo, nonché personale (civile) messo a disposizione dal Ministro dei trasporti. Il personale militare conservava, provvisoriamente, lo stato giuridico ed economico in godimento. Nei ruoli transitori dei controllori del traffico aereo, previsti dal successivo articolo 4, poteva essere inquadrato «gradualmente» il personale civile e militare «fatte salve le esigenze dell'Aeronautica militare», in concomitanza con il trasferimento degli impianti nei limiti delle dotazioni organiche degli impianti stessi. In attuazione della successiva delega attribuita al governo per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo (legge n. 242 del 23 maggio

1980) veniva disciplinata l'Azienda autonoma di Assistenza al Volo, della quale ne venivano fissati i compiti ed individuati i servizi.

⁽²²⁾ Dalla lettera del presidente dell'Itavia, Aldo Davanzali, al ministro dei trasporti Rino Formica del 17 dicembre 1980: «Dal 1973 al 1979 compreso, l'Itavia, nella gestione dei servizi aerei nazionali, ha subito e denunciato perdite per circa 68 miliardi, come hanno accertato e riconosciuto gli organi amministrativi a ciò preposti, ricevendo sovvenzioni dallo Stato per circa 8 miliardi nell'arco dello stesso periodo di tempo, in un rapporto di dodici a cento [...]. La critica situazione dell'azienda è stata poi irreversibilmente compromessa dall'incidente di Ustica che, irresponsabilmente strumentalizzato da alcuni ambienti politici e giornalistici, si è tradotto in un colpo letale per le deboli risorse della società e soprattutto per la sua immagine presso l'utenza con conseguenze economiche e finanziarie incalcolabili [...]. In data 4 dicembre 1980, essendo divenuto impossibile fronteggiare ulteriormente gli oneri e le responsabilità della gestione dei servizi aerei nazionali, abbiamo preannunciato l'imminente sospensione dell'attività operativa della società, trasmettendole un nostro progetto operativo economico e finanziario con proiezione su base quinquennale [...]. Nessun cenno è stato fatto dal Ministro dei trasporti e dalla Presidenza del Consiglio in ordine alla causa scatenante della crisi Itavia, che va identificata nell'incidente aereo di Ustica, in relazione al quale è ormai comprovata l'assenza di qualsiasi responsabilità da parte della compagnia, unitamente alla certezza della distruzione ad opera di un missile di un aereo mentre percorreva, in perfette condizioni meteorologiche e di crociera, una aerovia riservata allo Stato italiano e all'aviazione civile».

⁽²³⁾ Dal testo del regio decreto n. 1912 del 24 novembre 1938 emanato da Vittorio Emanuele III e poi convertito nella legge n. 739 del 2 giugno 1939: «È istituito il Registro Aeronautico Italiano avente per scopo il controllo delle costruzioni, delle riparazioni, revisioni e dell'esercizio degli aeromobili civili in rapporto alle buone condizioni della loro navigabilità. Esso è ente di diritto pubblico dotato di personalità giuridica ed il relativo statuto da approvarsi con decreto Reale su proposta del Ministro per l'aeronautica (ora ministro per i trasporti e l'aviazione civile), di concerto con quello per le finanze (ora ministro per il tesoro), provvederà alla sua organizzazione e al suo funzionamento. Sono trasferite al Registro Aeronautico Italiano le attribuzioni, in materia aeronautica, esercitate attualmente dal Registro Italiano Navale ed Aeronautico che, pertanto, dovrà riorganizzarsi con provvedimento da emanare di concerto con il Ministro per le finanze».

⁽²⁴⁾ Dalla testimonianza del generale Giorgio Santucci resa al capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Franco Pisano il 25 aprile 1989: «In merito all'incidente in oggetto, ritengo doveroso riferire due episodi: il primo si riferisce al periodo in cui ero a Washington in qualità di addetto aeronautico e per la difesa. Dopo l'incidente, credo alcune settimane, arrivò a Washington il dottor Saverio Rana, mio buon amico da molti anni e in quel periodo presidente del Registro Aeronautico Italiano. In tale occasione il dottor Rana era accompagnato da un signore che si qualificò come funzionario del RAI o dell'Aviazione Civile - non ricordo con precisione. Il motivo del viaggio a Washington del dottor Rana era una visita presso la *Federal Aviation Agency* allo scopo di far esaminare da alcuni tecnici specializzati il nastro di una registrazione *radar* che si riferiva all'incidente in oggetto. Rammento con precisione che proprio la segretaria del mio ufficio rintracciò il competente funzionario della FAA, fissando l'appuntamento a nome e per conto del dottor Rana. Io personalmente accompagnai i due ospiti presso la FAA, incontrando con loro alcuni funzionari americani che li stavano aspettando. In un successivo incontro, nel corso di una conversazione io stesso, udii gli stessi tecnici della FAA affermare che in tale registrazione non si vedeva nulla, neanche la traccia del velivolo DC9. Di ciò sono certo perché in tale occasione mi adoperavo quale traduttore aiutando gli ospiti che non avevano molta familiarità con la lingua inglese. Tuttavia, non è questo il punto, poiché non sapevo allora con precisione, come non so oggi, di quale registrazione *radar* si trattasse (di Ciampino, di Marsala o altro). Il punto è che gli ospiti italiani, che non erano certamente magistrati, portavano con loro ed affidavano ad altri con grande disinvoltura una registrazione, presumibilmente molto importante ai fini dell'inchiesta: tale registrazione, a mio giudizio, poteva essere inquinata o sostituita con grande facilità. A questo punto mi domando: siamo certi che il signor Rana, che nella sua veste di presidente del RAI poteva essere in qualche maniera responsabilizzato dell'incidente (per esempio in caso di cedimento strutturale per fatica dell'aeromobile), fosse stato debitamente autorizzato dalla competente magistratura alla conservazione e al trasporto in USA di tale registrazione?».

CAPITOLO III

MAGISTRATURA - AERONAUTICA MILITARE

«La realtà processuale è agli atti del procedimento»

[Vittorio Bucarelli, ex giudice istruttore]

PAGINA BIANCA

1. *La Procura di Palermo*

ISTRUTTORIA SOMMARIA: 27 GIUGNO - 10 LUGLIO 1980

Alle 23,15 circa del 27 giugno 1980, due ore e un quarto circa dopo il disastro, un addetto al traffico aereo dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi, telefonicamente, avverte il dottor Aldo Guarino della locale Procura della Repubblica per informarlo che «l'aereo DC9 volo Itavia IH 870, decollato da Bologna e che avrebbe dovuto arrivare a Punta Raisi alle 21,13 manteneva invece silenzio radio fin dalle ore 20,55».

Da questo preciso momento l'autorità giudiziaria è formalmente investita del caso. Il magistrato, Aldo Guarino (di turno in Procura), assume l'iniziativa e apre un fascicolo di istruzione sommaria relativo alla scomparsa del DC9 dell'Itavia: preliminarmente, si mette in contatto con la Capitaneria di Porto di Palermo per disporre l'uscita di mezzi navali «per la ricerca lungo la rotta tra Ustica e Ponza» di eventuali superstiti e resti dell'aeromobile. Quindi, dopo aver parlato con i carabinieri, informa il procuratore capo di Palermo, Gaetano Costa.

Fino al mattino successivo, l'ufficio del sostituto procuratore attende in sostanza l'esito delle operazioni di ricerca e recupero delle vittime e dei rottami dell'aereo che andarono avanti per tutta la notte, ma che tuttavia iniziarono a fornire qualche risultato soltanto dopo le 7 del mattino seguente [Cfr. § 8. *Partono i soccorsi* e § 10. *I primi recuperi* – Cap. II].

a) Il riconoscimento dei cadaveri

Aldo Guarino, ascoltato dalla Commissione il 3 dicembre 1991 (97^a seduta), ha così rievocato le prime battute dell'inchiesta, con particolare riferimento al riconoscimento dei cadaveri: «Se non ricordo male era venerdì sera. Il giorno dopo andai all'aeroporto verso l'ora di pranzo, forse alle 13 o alle 14, perché avevano cominciato a ripescare e cominciavano ad arrivare i primi cadaveri. Arrivavano gli elicotteri all'aeroporto ed io disposi che i cadaveri venissero concentrati presso l'Istituto di medicina legale. La prima fase della mia attività fu quella dedicata alle operazioni di riconoscimento. Sono rimasto tre giorni ininterrottamente, coadiuvato da qualche collega e dalla mia segretaria, a svolgere queste operazioni con i medici dell'Istituto di medicina legale e con una marea di parenti che pressava: ognuno cercava il proprio morto. Quindi ho passato tre giorni a procedere, con l'aiuto della polizia ed anche dei carabinieri, alla stesura materiale dei verbali [...]. Mi occupai del riconoscimento

dei cadaveri e questo comportò qualche problema perché in quei giorni l'ufficiale di stato civile era in villeggiatura. Diedi disposizioni perché fosse rintracciato, ma poi si presentò il segretario generale del Comune e così poterono essere stilati i certificati di morte. Anche per morire ci vogliono i certificati: scoprii allora che non è poi così semplice».

Così come risulta agli atti, i mezzi navali che parteciparono alle operazioni di soccorso e recupero ripescarono in mare in tutto 37 cadaveri (poi riconosciuti), resti umani di tre persone, dei quali alcuni attribuiti a Giulia Reina [Cfr. nota n. 10 - Cap. II]. Tuttavia, come affermato dallo stesso magistrato di Palermo, alla fine il numero delle salme aumentò fino a 41. Questa è una delle prime discrepanze riguardanti le vittime.

Ecco come spiega questa anomalia lo stesso Guarino alla Commissione: «Per quanto mi ricordo vi fu un numero di cadaveri più o meno compiutamente identificato, in quanto maggiormente ricomponibili: circa 38 cadaveri, mentre per i rimanenti vi furono soltanto dei pezzi. Tutti indistintamente i parenti che ci avvicinarono - questo fu il grande dramma - cercavano il loro cadavere, il loro parente sul quale piangere. Ciò ci indusse, nei limiti in cui fu umanamente possibile da parte di queste persone, a procedere ad un riconoscimento, ad *utilizzare* questi resti e attribuire loro un nome. Ecco come aumentò il numero dei cadaveri. In particolare, c'è una cassa all'interno della quale vi è una gonna ed un pezzettino di carne. Questa gonna fu riconosciuta da un figlio, il quale disse che quella era la gonna di sua madre. Di conseguenza, quel cadavere venne identificato e furono rinchiusi in una cassa quella gonna e un resto umano di una cinquantina di grammi. È evidente che tutto si può dire fuorché che quello sia un cadavere! Personalmente non ho avuto il coraggio di dire a quel figlio che non si trattava della madre e che quindi non aveva il diritto di avere un cadavere su cui piangere. Ho pensato che chiudere questa gonna e questo pezzettino di carne in una bara non avrebbe fatto del male a nessuno, semmai del bene a qualcuno! Ecco perché lei troverà nel fascicolo la descrizione di circa 38 cadaveri, mentre per quattro o cinque di essi in realtà ci si riferisce a *pezzi anatomici*, punto e basta». In sostanza, «c'erano pressioni per riavere i cadaveri e forse per questo motivo le salme sono diventate 42».

b) La questione delle sette autopsie

Tra il 29 giugno e il 7 luglio 1980, il sostituto Aldo Guarino nomina tre medici legali (i professori Giulio Cantoro, Alfredo Magazzù e Luigi La Franca) con l'incarico di stabilire «quali meccanismi avessero prodotto le lesioni sui cadaveri, quali accadimenti avessero prodotto i suddetti meccanismi e quali fossero le cause di tali meccanismi».

Questo collegio peritale lavorò dunque in parallelo con i medici legali incaricati delle autopsie. In tutto, su 37 soltanto sette furono sottoposti ad esame autoptico e ad esame istologico e tossicologico. Mentre dodici vennero radiografati e a nove venne effettuato un esame otoscopico. La

prima relazione preliminare di La Franca e Magazzù venne presentata il 26 novembre 1980. Una seconda relazione (predisposta dai periti Stassi e Nunzia) – relativa alle perizie medico-legali – venne presentata il 30 dicembre dello stesso anno.

Queste furono le conclusioni: «I passeggeri riportano lesioni polmonari iniziali da decompressione per depressurizzazione molto rapida dell'abitacolo. La morte fu determinata da precipitazione (grandi traumatismi contusivi) [...]. Si esclude l'eventualità di annegamento [...] sui cadaveri esaminati non sono state rinvenute tracce di ustioni, né di sostanze tossiche».

Tuttavia, il fatto di non aver disposto gli esami autoptici su *tutti* i cadaveri (per la maggior parte dei casi si limitarono a delle ispezioni esterne) ha in realtà minato alla base – fin dal primo momento – la possibilità di fornire una risposta univoca e coerente alle cause che determinarono la perdita dell'aereo. Una indagine più estesa, a più livelli, su tutte le salme ripescate in mare dopo il disastro avrebbe potuto fornire dei dati più precisi e definitivi sulla sciagura. In base ad un'ordinanza del 30 giugno, relativa alla stesura d'urgenza dei certificati di morte delle vittime, il magistrato faceva il punto sul numero delle salme e dei cadaveri identificati o identificabili: «Rilevato che sono stati rinvenuti in mare e trasportati in Palermo 37 cadaveri. Rilevato che 34 di tali cadaveri sono stati riconosciuti ed identificati. Ritenuto che due cadaveri non appaiono allo stato identificabili. Ritenuto che il terzo cadavere consta di due parti qualificabili come *pezzi anatomici*».

«In definitiva – ha sottolineato Guarino in sede di audizione – le autopsie miravano a determinare la causa della morte, che era di grandissima evidenza perché i cadaveri erano sbrindellati e schiacciati. In particolare, i cadaveri si possono dividere in due gruppi: quelli dei bambini erano tutti interamente schiacciati, però integri; quelli delle persone più adulte erano proprio sbrindellati e a pezzi. Abbiamo pensato che ci fosse stata una sorta di pressione esercitata frontalmente per cui i bambini, più piccoli e protetti dallo schienale del sedile anteriore, sono rimasti integri, mentre gli adulti, più grossi, che probabilmente sporgevano dai sedili o che magari si erano mossi, hanno riportato lesioni maggiori. Ripeto, la causa della morte era di tutta evidenza e il professor Marco Stassi, titolare della relativa cattedra universitaria, compiute le autopsie, ritenne che non fosse il caso di proseguire perché non avremmo trovato ulteriori elementi in ordine alla causa della morte rispetto a quelli che avevamo rinvenuto: quindi si fermò a 8, 9 o 12 (non ricordo precisamente) autopsie [...]. Le autopsie che abbiamo fatto determinarono, per il 90 per cento dei casi, che a causare la morte era stato un collasso cardiocircolatorio».

Ai rilievi mossi dal presidente della Commissione, Libero Gualtieri, Guarino replicò in questo modo: «Se noi avessimo potuto immaginare che saremmo giunti a questo punto dopo dodici anni, ci saremmo comportati in maniera diversa. Allora, dopo 8 o 9 autopsie si ritenne – ed in particolare il professor Stassi – che fosse inutile proseguire perché non si sarebbe

trovato nessun elemento ulteriore in ordine alla causa della morte [...]. Ripeto: sotto un certo profilo anche l'autopsia sembrava eccessiva da parte del mio ufficio». Questa imperdonabile lacuna nelle indagini venne perfino stigmatizzata dalla prima relazione preliminare della Commissione Luzzatti, trasmessa al Ministro dei trasporti l'8 agosto 1980 [Cfr. nota n. 20 – Cap II].

c) Il cedimento strutturale: l'ipotesi prevalente

Fin dalle prime ore, la Procura di Palermo si mosse verso l'ipotesi del cedimento strutturale quale probabile causa del disastro aereo. Tuttavia questo non dipese – al contrario di quanto è stato scritto e affermato nel corso di questi 18 anni – da eventuali pressioni o interferenze sul lavoro della magistratura. Quella che l'aereo si fosse rotto in volo fu un'ipotesi di lavoro maturata personalmente dal sostituto procuratore incaricato del caso, a fronte di una serie di valutazioni autonome.

È lo stesso dottor Guarino a confermare questo delicato passaggio: «Non ricordo esattamente in che giorno, ma fui molto presto avvicinato dal dottor Luzzatti, che era stato nominato presidente della commissione d'inchiesta ministeriale [Cfr. nota n. 20 – Cap. II]. Non so se parlando con lui o con qualcun altro – direi una sciocchezza se identificassi il mio interlocutore – si accennò, come prima ipotesi sulle cause del disastro, ad una avaria dell'aereo: si fece l'ipotesi del cedimento strutturale. Come penso risulti anche dai fascicoli, qualche giorno dopo (probabilmente nei primi giorni di luglio dato che nei giorni 29 e 30 giugno ero rimasto all'aeroporto) disposi il sequestro di quella sorta di diario dei *check up* a cui ogni aereo viene sottoposto nel corso della sua vita. Scopersi infatti in quei giorni l'esistenza di questo documento nel quale vengono segnalate tutte le riparazioni cui un aereo viene sottoposto. Presi questo provvedimento anche perché insospettito dal fatto che il DC9 era partito da Bologna con due ore di ritardo: inizialmente si pensò che tale ritardo fosse dovuto ad un guasto ed alla sua riparazione. Pertanto disposi il sequestro di questa *cartella sanitaria*, così potremmo definirla, dell'aereo».

Alla domanda se l'accertamento rispetto alla causa della morte dei passeggeri fosse indipendente dalla valutazione originaria della causa dell'incidente, Guarino ha così risposto: «Certo, erano dei problemi distinti e separati, anche perché torno a ripetere che la prima opinione diffusa – probabilmente infondata – fu quella del cedimento strutturale. Mi rendo conto che oggi sembra assurdo, ma in un primo momento non ci fu dubbio, tant'è vero che – oggi non ha più nessuna importanza - sequestrai quei diari di manutenzione dell'aereo. Eravamo convinti che il velivolo fosse vecchio e che avesse ceduto [Cfr. § 3. *II DC9 Itavia* - Cap. II]».

d) La competenza territoriale

Già poche ore dopo la tragedia, negli uffici della Procura della Repubblica si inizia a mettere in dubbio la competenza territoriale di Palermo. Il primo a sollevare la questione fu proprio il procuratore capo Gaetano Costa, il quale – anche attraverso una serie di colloqui con uno dei magistrati più anziani di quell'ufficio, Scozzari – volle accertarsi sull'esatta competenza in materia di disastri aerei. Questa iniziativa, però, scatenò una serie di duri contrasti all'interno degli uffici giudiziari palermitani.

In un primo momento, il sostituto al quale era stato affidato il caso ebbe modo di lamentarsi, non tanto perché fosse convinto della sua reale competenza («non avevo il tempo – ha dichiarato – di pensare di chi fosse la competenza»), ma perché gli sembrava – triste a dirlo – «un processo particolarmente interessante, rispetto alle tante sciocchezze che circolavano ogni giorno». L'idea di dover abbandonare quell'indagine, in sostanza, gli dispiaceva. «Fin dal primo momento – ha dichiarato Aldo Guarino – vi fu non dico una situazione conflittuale, ma il procuratore della Repubblica Costa avanzò l'ipotesi che la competenza non fosse dei giudici di Palermo, ma di un'altra autorità, precisamente quella del luogo del rimessaggio dell'aereo e ciò in base ad una norma del codice della navigazione che non ricordo».

L'articolo evocato dal magistrato palermitano è il 1240 del codice della navigazione e fa riferimento al ruolo dell'abituale dimora dell'aeromobile: nel caso in esame, essendo il DC9 dimorato presso l'aeroporto di Ciampino, la competenza sarebbe stata quella di Roma. «In un primo momento dunque mi lamentai – ha spiegato il pubblico ministero di Palermo –, non perché fossi convinto della mia competenza (non avevo il tempo di pensare di chi fosse la competenza), ma perché mi sembrava - oggi mi vergogno a dirlo – un processo particolarmente interessante rispetto alle tante sciocchezze che circolavano ogni giorno e quindi mi dispiaceva l'idea di dover abbandonare l'inchiesta. Del problema se ne occupò anche un collega della Procura della Repubblica, il dottor Scozzari, che avanzò l'ipotesi che la competenza fosse appunto del giudice del luogo di rimessaggio dell'aereo. Io scrissi una lettera per mio conto, mi pare al Registro Aeronautico, e Scozzari scrisse a qualcun altro: tutto ciò deve essere agli atti».

Al fine di fare chiarezza in questo senso, il procuratore Costa sollecitò molto il chiarimento sulla competenza: non c'era nulla sul piano della procedura che sembrava mettere in relazione Palermo con il DC9 precipitato la sera del 27 giugno. Fu del tutto accidentale – ha spiegato Aldo Guarino – il fatto che la prima notizia sul disastro aereo arrivò alla Procura di Palermo, così come fu accidentale il fatto che le salme furono trasportate a Palermo. «Quindi l'unico aggancio processuale per determinare la competenza – ha aggiunto il magistrato – in relazione ad un fatto che sembrava essere, in quel momento per lo meno (ma non lo escludo che lo

sia anche oggi) del tutto accidentale, quindi non connesso ad alcun reato, era dato proprio da questa norma del codice di navigazione, articolo 1240, che prevedeva la competenza del giudice del luogo di rimessaggio dell'aereo».

In poche parole, poiché il DC9 non arrivò a destinazione (*ultimo approdo*) questo fece scattare la norma suppletiva, quindi la competenza del luogo di rimessaggio. Nonostante tutto, però, permangono ancora alcuni elementi di dubbio circa questa interpretazione. Ecco come li valutava il senatore Gualtieri: «D'altra parte, anche in base ad un po' di dottrina che risulta agli atti, non è che sia così pacifica la competenza territoriale, perché l'articolo 1240 del codice della navigazione dice che la competenza territoriale appartiene al giudice del luogo in cui avviene il *primo approdo* della nave o dell'aereo. Bisogna vedere che cosa significa *primo approdo*, forse il primo punto dove arriva. Quell'articolo continua dicendo che se la competenza non può essere determinata nel modo sopra indicato, allora si va a cercare il luogo dove l'aereo era ricoverato. Ora in dottrina qualcuno ritiene che il luogo di arrivo di un aereo, anche se viene interrotto qualche chilometro prima dell'arrivo per cui l'aereo non approda, è sempre prevalente rispetto al luogo di partenza».

Comunque, il 30 giugno – su richiesta della Procura – il direttore generale di Civilavia (Ministero dei trasporti – Aviazione Civile), Davide Ciollini, scioglieva il dubbio non tanto sulla competenza giurisdizionale, quanto sul luogo di «abituale ricovero» del DC9 Itavia: aeroporto Roma Ciampino. In base a questo chiarimento, il sostituto Guarino – con lettera datata 10 luglio 1980 ⁽¹⁾ – trasmette il fascicolo alla Procura di Roma. O meglio, al sostituto procuratore Giorgio Santacroce. Questo è uno dei passaggi più delicati di tutta l'istruttoria. Sul protocollo di trasmissione, la Procura di Palermo non trasmetteva gli atti – come prassi – alla Procura di Roma, ma ad un preciso magistrato, il dottor Giorgio Santacroce, al quale era già stata affidata la delega per quell'indagine.

Sui retroscena di questo passaggio di competenze è illuminante la testimonianza resa da Guarino in Commissione: «Io ho ricevuto una telefonata in cui si diceva che alla Procura della Repubblica di Roma se ne sarebbe occupato direttamente il sostituto Santacroce e quindi poteva essere direttamente identificato il nome del mio destinatario. Quindi la lettera non partì con la dizione generica "Alla Procura della Repubblica di Roma", bensì "Al sostituto procuratore della Repubblica di Roma, dottor Giorgio Santacroce"». Nella prima relazione sul caso Ustica della Commissione stragi (1° ottobre 1990) questo passaggio è stato – stranamente – stravolto: «Il 10 luglio 1980 il sostituto procuratore Guarino trasmise pertanto il fascicolo alla Procura di Roma. Il giorno seguente, il sostituto procuratore Santacroce fu incaricato di condurre l'istruzione sommaria».

Le cose, come abbiamo visto, non andarono in questo modo. Comunque, la Procura di Palermo, ancor prima di trasmettere gli atti a Roma, già sapeva chi si sarebbe dovuto occupare dell'inchiesta sul disastro del DC9. Questo dimostra che, nei giorni precedenti, i vertici delle due Procure si misero in contatto e si accordarono sul da farsi.

Su questo punto, ecco cosa ha riferito il sostituto procuratore Vincenzo Roselli, uno dei tre pubblici ministeri dell'inchiesta sul caso *Ustica*, alla Commissione stragi (42ª seduta - 20 ottobre 1998): «I primi atti dell'inchiesta vengono realmente effettuati a Palermo dove arrivano i corpi delle vittime e dove Guarino è il sostituto procuratore di turno. Pochi giorni dopo, mentre il processo è ancora a Palermo, nasce a Roma, su altra notizia di reato, un processo che viene delegato regolarmente dal procuratore di allora [Achille Gallucci, *nda*] al collega Santacroce. Dopo di che il sostituto procuratore Guarino ritiene di doversi spogliare del processo di Palermo inviando gli atti a Roma. Poiché a Roma però è già in corso sullo stesso oggetto un processo affidato al sostituto procuratore Santacroce, è chiaro che gli atti del processo di Palermo vengono direttamente inviati al medesimo. Quindi, nel momento in cui Guarino si spoglia del processo esisteva un autonomo processo avente lo stesso oggetto delegato al collega Santacroce».

Domanda: quali atti istruttori ha prodotto la Procura di Roma nel lasso di tempo che va dal 27 giugno al 10 luglio 1980, giorno in cui i magistrati palermitani trasmettono il fascicolo?

e) I primi provvedimenti - I primi ostacoli

La Procura di Palermo, parallelamente a quella di Roma (ma non è ancora chiaro quali iniziative abbia assunto in questo lasso di tempo), finché ha potuto seguire l'inchiesta sulla perdita del DC9 Itavia ha emesso alcuni decreti di sequestro, alcuni dei quali cruciali ai fini della ricerca delle cause del disastro. Fra questi vi sono:

28 giugno 1980: decreto di sequestro delle registrazioni TBT di Ciampino e della bobina con le registrazioni del traffico aereo custodita a Palermo-Punta Raisi;

29 giugno 1980: ordine di concentrare cadaveri e relitti del DC9 presso l'aeroporto di Boccadifalco;

30 giugno 1980: acquisizione, tramite polizia giudiziaria, di 3 nastri con le registrazioni radiotelefoniche di tutte le frequenze del Centro controllo traffico aereo di Roma e registrazioni telefoniche di tutti gli enti relative alla sera del disastro;

2 luglio 1980: decreto di sequestro di «tutta la documentazione relativa all'acquisto della casa costruttrice ai successivi passaggi di proprietà e a tutta l'attività di esercizio dell'aeromobile stesso nonché alla sua manutenzione ed ai periodici controlli di efficienza presso qualunque società, Ente od aeroporto esistenti» per accertare le condizioni di efficienza del DC9;

5 luglio 1980: decreto di sequestro delle registrazioni delle intercettazioni dei *radar* militari comunque operanti sul Mar Tirreno la notte fra venerdì 27 e sabato 28 giugno. Il magistrato delega, per questo provvedimento, il comandante del Gruppo carabinieri di Palermo, tenente colonnello Francesco Valentini. Tuttavia, il decreto viene bloccato una prima

volta fino al 12 luglio, giorno in cui il tenente colonnello Valentini informa il magistrato che, per poter eseguire quel provvedimento, è necessaria da parte dell'autorità giudiziaria una comunicazione al Ministero della difesa, altrimenti «questo Comando trattiene l'ordinanza citata». Così, il 4 agosto – dopo che gli atti furono trasmessi alla Procura di Roma – il sostituto Guarino (su delega del collega Santacroce) scrive all'ufficio di Gabinetto del Ministero della difesa, informandolo della necessità di dover acquisire le registrazioni «delle intercettazioni dei *radar* militari relativamente al noto disastro aereo del 27 giugno 1980». Il 28 agosto, non avendo ottenuto alcuna risposta da parte dell'Arma delegata all'esecuzione dei sequestri, scrive al comando di Gruppo dei carabinieri di Palermo per sapere che fine aveva fatto il suo provvedimento del 5 luglio.

Due mesi dopo – il 6 settembre – sempre il tenente colonnello. Valentini, con un messaggio indirizzato all'Itav, sollecita l'esecuzione del decreto emesso da Guarino. Tuttavia, al testo originale del provvedimento («acquisire registrazioni intercettazioni *radar* militari comunque operanti sul Mar Tirreno tra ore...») venne aggiunta la specificazione «con particolare riferimento *at* allineamento Latina-Ponza-Palermo». Attraverso questa formula, al decreto di sequestro iniziale vennero posti dei precisi limiti di natura geografica. Perché? Resta comunque il fatto che – per circa 90 giorni – il materiale che formalmente doveva essere già nelle mani del magistrato non venne mai sequestrato. «La circolazione di tabulati *radar* o di copie di atti – si legge a mò di scusante nella prima relazione Gualtieri – protrattasi fino alla data di notifica del sequestro Santacroce [emesso il 16 luglio 1980, in aggiunta a quello emesso il 5 luglio dal collega di Palermo, Guarino, *nda*] non può quindi considerarsi, dal punto di vista strettamente giuridico, illecita». Illecito o no, questo disguido burocratico ha, drammaticamente, ostacolato l'accertamento della verità e ritardato la prima e forse più importante fase dell'indagine.

* * *

2. La Procura di Roma

ISTRUTTORIA SOMMARIA: 10 LUGLIO 1980 - 31 DICEMBRE 1983

Il 10 luglio, dunque, la Procura di Roma è formalmente investita dell'inchiesta sulla sciagura aerea del 27 giugno 1980. La fase dell'istruttoria sommaria dura fino al 31 dicembre 1983, giorno in cui il pubblico ministero Giorgio Santacroce chiede al giudice istruttore Vittorio Bucarelli la prosecuzione dell'istruttoria con rito formale, ai sensi dell'articolo 392-*bis* del codice di procedura penale (introdotto il 12 agosto 1982). L'ipotesi di reato formulata dal pubblico ministero (il quale si riservava di formulare il

capo d'imputazione) al momento di trasmettere gli atti al giudice istruttore è «per disastro aereo e per strage contro ignoti».

La Procura di Roma, fin dal primo momento, si avvale della collaborazione della Commissione tecnico-formale del Ministero dei trasporti. Almeno fino all'8 ottobre 1982 (giorno in cui il presidente della Commissione, ingegner Carlo Luzzatti, chiese di conoscere i risultati delle analisi effettuate sui resti del DC9 dai laboratori dell'Aeronautica), ogni accertamento tecnico disposto dalla Procura di Roma venne seguito direttamente dagli esperti della Commissione Luzzatti. Il lavoro svolto dal pubblico ministero Santacroce è sempre stato orientato in questo senso.

Il magistrato romano, inoltre, si avvale fin dalle prime battute dell'aiuto dell'Aeronautica. Ritenne opportuno, infatti, chiedere la collaborazione dei tecnici, degli esperti e dei laboratori dell'Arma Azzurra: in special modo con la 4ª Divisione Esplosivi e Propellenti e con il Centro tecnico-addestrativo Difesa aerea di Borgo Piave, per decifrare le rilevazioni *radar* contenute nei nastri magnetici sequestrati a Marsala. Questo, come vedremo, sarà uno dei motivi che – nel 1989 – faranno andare in rotta di collisione magistratura e ambienti militari.

a) La versione di Santacroce

Giorgio Santacroce, il sostituto procuratore della Repubblica di Roma che nel 1980 ha ereditato l'inchiesta sulla sciagura di Ustica dalla Procura di Palermo, nella sua deposizione davanti alla Commissione stragi (97ª seduta – 3 dicembre 1991), ha spiegato quali furono i suoi rapporti con il collega Aldo Guarino, con la Commissione Luzzatti, come venne risolta la questione della competenza giurisdizionale e quali furono le grandi lacune della sua inchiesta.

a1. *Passaggio delle consegne*

«Io rispondo a pieno titolo della mia indagine, cioè per il periodo che va da quando l'ho ereditata dal dottor Guarino, giudice di Palermo, fino alla data del 31 dicembre 1983, quando ho richiesto formale istruzione. Dopo questo momento il mio ruolo è completamente cambiato».

a2. *Articolo 1240 o legge del 1976?*

«È vero che ho ereditato l'inchiesta dal dottor Guarino e se posso qui fare una considerazione sulla competenza – perché anche su questo si è avuto occasione di discutere – egli aveva inviato gli atti a Roma ai sensi dell'art. 1240 del codice della navigazione. Devo subito dire che quest'impostazione non venne considerata propriamente esatta dalla Procura di Roma, almeno di primo acchito. La competenza era certamente romana, ma non ai sensi dell'articolo 1240 del codice della navigazione, che riguarda i reati previsti da quel codice, bensì in base ad una legge del

1976 che, in materia di fatti di reato connessi alla navigazione (pressoché letteralmente si afferma "dal dirottamento aereo a fatti commessi con violenza") indica come luogo dove ha sede l'*hangar* dell'aereo. Questo è stato ritenuto il motivo per il quale Roma poteva giustamente trattenere l'inchiesta».

a3. *La competenza giurisdizionale: Palermo o Roma?*

Alla domanda se l'art. 1240 del codice della navigazione non affermasse più o meno le stesse cose (relativamente al luogo di rimessaggio dell'aereo) rispetto al dettato della legge del 1976 alla quale ha fatto riferimento, Santacroce ha così risposto: «[Sì, afferma le stesse cose], ma con riferimento ai fatti previsti dal presente codice, cioè della navigazione, che non prevede fatti di dirottamento, bensì una serie di ipotesi particolari connesse alla navigazione marittima interna e aerea, che sono l'impossessamento di aeromobile, il mancato salvataggio, eccetera: cioè una serie di ipotesi specifiche ben diverse dai fatti di violenza per i quali è intervenuta invece la legge del 1976. Vi era inoltre un criterio cosiddetto sussidiario, costituito dall'articolo 41 del codice di procedura penale dell'epoca ⁽²⁾, il quale prevedeva che, nell'ipotesi in cui non fosse possibile, in caso di mare o cielo extra territoriale, fissare esattamente il punto in cui era avvenuto l'episodio delittuoso [Cfr. § 7. *Il mistero dell'ultimo punto noto* – Cap. II], si sarebbe potuto adottare come criterio anche quello di una denuncia. Poiché un esposto era arrivato anche a Roma, era stata ritenuta giusta la competenza romana».

Queste valutazioni, tuttavia, alimentano alcuni interrogativi: quali elementi hanno indotto la Procura di Roma, fin dalle prime ore dopo la scomparsa dell'aereo, a pensare non già ad un evento accidentale (come un errore umano o ad un guasto) bensì ad un «episodio delittuoso»? Chi, quando e perché trasmise questo esposto sulla caduta del DC9 e su quali punti era articolato?

a4. *Una delega decisa in partenza?*

Per quanto concerne la designazione del magistrato al quale trasmettere il fascicolo, l'ex pubblico ministero romano la spiega in questo modo: «Diciamo che non vi era stata una designazione ufficiale, bensì un colloquio tra il procuratore della Repubblica di Palermo e quello di Roma, dottor [Achille] Gallucci, in cui veniva preannunciato l'invio di quest'ultima inchiesta. Il dottor Gallucci – non so se glielo disse in una successiva telefonata, oppure quella stessa mattina, cioè due o tre giorni prima del 10 luglio – avisò il procuratore della Repubblica di Palermo che l'avrebbe affidata al dottor Santacroce. Penso che ciò spieghi perché la missiva fu inviata direttamente a me. Prima di quel giorno non ebbi mai contatti con il collega Guarino». Per cui è lecito dedurre che dalla notte del 27

giugno al 10 luglio sono state condotte due inchieste in parallelo, senza che se ne sapesse nulla. Questo è un dato del tutto inedito che dovrebbe far riflettere sui comportamenti adottati da alcuni magistrati nell'ambito dell'inchiesta sulla perdita del DC9 Itavia.

a5. *Con i periti nominati da Palermo*

«Voglio fare una distinzione tra l'atteggiamento da me tenuto nei confronti dei membri della Commissione Luzzatti e quello tenuto nei confronti dei periti ereditati dal giudice Guarino. Mi è stato addebitato il fatto di non aver nominato miei periti, ma ciò deriva dal rispetto di una norma di procedura penale. La possibilità di sostituire i periti esistenti può dipendere esclusivamente o dal fatto che essi non adempiono alle direttive date dal giudice, oppure perché essi sono negligenti nell'adempimento dei loro doveri o infine perché responsabili di una perizia falsa. Poiché nessuno di questi ricorreva nel caso dei periti ereditati dal giudice Guarino, li ho tenuti prendendo anzitutto atto delle direttive ad essi impartite dal mio predecessore. Ho avuto modo di incontrarli insieme al dottor Guarino il giorno 1° ottobre, in occasione della mia prima visita a Palermo e da quel momento in poi li ho tenuti costantemente informati delle mie iniziative ⁽³⁾. Tra l'altro, essi sono stati formalmente invitati ad accompagnarmi nel viaggio negli Stati Uniti, allorquando mi sono recato in quel Paese per prendere contatto con i dirigenti della *National Transportation Safety Board* e della *Federal Aviation Administration*».

Tutto questo entra in conflitto però con quanto poco prima affermato dallo stesso dottor Santacroce secondo cui alla Procura di Roma già si pensava ad un *episodio delittuoso*, mentre – come si è visto in precedenza – negli uffici della Procura di Palermo l'ipotesi del cedimento strutturale era vista come prevalente. In questo senso, su quali direttive si sarebbero dovuti muovere i periti del magistrato? A quali domande avrebbero dovuto fornire delle risposte? E soprattutto quali ipotesi di lavoro avrebbero dovuto privilegiare, viste le risultanze dell'inchiesta?

a6. *Lacune, dubbi e incertezze dell'istruttoria*

Ad uno dei rilievi mossi dal presidente Gualtieri, relativo alle lacune delle indagini necroscopiche e alle incertezze e ai dubbi sulle cause che determinarono la morte dei passeggeri del volo IH 870 («possibili cause di morte diverse»), Santacroce ha fatto questa ammissione: «Non si trattava di mie tesi [“che la causa della morte era da ricollegarsi all'incidente aereo”]. Nel novembre 1980, la prima relazione tecnica, cioè quella di Cantoro, Magazzù e La Franca, diceva che le cause del disastro potevano essere il cedimento strutturale, la bomba, la collisione con un altro aereo, il meteorite: cioè tutte le possibili cause immaginabili, tanto che mi sono

chiesto se era necessario nominare dei periti per arrivare a queste conclusioni. Tuttavia, in relazione alla varietà di queste ipotesi, i periti medici non hanno ritenuto di dover effettuare indagini specifiche a seconda della causa di volta in volta ipotizzata, anche perché si trattava di indagini a campione. Né – devo dire – da parte nostra ci si pose il problema di verificare. Mi posi il problema di eseguire l'autopsia sugli altri corpi intorno al 15 luglio 1980, quando assunsi la responsabilità delle indagini. Il professor Fucci, però, mi fece presente l'inopportunità di procedere a tali autopsie in quanto esse non avrebbero comunque potuto portare all'acquisizione di elementi ulteriori rispetto a quelli già emersi dalla prime autopsie. Ammetto quindi di aver trascurato questo profilo».

a7. *Con la Commissione Luzzatti*

«Desidero spiegare i miei rapporti con la Commissione Luzzatti, perché ho visto che si parla di una sorta di rapporto preferenziale tra me e questo organismo. Credo che tale affermazione e le conseguenti perplessità siano nate non già dalla qualità dell'organo, che è organo di istruzione tecnico-formale, previsto dal codice della navigazione, di nomina ministeriale e quindi pubblica, con tutte le garanzie che ciò comporta, né dalla qualità dei suoi membri (tutte persone degnissime, competenti ed esperte), quanto piuttosto dal fatto che in una lettera inviata dal dottor Bucarelli nel 1987, e quindi a distanza di ben sette anni dall'inizio dell'inchiesta, si invitavano costoro a depositare la relazione conclusiva. Si parla di un intervento *illegittimo* – questa è la frase non meglio chiarita – sull'attività dei periti da parte della Commissione Luzzatti. Si parla di una sorta di interferenza. Devo dire che questa impostazione trae origine da un equivoco: di illegittimo o di anomalo non c'è stato assolutamente niente. C'è questa frase che non ritengo appropriata per un motivo semplice: nel nostro ordinamento giuridico vige il principio che l'attività del pubblico ministero è libera, non vincolata da forme. Il pubblico ministero può avvalersi di periti, ma anche di risultati di altri enti, soggetti e organismi che comunque possono dare contributi. Ovviamente, non ho dato direttive a questo ente, perché altrimenti avrei interferito nell'attività del ministro dei Trasporti che aveva nominato la Commissione ministeriale, alla quale aveva posto determinati precisi quesiti».

Va ricordato che, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli al quale, il 31 dicembre 1983, venne passata con rito formale l'inchiesta, con l'ordinanza del 25 febbraio 1987 nell'invitare formalmente il collegio peritale La Franca-Magazzù-Cantoro a depositare la relazione definitiva sul disastro aviatorio, giudicava illegittimo l'«intervento nell'attività affidata ai periti d'ufficio nominati dal magistrato da parte della Commissione Tecnica Formale del Ministero dei trasporti». Tanto che, «i periti d'ufficio vennero posti in condizione di non poter adempiere compiutamente all'incarico ricevuto, rimanendo peraltro senza direttive».