

a8. Libero convincimento. Anche nell'ammissione dei mezzi di prova

«Nel nostro ordinamento vige il principio del libero convincimento del giudice, il che vuol dire libero convincimento non solo nella valutazione, ma anche nell'assunzione e nell'ammissione di mezzi di prova [...]. D'altra parte, la fiducia nei confronti della Commissione Luzzatti nasceva dal fatto che quello era stato l'unico organismo che aveva offerto qualche risultato per me appagante. Infatti, il 16 marzo 1982 la Commissione approvò una relazione nella quale si cominciavano a restringere le ipotesi di lavoro: si parlava di una esplosione, anche se non si specificava se interna od esterna».

a9. Fascicolo atti relativi?

Gualtieri: «Vorrei rivolgerle un'altra domanda sempre a proposito dei periti. L'11 novembre 1980 lei si recò a Borgo Piave per decifrare i nastri di Marsala e vi andò accompagnato da alcuni membri del collegio peritale nominato dal dottor Guarino, con il professor La Franca, da membri della Commissione Luzzatti, da membri della Commissione Itavia e dall'ingegner Barale della Selenia. Vorrei chiederle i motivi della presenza dell'ingegner Barale».

Santacroce: «È un particolare che non ricordo. Probabilmente l'ingegner Barale venne ammesso in quanto richiesto dai membri della Commissione Luzzatti o dai rappresentanti dell'Itavia [...]. Vi è un'altra considerazione molto importante. Non bisogna dimenticare che questo processo è nato come atti relativi al disastro aviatorio del DC9 Itavia. Ciò significa che è nato senza imputati e neppure contro ignoti [eppure, si era parlato dell'art. 41 del vecchio codice di procedura penale, di un'ipotesi delittuosa e di un esposto]. È nato come procedimento volto ad accertare cosa fosse accaduto. Non vi è dubbio che tra le mille ipotesi, accanto a quella del cedimento strutturale, poteva essere avanzata anche quella di un errore di manovra del pilota, quindi ci si poteva trovare di fronte alla assenza di responsabilità. Comunque non so dare una risposta precisa sulla presenza dell'ing. Barale».

a10. Il generale Rana sull'Itavia

«Devo dire che, soprattutto nella prima fase delle indagini, ho avuto tra l'altro occasione di ascoltare il generale Rana in data 17 luglio 1980. A tal proposito, vi è un verbale in cui mi spiega i compiti del RAI (Registro Aeronautico Italiano), mi fa delle considerazioni sullo stato di manutenzione del DC9 e si sofferma in particolare a parlarmi della vicenda Ercolani [Cfr. § 3. *Il DC9 Itavia* – Cap. II]. Cito la vicenda Ercolani perché nel periodo luglio-agosto 1980 vi sono stati un settimanale e un quotidiano –

esattamente «*L'Espresso*» e «*La Repubblica*» – che fecero una campagna di stampa sull'ipotesi del cedimento strutturale. Uscirono degli articoli su «*L'Espresso*» intitolati "Le carrette del cielo". Mi sono sempre domandato chi aveva mosso tale campagna, ma, sarà un mio limite, non sono mai riuscito ad individuarne i responsabili. In particolare, il quotidiano «*La Repubblica*» se ne uscì in prima pagina con un'intervista al comandante Ercolani, il cui titolo era più o meno questo "L'avevo previsto". Feci sentire il comandante Ercolani ed egli raccontò un episodio che si era verificato a Lametia Terme, dove l'aereo era rimasto bloccato per un guasto [riferendosi a Rana e all'ipotesi che abbia fatto riferimenti al cedimento strutturale] non si pronunciò su questo, ma mi disse semplicemente che produceva copia di una relazione sui compiti del RAI e mi consegnò una serie di dati sull'aereo – anno di costruzione, ore di volo, eccetera – ma non avanzò alcuna ipotesi sull'incidente. Con riferimento ad Ercolani, mi disse che egli poteva avere dei motivi di risentimento nei confronti dell'Itavia perché era stato posto in aspettativa dal febbraio 1980. Questo spiega perché se ne era uscito con quell'intervista particolarmente velenosa nei confronti della società Itavia».

b) I rapporti con i vertici dell'Aeronautica

Dopo il viaggio negli Stati Uniti, presso il FAA ed il NTSB (ottobre 1980) e soprattutto dopo l'esito degli accertamenti tecnici disposti per decifrare i tracciati *radar* sequestrati nel sito militare di Marsala e svolti (l'11 novembre 1980) presso il Centro tecnico-addestrativo Difesa Aerea di Borgo Piave, il pubblico ministero Giorgio Santacroce sembra sempre più orientato verso l'ipotesi dell'esplosione (o interna o esterna) quale causa della tragedia. Così, mentre la Procura di Roma inizia a restringere lo spettro delle varie ipotesi di lavoro, il 10 dicembre 1980 l'Itavia decide autonomamente di sospendere ogni attività di volo. Questa data rappresenta un vero e proprio giro di boa. I fatti che vengono riportati qui di seguito – tutti legati da un preciso filo conduttore cronologico – sembrano nascondere un oscuro minimo comune denominatore:

– **12 dicembre 1980:** il Ministero dei trasporti revoca all'Itavia le concessioni per l'esercizio dell'attività su rinuncia della stessa compagnia;

– **13 dicembre 1980:** la Commissione Luzzatti congeda una seconda relazione parziale sulla sciagura aerea con la quale si escludevano il cedimento strutturale e della collisione in volo con un altro aereo. Rimane in piedi l'ipotesi dell'esplosione: o interna od esterna;

– **16 dicembre 1980:** il Ministero dei trasporti, con decreto, dichiara decaduti tutti i servizi di linea affidati all'Itavia. Lo stesso giorno, il presidente dell'Itavia, Aldo Davanzali, spedisce una lunga lettera al Ministro dei trasporti nella quale afferma che la distruzione del I-TIGI era stata causata con «certezza» da un missile «mentre percorreva in perfette condizioni meteorologiche e di crociera una aerovia riservata allo Stato italiano e all'Aviazione civile»;

– **17 dicembre 1980:** la direzione dell'Itavia diramava un comunicato stampa nel quale indicava come unica ipotesi valida quella del missile. Sempre il 17 dicembre, all'ordine del giorno della Camera dei Deputati c'è il dibattito sul caso Itavia al quale è presente il Ministro dei trasporti Rino Formica, il quale leggendo in aula la missiva di Davanzali – accenna al missile quale ipotetica causa del disastro;

– **18 dicembre 1980:** Aldo Davanzali viene convocato negli uffici della Procura di Roma dal sostituto Giorgio Santacroce in merito alle ultime rivelazioni. Convocato in qualità di teste, il presidente dell'Itavia, al termine del colloquio col magistrato, viene indiziato di reato per aver divulgato notizie esagerate e tendenziose in base all'articolo 304 del codice penale;

– **20 dicembre 1980:** lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, con una nota destinata allo Stato Maggiore della Difesa, precisa che – al momento dell'incidente – nella zona non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o NATO e nessun velivolo dell'Aeronautica Militare si trovava in volo e che non operavano nel Mar Tirreno navi o velivoli della 6^a Flotta USA. Inoltre, «l'analisi del tracciamento radar, effettuata dall'A.M. sulla base della documentazione fornita dai Centri *radar* di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona dell'incidente». Viene inoltre giudicata inconsistente e insinuante l'affermazione «secondo cui sarebbero stati occultati dati relativi alle registrazioni su nastro delle tracce *radar* rilevate dal Centro di Marsala». I vertici dell'Aeronautica, infine, suggeriscono che, se fosse stato chiamato a fornire ulteriori elementi o chiarimenti, lo Stato Maggiore della Difesa avrebbe dovuto attenersi ai dati «accertati» contenuti in questo rapporto, «rinviando ogni altra osservazione o spiegazione alle conclusioni dell'inchiesta in corso a cura del Ministero dei trasporti»;

– **23 dicembre 1980:** il generale Zeno Tascio, capo del 2° Reparto SIOS, invia una copia della lettera del 20 dicembre destinata allo Stato Maggiore della Difesa al magistrato Giorgio Santacroce, omettendo per ragioni di opportunità dal testo l'ultimo capoverso nel quale si danno alcuni suggerimenti alle gerarchie superiori.

* * *

Sulla scorta dell'enorme scalpore suscitato dalle dichiarazioni di Davanzali, del ministro Formica in Parlamento e dalle polemiche scoppiate sul caso Itavia, stampa e televisione diedero grande risalto a tutta questa vicenda, accreditando fra l'altro la tesi della battaglia aerea e dunque del relativo abbattimento del DC9 con uno o più missili. A quel punto, i vertici dell'Aeronautica – «allo scopo di dissipare taluni sospetti che potrebbero nascere dai contenuti degli articoli di stampa» – decidono di predisporre una nota ufficiale destinata – come abbiamo visto – allo Stato Maggiore della Difesa, nella quale veniva fatto un po' il punto della situazione.

Il documento del 20 dicembre 1980 – scritto con toni molto duri – al primo punto recitava testuale: «La stampa si è ampiamente interessata in questi giorni del noto disastro aereo in oggetto ed in più occasioni ha diffuso notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi che hanno dato corpo, con sorprendente superficialità, ad ipotesi conclusive quanto meno azzardate e premature sulle cause e sulla dinamica dell'incidente, precedendo così, senza fondati dati di fatto, le risultanze dell'apposita Commissione d'indagine nominata dal Ministero dei trasporti che, secondo la stessa stampa è ancora ben lontana dal disporre di concreti elementi per formulare un giudizio attendibile».

Due giorni dopo la nota inviata allo Stato Maggiore della Difesa, il colonnello pilota Francesco Gaudio, capo del 3° Ufficio del 2° Reparto SIOS dell'Aeronautica Militare (insieme al suo diretto superiore, generale Zeno Tascio) si reca dal sostituto procuratore Giorgio Santacroce «per conferire circa le recenti affermazioni apparse sulla stampa sulle cause dell'incidente in oggetto». L'esito di quell'incontro, al quale partecipò anche un ufficiale dei carabinieri, è stato riassunto in un appunto del 2° Reparto SIOS in cui fra l'altro si legge: «Nel corso della conversazione è emerso che la magistratura inquirente non è ufficialmente a conoscenza di molte notizie e valutazioni note in ambito A.M. e il sostituto procuratore ha espresso l'opportunità che tali notizie e valutazioni pervengano al suo ufficio formalmente, anche allo scopo di consentirgli, tramite la stampa, di confutare meglio tesi ed ipotesi fantasiose».

Il colonnello Gaudio, infine, proponeva ai suoi superiori di «trasmettere al dottor Santacroce le stesse informazioni» inviate allo Stato Maggiore della Difesa il 20 dicembre. Questa la versione di Santacroce: «Il 22 dicembre si presentarono nel mio ufficio, preannunciati da una telefonata del generale Tascio, un colonnello dell'Aeronautica e un maggiore dei carabinieri, se non vado errato, che era in servizio presso l'Aeronautica Militare. Mi dissero che desideravano portarmi un documento riservato dello Stato Maggiore dell'Aeronautica. Feci subito presente che documenti riservati non li ricevevo. Qualunque documento mi fosse pervenuto sarebbe stato allegato formalmente agli atti. Quando questa lettera è arrivata, il giorno 23 dicembre, depositata non ricordo da chi, l'ho allegata agli atti, dove si trova».

Così una nota dall'identico contenuto di quella destinata allo Stato Maggiore della Difesa – a firma del sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Franco Ferri – venne inviata a firma del generale Tascio al magistrato, ma omessa (per ovvie ragioni di opportunità) della parte finale riguardante i «suggerimenti» allo Stato Maggiore della Difesa. Sempre il dottor Santacroce: «Io ho appreso della *velina* del colonnello Gaudio quando è stato sentito il generale Tascio da questa Commissione ⁽⁴⁾. Ho ricevuto una sola lettera, quella datata 23 dicembre 1980, a firma del generale Tascio, lettera che non avevo mai sollecitato, e nella quale mancava peraltro la parte finale, contenuta in altra lettera identica, datata 20 dicembre 1980, a firma del generale Ferri».

c) La versione del generale Zeno Tascio - 2° Reparto SIOS

Per i vertici dell'Aeronautica, la nota del 20 dicembre 1980 e la seguente datata 23 dicembre - quest'ultima inviata al magistrato incaricato delle indagini - non rappresentavano altro che una sorta di *statement*, di «punto della situazione» sul disastro del DC9 sulla base degli elementi a disposizione, rispetto alla ridda di ipotesi e tesi (alcune peraltro piuttosto fantasiose) che in quel momento rimbalzavano sugli organi di informazione. Definite più d'una volta *veline*, queste lettere - in tutta onestà - non solo portavano numero di protocollo, data, firma, mittente e destinatario (per cui non erano carte apocriefe, anonime o appunti senza paternità), ma riportavano valutazioni ufficiali di organismi militari istituzionali e di vertice. Nessun tentativo di influenzare, interferire o premere sul lavoro della magistratura, quindi.

Questo almeno il senso della testimonianza del generale Tascio, che all'epoca dirigeva il 2° Reparto SIOS dipendente dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica: «In data 20 dicembre 1980, lo Stato Maggiore, 3° Reparto, a firma del sottocapo generale Ferri, manda a Stama Difesa alcune sue considerazioni. Il documento dice che la stampa si è ampiamente interessata in questi giorni al noto disastro aereo, riportando ipotesi [...]. Dopo di che, sempre lo stesso Reparto in stessa data informa il Gabinetto della Difesa con questa lettera per conoscenza. Posso lasciare un altro documento dove a mia firma informo il sottocapo di Stato Maggiore dal quale dipendevo che lo scrivente in data 22 dicembre, in compagnia di un maggiore dei carabinieri, si era recato dal sostituto procuratore Santacroce e nel corso della conversazione era emerso che la magistratura non era ufficialmente a conoscenza di molte notizie e valutazioni svolte nell'ambito dell'Aeronautica Militare ed il sostituto procuratore aveva espresso l'opportunità che tali valutazioni venissero portate... Concludevo: "Si propone pertanto, ove di concorde avviso, di trasmettere al dottor Santacroce le stesse informazioni inviate a Stama Difesa a cura del 3° Reparto". Con lettera del 23 dicembre, cioè successiva, informo il dottor Santacroce di questo».

Il percorso è fin troppo chiaro: i vertici dell'Aeronautica, senza far mistero, trasmettevano alla magistratura le stesse informazioni inviate agli Stati Maggiori. Come ha spiegato lo stesso generale Tascio, «i rapporti con l'autorità giudiziaria venivano tenuti di norma dal 2° Reparto SIOS. Avendo avuto un colloquio con il dottor Santacroce - ha aggiunto Tascio - che mi chiedeva in base a quali elementi ci regolavamo, ho risposto: in base a degli elementi che avevano trasmesso allo Stato Maggiore della Difesa e al Gabinetto del Ministro. Il giudice ha chiesto di averli ed io glieli ho trasmessi».

Nella sua audizione formale del 31 ottobre 1989, l'ex capo del SIOS torna sull'argomento: «Come ho lasciato traccia nella scorsa audizione in relazione ai rapporti già intercorsi con il giudice Santacroce, ho già detto che in precedenza avevamo avuto il fenomeno dell'ammutinamento dei controllori di volo, che ci aveva portato ad avere molti contatti con la ma-

gistratura in merito a quell'episodio piuttosto evidente ed eclatante. Al momento in cui, come Stato Maggiore, si scrisse quella lettera al Gabinetto del Ministro della difesa, mi recai dal giudice Santacroce insieme al maggiore Gemma, per esprimere le nostre perplessità di fronte alla campagna stampa che stavamo subendo. Il magistrato, molto correttamente, secondo me, disse di fargli sapere le cose che riguardavano lo Stato Maggiore della Difesa. Fu un colloquio del tutto informale, non sollecitato dal giudice Santacroce, ma da me richiesto e al quale lui acconsentì».

d) Il magistrato fa marcia indietro

Il pubblico ministero Giorgio Santacroce e il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, dopo la seconda audizione in Commissione stragi del generale Tascio (quella del 19 ottobre 1989), convocano per la prima volta – dopo circa dieci anni dal giorno della strage – l'ex capo del SIOS per ascoltarlo in qualità di testimone. Ecco il passo di quel verbale in cui si parla delle note dello Stato Maggiore: «Il 23 dicembre inviai al sostituto procuratore della Repubblica una lettera descrittiva alcuni rilievi tendenti a dimostrare l'infondatezza di notizie che all'epoca apparivano sulla stampa. Questi rilievi erano stati formulati in concorso con tutti i reparti dello Stato Maggiore ed erano stati alla fine portati a conoscenza dello Stato Maggiore Difesa, con lettera del 3° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica, firmata dal sottocapo generale Ferri, in data 20 dicembre 1980 e di cui produco copia».

È piuttosto evidente l'interesse che i magistrati romani hanno – in quel preciso momento – circa questo scambio di corrispondenza tra i vertici dell'Aeronautica e gli uffici della Procura. D'altronde, il sostituto procuratore Santacroce – che al momento della sua audizione in Commissione stragi era ancora il pubblico ministero incaricato delle indagini sulla sciagura del DC9 – se da una parte si sentiva duramente criticato dallo stesso giudice istruttore al quale aveva passato il processo, in merito ai suoi stretti rapporti di collaborazione con la Commissione Luzzatti, dall'altra ben intuiva qual era il potenziale (di certo nefasto per la sua carriera di magistrato) nascosto nelle dichiarazioni degli uomini dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, i quali avevano lasciato chiaramente intendere che – fin dall'inizio – anche con loro la Procura di Roma cercò di stabilire punti di contatto.

Nel corso della sua deposizione, stretto di punto in bianco in quella micidiale tenaglia, Santacroce decide di spezzare la morsa, lanciando generici e fumosi sospetti sull'operato degli alti ufficiali dell'Aeronautica con i quali aveva avuto a che fare: «Riferendo della mia volontà di acquisire la lettera formalmente, il colonnello Gaudio aggiunge: "Anche allo scopo di consentirgli, tramite la stampa, di confutare meglio tesi e ipotesi fantasiose". In altre parole, io avrei dovuto fungere da megafono dell'Aeronautica, stando a questa lettera». E più avanti: «Stando a questo ap-

punto-*velina*, io mi sarei prestato a sposare la tesi dell'Aeronautica, impegnandomi a sostenere – da quel momento in poi – che non si sarebbe trattato di un missile. Questo non è assolutamente vero!».

Comunque, al dottor Santacroce quell'argomento premeva, tanto che ci torna sopra con toni ancora più aspri: «Per quanto riguarda l'appunto a firma Gaudio, secondo il quale io mi sarei mostrato disponibile a fare certe dichiarazioni alla stampa, siamo all'assurdo! Innanzitutto, non vedo a che titolo avrei potuto fare dichiarazioni simili! Tramite la stampa avrei dovuto fare da megafono alle tesi dell'Aeronautica Militare, diffondendo come mia la tesi dell'Aeronautica. È veramente assurdo! Io mi limitai semplicemente a dire che, qualora mi fosse stato richiesto quale fosse il punto di vista dell'Aeronautica Militare su questa vicenda, non avrei avuto remore ad affermare che essa non credeva alla tesi del missile».

In realtà, la nota del colonnello Gaudio del SIOS, come abbiamo visto, diceva ben altro. E poi, che interesse avevano gli ufficiali del SIOS in contatto con la magistratura ad inventarsi, in quel momento, una storia del genere? Per il magistrato romano, comunque, il documento che gli venne consegnato il 23 dicembre 1980 «era un atto ufficiale dell'Aeronautica». Quindi, non si capisce come possa anche questo essere bollato come *velina*. «Ora, due sono le cose – ha infine dichiarato Santacroce – o hanno voluto travisare il mio pensiero o mi hanno capito male. Questo è il discorso che mi hanno fatto. La tesi dell'Aeronautica avrebbe potuto trovare in me un interlocutore solo nel senso che, qualora si fosse reso necessario dover chiarire il pensiero dell'Aeronautica stessa, io non avrei avuto remore a dire che essa non credeva all'ipotesi del missile». Anche letta in questo modo, la versione del magistrato suscita non poche perplessità. «Debbo dire in tutta franchezza – ha ammesso infine Santacroce – che per la prima volta mi trovavo a svolgere un'inchiesta particolarmente difficile. Fu allora che mi resi conto, tra l'altro, di come sarebbe importante che in Italia venisse istituito un ente di sicurezza per il volo».

e) Dal ritrovamento delle tracce di esplosivo...

L'istruttoria sommaria condotta dal sostituto Santacroce va avanti, in modo stanco, per tre anni. Dal 2 al 6 novembre 1981 il magistrato – sempre accompagnato dall'ingegner Luzzatti della Commissione tecnica del Ministero dei trasporti e dal maggiore Oddone dei laboratori dell'Aeronautica Militare – si reca a Londra per incontrare gli esperti dell'AIB (*Accident Investigation Branch*) al fine di «valutare con loro – come si legge nella prima relazione Gualtieri sul *caso Ustica* – interessanti elementi emersi sui reperti dell'aereo precipitato nel corso delle analisi di laboratorio disposte dal magistrato inquirente e riscontrare eventuali affinità o discordanze desumibili dall'inchiesta relativa ad un velivolo precipitato nel 1967 [si tratta del turboelica *Britannia* delle aerolinee svizzere, precipitato

a Nicosia, Cipro, il 20 aprile 1967: 126 morti, *nda*] a causa dello scoppio a bordo di un ordigno».

L'orientamento della Procura di Roma – in quel momento – era più che evidente: l'ipotesi dell'esplosione a bordo era considerata di fatto prevalente, rispetto alle altre. Durante quel viaggio, la delegazione italiana ebbe modo, inoltre, di apprendere dagli esperti inglesi l'esistenza di particolari tecniche d'indagine e di ricerca di laboratorio, elaborate dal RARDE (*Royal Armament Research and Development Establishment*), «atte ad evidenziare eventuali tracce di esplosivo». Una volta tornato in Italia, il magistrato – sempre coadiuvato dalla Commissione Luzzatti – diede di nuovo incarico ai laboratori dell'Aeronautica di sperimentare le nuove tecniche d'analisi scoperte in Inghilterra.

Fu così che – il 5 ottobre 1982, un anno dopo il viaggio a Londra - la 4^a Divisione Esplosivi e Propellenti dei laboratori dell'Aeronautica Militare depositò alla Procura di Roma una relazione tecnica nella quale – per la prima volta – veniva dimostrata l'esistenza su alcuni reperti dell'aereo di tracce di esplosivo denominato T4. «L'ipotesi che l'esplosione sia stata determinata da una massa esplosiva presente a bordo – concludeva la relazione – è dotata di una elevata probabilità» [Cfr. § 9. *I collegamenti «oggettivi» tra Ustica e Bologna* – Cap. V].

f) ... alla formalizzazione dell'inchiesta

Sulla base di questi elementi emersi nel corso delle varie analisi di laboratorio ed anche in riferimento alle conclusioni contenute nella relazione della Commissione Luzzatti del 16 marzo 1982 (in cui si metteva in evidenza che, con molta probabilità, quale «causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo»), il sostituto Santacroce – il 31 dicembre 1983, tre anni e mezzo dopo la sciagura – chiede al giudice istruttore la prosecuzione dell'istruttoria con rito formale, ai sensi dell'art. 392-*bis* del codice di procedura penale (introdotto con legge del 12 agosto 1982).

«Nel trasmettere il procedimento penale (per disastro aviatorio e per strage, contro ignoti) – si legge nella prima relazione Gualtieri – il sostituto si riservava di specificare il capo di imputazione, il modo di contestazione degli addebiti e le opportune richieste istruttorie. Quale giudice istruttore delegato venne scelto dal Tribunale di Roma il dottor Vittorio Bucarelli».

«Quando si parla di durata abnorme dell'istruzione – ha dichiarato Santacroce alla Commissione – si sottintende che avrei potuto formalizzare prima l'inchiesta. Occorre però considerare che, per poter avanzare richiesta di formalizzazione, è necessario poter formulare un'imputazione o quanto meno un titolo di reato. La possibilità di indicare un titolo di reato l'ho avuta soltanto quando, in seguito agli accertamenti operati dall'Aeronautica Militare nei laboratori di via Tuscolana, vennero scoperte tracce di esplosivo T4. Solo allora potei scrivere sul fascicolo: "Ignoti im-

putati di disastro aviatorio doloso e di strage". Prima non potevo farlo. Potevo soltanto archiviare l'inchiesta o, se vi erano degli imputati, procedere al loro proscioglimento».

ISTRUTTORIA FORMALE: 31 DICEMBRE 1983 - 23 LUGLIO 1990

L'8 novembre 1984 - a distanza di quattro anni e mezzo dalla tragedia - il giudice istruttore Vittorio Bucarelli decide di nominare un collegio di periti [sulle modalità del mandato cfr. nota n. 9 - Cap. V]. A presiederlo verrà chiamato il professor Massimo Blasi, docente alla Facoltà di ingegneria dell'Università di Napoli. Il 4 marzo 1985, i membri del collegio Blasi si recano di nuovo presso il Centro Tecnico Addestrativo (CTA) di Borgo Piave dell'Aeronautica Militare per procedere alla rilettura (una prima analisi dei tracciati era stata effettuata, come abbiamo visto, nell'ottobre-novembre 1980) dei nastri *radar* sequestrati presso il sito di Marsala.

g) Il recupero del relitto

Fra gli incarichi che vengono conferiti al collegio peritale Blasi c'era quello di predisporre uno studio di fattibilità per la localizzazione e l'eventuale recupero dei rottami del DC9 Itavia, precipitato la sera del 27 giugno 1980. Questo fin dall'inizio è stato uno degli argomenti più delicati di tutta l'inchiesta. C'è da ricordare, comunque, che il primo magistrato ad aver inoltrato formale richiesta alle autorità per l'eventuale localizzazione del relitto dell'aereo fu Aldo Guarino della Procura di Palermo: il 9 luglio 1980 (un giorno prima di inviare gli atti a Roma), chiese al Ministero della difesa se avesse a disposizione mezzi idonei per «localizzare la presenza di masse metalliche in profondità». Lo Stato Maggiore della Marina - con una laconica nota datata 12 luglio 1980 - rispose in senso negativo.

g1. Nel 1980 si poteva scendere a 3.000 metri in fondo al mare?

Mancanza di tecnologia adeguata e costi proibitivi: questi sono i due baluardi che per anni hanno impedito l'avvio della campagna di localizzazione e recupero del relitto dell'aereo. Nel 1980 - secondo questa versione, sposata anche dai pubblici ministeri Giovanni Salvi, Vincenzo Rosselli e Settembrino Nebbioso - nel nostro Paese mancava ancora la tecnologia per effettuare un'operazione del genere. Se mai vi fosse stato bisogno, si sarebbe comunque dovuti ricorrere a ditte estere, ma i costi sarebbero stati così elevati da considerarsi proibitivi. Tutto ciò non corrisponde al vero. Anche questa «verità storica» sul caso Ustica ha un risvolto a dir poco inquietante.

In un appunto interno della Commissione – consegnato dal presidente Libero Gualtieri al generale Antonio Subranni, comandante del Raggruppamento Operativo dei Carabinieri il 28 luglio 1993 per suggerirgli una serie di approfondimenti sul tema – si legge: «Nei mesi di luglio-settembre 1980 nel Tirreno Meridionale imbarcazioni della MSS scandagliano il fondo del mare, ufficialmente per "prospezioni geologiche" con l'intervento di esperti francesi e inglesi (il 27 giugno 1980 in quel tratto di mare era affondato il DC9 Itavia). Nel bilancio del 1980 della MSS si legge, in sintesi:

- la società ha acquisito una importante, particolarmente interessante e prestigiosa commessa da parte della Sanin spa (Gruppo Eni) per la ricerca di sedimenti minerari sui fondali vulcanici dei Monti Palinuro e Lametini, nel Tirreno Meridionale.

- le operazioni in mare si sono sviluppate tra il giugno e i primi di settembre hanno impegnato al massimo la società, che ha operato in veste di *general contractor*, avvalendosi dei migliori operatori nazionali, francesi e del Regno Unito.

E nel bilancio dell'anno successivo: La terza campagna di ricerca, per quanto funestata da incidenti meccanici, ha ugualmente sortito risultati particolarmente interessanti, malgrado si sia operato a profondità superiori ai 3.000 metri». I resti del DC9 sono stati ripescati ad una profondità di circa 3.400 metri.

La MSS (*Mediterranean Survey and Service*), citata in questo appunto, è una società per azioni costituita con un capitale sociale di un miliardo il 24 giugno 1980: tre giorni prima della caduta dell'aereo dell'Itavia. Questo l'oggetto sociale, così come è stato descritto nel rapporto del Ros dei Carabinieri del 25 settembre 1993 in risposta ai quesiti formulati dalla Commissione: «Promozione ed assunzione di iniziative in ogni campo di attività da altri promosse, con particolare riguardo per il settore marino». La sede della MSS era a Roma, in via Lucio Volumnio 1. «In data 14 ottobre 1987 – si legge sempre sull'appunto predisposto dalla Commissione – la MSS aumenta il suo capitale sociale di 200 milioni. Nel verbale di assemblea societaria, accanto a Pacini Battaglia ⁽⁵⁾, figura come secondo consigliere di amministrazione l'ammiraglio Giovanni Torrisi, *ex* capo di Stato Maggiore della Difesa nel periodo della strage di Ustica».

Durante la sua deposizione in Commissione stragi del 23 novembre 1989 (40^a seduta), l'*ex* capo di Stato Maggiore della Difesa ha dichiarato: «Purtroppo, questo aereo giaceva su un fondale di 3.000 metri di profondità, per cui – e questo lo dico avendo fatto un'esperienza precedente – vi era un senso di impotenza a fare qualcosa». Quando i commissari domandano quali incarichi avesse ricoperto dopo aver lasciato lo Stato Maggiore (il 1° febbraio 1980) ed essere andato in pensione (il 1° giugno 1981), l'ammiraglio Torrisi ha così risposto: «Non ho ricoperto altri incarichi per la pubblica amministrazione. Attualmente svolgo attività di consulenza e lavoro anche in istituti in cui si svolgono studi su questioni strategiche,

cose che mi hanno sempre appassionato. Quindi, vi è un'attività sempre viva, che non lascio assolutamente».

Nessun accenno esplicito dunque alla MSS: cioè alla società della quale fa parte, la stessa che poche settimane dopo la caduta del DC9 Italia si trovò a *scandagliare* e *perlustrare* i fondali di quel tratto di Mar Tirreno dove giacevano i rottami dell'aereo. Nato a Catania l'8 novembre 1917, con una lunga carriera alle spalle, già capo del SIOS della Marina militare, poi travolto nei primi anni Ottanta dall'inchiesta sulla Loggia massonica coperta P2 di Licio Gelli (alla quale risultò affiliato), Giovanni Torrisi muore l'11 agosto 1992 mentre si trova nell'isola de La Maddalena in Sardegna.

g2. Le tappe del recupero e i condizionamenti del Governo

Senza voler rifare la cronistoria relativa al complesso *iter* relativo al recupero dei relitti del DC9 ⁽⁶⁾, vale la pena tuttavia ripercorrere alcuni momenti di snodo di questo delicato capitolo dell'inchiesta:

– **19 novembre 1981:** la Commissione Luzzatti contattò, di concerto con il sostituto procuratore Santacroce, le seguenti ditte per l'elaborazione di uno studio di fattibilità per la localizzazione e l'eventuale recupero dei rottami dell'aereo: *Steadfast Marine Consulting* (USA), *Subsea Oil Service* (di Milano, la cui nave *Buccaneer* partecipò – tra il 27 e il 29 giugno 1980 – alle operazioni di recupero dei cadaveri e ripescaggio di alcuni pezzi della fusoliera del DC9: società presso la quale all'epoca lavorava, in qualità di direttore tecnico, Francesco Matteucci, poi passato alla *Tecnospamec* di Genova), *Marine Geophysical Italy* (di Roma) e *Saipem*. La Marina Militare inoltre segnalò alla Commissione ministeriale altre due ditte: la *Comex* (francese) e la *Smith & Tack* (olandese);

– **dicembre 1981:** la *Subsea Oil Service* presenta un secondo studio di fattibilità per il recupero dell'aereo;

– **8 novembre 1984:** il giudice istruttore Vittorio Bucarelli – oltre dieci mesi dopo aver assunto formalmente l'inchiesta – nomina il collegio peritale, scegliendo come coordinatore il prof. Massimo Blasi dell'Università di Napoli;

– **settembre 1985:** la *Tecnospamec* di Genova consegna al collegio peritale Blasi uno studio di fattibilità per il recupero dei resti del DC9, indicando come ditte in grado di effettuare il lavoro la francese *Ifremer* e l'americana *Woods Hole Oceanographic Institution*. La scelta tuttavia veniva fatta cadere sull'*Ifremer*, in relazione al grado di elevata esperienza, ai mezzi di cui poteva disporre e alle maggiori garanzie che avrebbe offerto, in termini di riservatezza, quale ente governativo;

– **18 ottobre 1985:** i periti depositano lo studio di fattibilità della *Tecnospamec* e chiedono al giudice istruttore Vittorio Bucarelli di disporre l'avvio delle operazioni di recupero;

– **5 giugno 1986:** dopo circa due anni dalla nomina del collegio peritale presieduto dal professor Massimo Blasi e dopo circa sei anni dal

disastro, il giudice istruttore autorizza il collegio peritale ad affidare le operazioni materiali del recupero del relitto all'istituto *Ifremer*, sotto la vigilanza e il controllo della *Tecnospamec*;

– **11 settembre 1986:** l'onorevole Giuliano Amato, all'epoca sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, chiede all'ammiraglio Fulvio Martini, direttore del SISMI, di effettuare alcuni accertamenti, fra i quali contattare le autorità americane «per verificare al più presto la possibilità di fotografare il relitto con un mini sommergibile per alte profondità». Che senso aveva l'iniziativa di Amato, poco dopo appena tre mesi dal formale inizio delle operazioni di recupero da parte del collegio peritale nominato dal giudice istruttore?

– **30 settembre 1986:** il direttore del SISMI, Martini, risponde ad Amato, informandolo fra l'altro del fatto che l'Addetto per la Difesa USA aveva comunicato che l'operazione di effettuare delle riprese video-foto con un mezzo subacqueo era fattibile, ma comunque complessa e finanziariamente onerosa. Da parte americana, facevano sapere inoltre che sarebbe stato quantomeno opportuno che la cosa venisse ufficializzata dai rispettivi governi;

– **2 ottobre 1986:** il direttore del SISMI invia ad Amato un altro appunto riguardante presunti legami tra l'*Ifremer* e gli apparati di sicurezza francesi. Il Servizio militare giudicò improbabile che, stante l'età del professor Jacques Cousteau (consulente dell'*Ifremer* e al tempo stesso *honorable correspondant* della *Dgse*), questo potesse costituire un tramite tra l'istituto e i servizi segreti francesi;

– **ottobre 1986:** Giuliano Amato comunica al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, nel corso di un colloquio, i sospetti circa presunti legami tra l'*Ifremer* e i servizi segreti francesi. Durante l'incontro, il giudice avrebbe però fatto osservare all'uomo di governo che un sospetto del genere poteva essere avanzato per qualsiasi ditta o società straniera chiamata ad effettuare quel lavoro e che comunque le operazioni di recupero si sarebbero svolte sotto lo stretto controllo di un'azienda italiana che avrebbe risposto solo al collegio peritale;

– **10 novembre 1986:** l'ammiraglio Martini invia al Ministero della difesa e all'onorevole Amato copia del messaggio ricevuto dall'Addetto per la Difesa USA riguardante la possibilità di assistenza della Marina Militare americana nelle operazioni di localizzazione del relitto del DC9: tali operazioni, di incerto esito, avrebbero comportato una spesa di 10 milioni di dollari;

– **11 novembre 1986:** l'ammiraglio Martini invia un'ulteriore nota ad Amato in cui afferma testuale: «Quanto sopra [circa le illazioni sull'ipotesi del missile accreditate dalla stampa] fa sorgere il sospetto che i continui tentativi di accreditare, comunque, l'ipotesi che il DC9 sia stato abbattuto da un missile siano volti a coprire finalità che poco hanno a che fare con la ricerca della verità ed alle quali non sembrano estranei i forti interessi economici legati al fallimento dell'Itavia ed all'entità del risarcimento dei familiari delle vittime. In questo quadro non desta meraviglia il progressivo disinteresse verso il recupero del relitto che sembra manife-

starsi da parte di molti dei "propugnatori della ricerca ad oltranza della verità". La stessa propugnata esigenza di non affidare il recupero del relitto alla ditta francese *Ifremer* – dotata di grande esperienza e che si è dichiarata certa della fattibilità dell'operazione – potrebbe celare l'intendimento di non giungere all'effettivo recupero piuttosto che essere dovuta alla necessità di garantirsi da possibili inquinamenti di carattere nazionalistico»;

– **17 febbraio 1987:** il collegio peritale Blasi illustra al giudice istruttore la bozza di contratto con l'*Ifremer*, il quale ne autorizza la stipulazione;

– **15 aprile 1987:** il professor Blasi, per conto del collegio peritale, e il capo del servizio giuridico e contrattuale dell'*Ifremer*, Michel Stahlberger, sottoscrivono presso il Tribunale di Roma la convenzione di appalto. Undici giorni prima – il 4 aprile – il Ministero di grazia e giustizia aveva trasmesso al giudice istruttore Bucarelli copia dell'offerta fatta dalla società scozzese *Subsea Offshore Ltd* di Aberdeen per il recupero del relitto del DC9 (giunta al Ministero dei trasporti il precedente 24 febbraio). L'*Ifremer* comunica che le operazioni sarebbero iniziate il 28 aprile 1987 e che il signor Jean Roux sarebbe stato nominato direttore tecnico;

– **1° maggio 1987:** iniziano le operazioni di localizzazione dei resti del DC9 con la nave *Le Noroit*;

– **8 maggio 1987:** viene individuata l'area di ricerca;

– **25 maggio 1987:** il sommergibile *Nautil*, assistito dalla nave appoggio *Nadir*, inizia le immersioni per individuare il relitto e per verificare se si tratta effettivamente dei resti del DC9 Itavia. Nella sintesi delle operazioni compiute il 25 maggio si legge: «Siamo su di un grosso pezzo sul quale c'è il nome della compagnia. Ci sembra di leggere le lettere Itavia»;

– **10 giugno 2 luglio 1987:** vengono recuperate – con l'impiego delle navi *Nadir* e *Noroit*, del sommergibile *Nautil* – le seguenti parti dell'aereo:

- l'insieme della cabina di pilotaggio;
- l'ala destra;
- il reattore sinistro;
- alcune parti della fusoliera;
- il portellone di servizio anteriore;
- alcune parti del vano bagagliaio;
- il *cockpit voice recorder*;
- rottami di piccole dimensioni, frammenti ossei e alcuni bagagli.

Le operazioni di recupero vengono quindi sospese per impegni che l'*Ifremer* ha assunto in precedenza e che riguardano la localizzazione del relitto del transatlantico inglese *Titanic*, affondato nell'Atlantico del Nord la notte del 14 aprile 1912. «Faccio presente – ha dichiarato Pierre Papon, presidente-direttore generale dell'*Ifremer*, durante la sua audizione

formale in Commissione il 19 luglio 1991 – che nel 1985 gli stessi dispositivi, la stessa strumentazione utilizzata per il recupero del DC9 sono stati utilizzati per il reperimento dei resti della nave *Titanic*».

– **17 giugno 1987:** l'ammiraglio Martini – smentendo le sue precedenti note, soprattutto quella dell'11 novembre 1986 – invia al Ministero della difesa un appunto in cui tra l'altro si afferma che l'affidamento del recupero del relitto del DC9 alla *Ifremer*, nonostante i suoi legami con i servizi segreti francesi, si iscriveva in un contesto tale da creare le premesse affinché le indagini si concludessero con l'accertamento della responsabilità libica e lo scagionamento definitivo dei francesi;

– **17 febbraio 1988:** riprendono le operazioni di ricerca. Questa seconda fase venne pesantemente influenzata dai sospetti del SISMI sui presunti legami dell'*Ifremer* con i servizi segreti francesi;

– **17 aprile-25 maggio 1988:** riprende, sotto un fuoco di fila di polemiche, la campagna di recupero. Vengono ripescate, con l'intervento della nave *Castor*, altre parti del DC9, che verranno poi concentrate nell'*hangar* dell'aeroporto di Capodichino a Napoli:

- il secondo reattore;
- l'ala sinistra con il carrello di atterraggio;
- la coda dell'aereo con i timoni;
- parte della fusoliera con il vano bagagli;
- l'elettrogeneratore di bordo;
- alcuni bagagli;
- il secondo carrello;
- il carrello anteriore;
- pezzi di piccole dimensioni.

– **25 settembre 1990:** il giudice istruttore Rosario Priore, al quale l'inchiesta era stata assegnata dopo l'accoglimento dell'istanza di astensione presentata dal collega Vittorio Bucarelli, in seguito alle dichiarazioni rese in Commissione dall'*ex* sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giuliano Amato sulla presunta esistenza di fotografie americane del relitto del DC9, nomina un nuovo collegio peritale composto dai professori Aurelio Misiti (coordinatore, docente della facoltà di ingegneria dell'Università di Roma), Paolo Santini, Carlo Casarosa, Antonio Castellani, Dennis C. Cooper, Hans Forshing, Gunno Gunnvall, Goran Lilja, Giovanni Picardi e Frank Taylor. All'atto della nomina dei periti il giudice fra l'altro formulò il seguente quesito: «Considerate le parti recuperate, esaminate quelle che risultano riprese dalle videocassette all'atto dell'interruzione delle operazioni di recupero e valutate l'entità e l'importanza delle parti mancanti, riferiscano sull'opportunità di procedere ad una ulteriore campagna di recupero».

Al fine di rispondere al quesito posto dal giudice Priore, il collegio peritale Misiti analizzò le operazioni di recupero effettuate dalla *Ifremer* e descritte nella perizia depositata dal collegio Blasi. Quindi, in applicazione della normativa Icao in materia di indagini su incidenti aerei, venne

disposta la ricostruzione del relitto del DC9 presso l'aeroporto militare di Pratica di Mare, fuori Roma, allo scopo di valutare l'entità delle parti mancanti. Il collegio presieduto dal professor Misiti, dopo aver esaminato, con l'assistenza dei tecnici della *Tecnospamec*, le videocassette contenenti le riprese relative alle parti del relitto non recuperate e dopo aver ascoltato la testimonianza dell'ingegner Jean Paul Roux, responsabile delle operazioni tecniche dell'*Ifremer*, resa al giudice Priore l'11 ottobre 1990 ⁽⁷⁾, giudicò – in base a questi elementi – necessarie nuove operazioni di ricerca e recupero delle parti mancanti dell'aereo.

Queste valutazioni portarono alla conclusione che – in termine di superficie – nel corso delle campagne di recupero della *Ifremer* era stato ripescato non più del 30 per cento del DC9 (l'istituto francese aveva infatti ritrovato l'80 per cento del peso dell'I-TIGI). In fondo al Tirreno rimaneva, in sostanza, circa l'80 per cento della fusoliera, cioè una delle parti più importanti per la determinazione delle cause del disastro.

Il giudice Rosario Priore, in base alle risposte fornite dal collegio peritale Misiti, affidò alla società inglese *Wimpol* l'incarico di ricercare le parti mancanti del DC9 ed eventualmente recuperarle. Nel maggio 1991, dopo aver ultimato le prime due fasi di ricerca mediante ecoscandaglio, la *Wimpol* ha dato avvio alla ricognizione video delle aree del fondo marino a maggior densità di risposte *sonar*. I periti, dopo aver perlustrato (con un mezzo sottomarino teleguidato) un'area di 20 km di lato a Nord Est rispetto la zona ispezionata dall'*Ifremer*, decisero di orientare le ricerche in un quadrato di circa 5 chilometri di lato: all'interno delle aree in cui erano stati ritrovati i motori, ali e coda dell'aereo, la *Wimpol* ha localizzato una notevole quantità di relitti, costituenti – a parere dei periti – la quasi totalità delle parti mancanti del DC9:

- tre portelloni di servizio;
- parti di fusoliera;
- parti del pavimento della cabina;
- elementi delle ali.

g3. *Quei solchi misteriosi intorno ai rottami del DC9*

Durante l'esplorazione e il successivo recupero dei restanti relitti dell'aereo, sono state scoperte nei dintorni di quest'area visibili tracce di interventi lasciate dai mezzi dell'*Ifremer*. Erano più che evidenti, peraltro, lunghi solchi paralleli impressi sul fondo assomiglianti a tracce di mezzi dotati di cingoli. La stessa disposizione di alcuni frammenti appariva come il risultato di una qualche azione manipolativa: le strutture dei sedili, per esempio, si presentavano ordinate in cumuli.

Negli stessi giorni e nella stessa area la *Wimpol* ritrovò una scatola nera del tipo *Data Flight Recorder*, al momento non attribuibile con certezza al DC9 Itavia poiché presentava dei numeri di matricola sul contenitore diversi rispetto a quelli registrati nella documentazione ufficiale della compagnia aerea di Davanzali. In seguito a questi ultimi ritrova-

menti, il giudice Priore decise di rinviare la conclusione della terza fase di ricerca, ordinando l'immediato recupero del *Data Flight Recorder* e di altri resti. Le operazioni hanno avuto inizio il 18 luglio 1991: oltre undici anni dopo il disastro.

Ecco cosa dichiara sul punto Giovanni Salvi, uno dei tre pubblici ministeri che ha firmato le requisitorie del 31 luglio 1998, in sede di audizione in Commissione il 29 settembre 1998: «Effettivamente dai video del lavoro effettuato dalla nuova società [la *Wimpol*] sono emerse tracce non attribuibili né ad eventi naturali, né ad eventi umani conosciuti (o almeno non siamo riusciti ad attribuirli). Quindi ci sono in zone particolarmente delicate del recupero delle tracce che sono diverse da quelle lasciate dai trattorini della *Ifremer* e che appaiono tracce non naturali ... certamente delle tracce anomale nel fondo ci sono».

I magistrati romani, dopo articolate indagini, hanno comunque appurato che l'*Ifremer* ha svolto il proprio incarico con estrema cura e correttezza. Quindi, se sono d'origine meccanica, quei solchi non possono certo essere attribuiti ai mezzi utilizzati dall'istituto francese.

g4. Il problema dell'individuazione dei relitti

Un altro capitolo ricco di ombre riguarda la determinazione dell'area dove effettuare la ricerca e l'eventuale recupero dei resti del DC9. Il primo ad averne parlato è stato Jean Paul Roux della *Ifremer*, quando è stato interrogato dal giudice istruttore Priore, l'11 ottobre 1990: «La determinazione dell'area di ricerca ha richiesto un anno di lavoro. I documenti che mi sono stati comunicati dal signor Blasi provenivano dalle ricerche effettuate dalla Marina italiana [Cfr. § 10. *I primi recuperi* - Cap. III] al momento del disastro. Malgrado la mia richiesta è stato impossibile ottenere dalla Marina italiana i documenti originali. Io disponevo del percorso *radar* dell'aeromobile, seguito - credo - dai *radar* civili di Roma, e disponevo altresì di una serie di mappe che ricapitolavano ogni 6 o 12 ore lo stato dei rottami recuperati dalle navi o dagli elicotteri, presenti in luogo per le ricerche dopo l'incidente. La distribuzione geografica di tutti questi rottami si estendeva su una grandissima superficie da Nord a Sud. I pezzi raccattati erano di natura molto varia gli uni dagli altri, particolarmente per quanto riguardava la deriva dovuta alla corrente e al vento. Non è stato dunque possibile prendere in considerazione la posizione e l'ora in cui sono stati recuperati i rottami, per determinare la posizione d'impatto dell'aereo sul mare. Quando parlo di correnti marine mi riferisco alle correnti di superficie».

Il direttore delle operazioni di intervento subacqueo dell'istituto francese ha ripreso quindi l'argomento un anno dopo - il 19 luglio 1991 - durante la sua audizione in Commissione dopo il clamore delle polemiche sui presunti legami dell'*Ifremer* con i servizi segreti francesi e quindi sull'ipotesi che i relitti ripescati (da considerarsi corpi di reato) fossero stati in qualche modo manomessi o inquinati: «Abbiamo individuato il relitto