

NOTE DEL CAPITOLO V

⁽¹⁾ Scrivono i pubblici ministeri a pagina 189 del primo volume delle requisitorie del 31 luglio 1998: «Nessun frammento o segni di penetrazione, riconducibili a missile (testata o altre sue componenti) sono stati dunque rinvenuti». Più avanti, a pagina 191: «Ora è pacifico, non essendo affermato il contrario da nessuno, ad eccezione di quanto appresso si dirà a proposito degli elaborati dei consulenti della parte civile ITAVIA, che sulle parti recuperate del DC9 non vi è alcun segno di impatto di schegge di testata da guerra o di fenomeni di esplosione (*blast*)». E ancora, a pagina 194 (brano citato da una nota a firma del professor Held per il collegio peritale del giudice): «Da un esame molto attento di ogni singolo pezzo del DC9 a disposizione non risulta alcun foro di entrata o uscita di frammenti nella fusoliera e nelle ali». Di più, a pagina 204 si legge (citazione di un brano della relazione tecnica dell'esperto inglese Protheroe): «Non sono state trovate tracce di danni provocati da un missile sui frammenti visibili della ricostruzione del relitto». E a pagina 207 si legge (sempre citando Protheroe): «La possibilità di un coinvolgimento di un missile con una testata a frammentazione è pertanto ancora più limitata». A pagina 208: «Un esperto interpellato dai consulenti di parte civile, Sewell, ha ipotizzato che il DC9 sia stato colpito da uno o due missili, in sequenza, dopo che la testa di guerra era esplosa per azionamento della spoletta di prossimità. Questa ipotesi è stata ripresa, con sostanziali modifiche, dai consulenti della parte civile ITAVIA». A pagina 212, la pubblica accusa rileva: «L'ipotesi prospettata dall'ingegner Sewell non è dunque sostenibile».

⁽²⁾ Da *Fatti dimenticati e rilevanti per la relazione della Commissione esposti in forma cronologica*, di Virgilio Ilari, bozza provvisoria - 21 settembre 1998: «Implicazioni strategiche del colpo di Stato in Libia. La Libia ospita, a Wheelus Field, la più grande base aerea americana del Mediterraneo (costata 100 milioni di dollari, conta 6.000 uomini e uno stormo di modernissimi caccia Phantom F-4) nonché due importanti basi inglesi con 2.500 uomini (una aerea a El Adem e una navale a Tobruk), entrambe situate in Cirenaica, culla della resistenza senussita contro l'occupazione italiana, dove la sicurezza era affidata all'autonoma *Cyrenaican Defence Force*, un corpo di polizia militare reclutato fra le tribù senussite teoricamente fedelissime a Idris e con effettivi doppi rispetto al minuscolo esercito libico. Inoltre è un feudo della *Standard Oil*. Poiché il colpo di Stato sembra subito destinato ad alterare l'equilibrio strategico del Mediterraneo, tra l'altro affrettando il ritiro inglese ad Est di Suez (nel 1967 la Royal Navy ha ceduto il comando interalleato di Malta ad un ammiraglio italiano), Mosca esprime una certa soddisfazione, di cui in Italia si fa eco *Rinascita* del 5 settembre e del 10 ottobre, commentando positivamente la decisione del Consiglio del Comando della Rivoluzione (CCR) di richiedere un aumento delle *royalties* corrisposte dalle compagnie petrolifere, seguito in novembre dalla *libicizzazione*, con l'acquisto del 51 per cento delle azioni, delle quattro maggiori banche straniere del Paese, fra cui il Banco di Roma e il Banco di Napoli e dall'avvio di negoziati con USA e Gran Bretagna per il ritiro delle rispettive basi».

⁽³⁾ Per fare un esempio, il 19 settembre 1977 venne costituita la società ALI (*Aero Leasing Italiana*) spa, capitale sociale un miliardo (diviso in 10.000 azioni da 100.000 lire) con sede legale a Roma, in via Giovanni Paisiello 15. Soci fondatori avvocato Camillo Peroni (deceduto) e Paola Stancari. La società - retta da un consiglio di amministrazione così composto: Paolo Moci (presidente), professor Francesco Giaculli (consigliere), avvocato Camillo Peroni (consigliere), e da un collegio sindacale così formato: professor Giorgio Fortuna (presidente), Franco Francese (sindaco effettivo), dottor Luigi D'Alessandro (sindaco supplente), Immacolata D'Alessandro (sindaco supplente), ragionier Rachele Piscitelli (sindaco supplente), William D'Alessandro (sindaco supplente) - aveva come oggetto sociale «l'esercizio del trasporto aereo pubblico di linea sia di passeggeri che di merci, in Italia, fra l'Italia e Paesi esteri, ed in Paesi esteri, utilizzando aeromobili ad ala fissa di sua proprietà od ottenuti in licenza nonché l'istituzione e l'esercizio in Italia ed all'estero di scuole di istruzione al pilotaggio aereo di ogni grado e per qualsiasi tipo di aeromobile». In un rapporto del Sismi e inviato al CESIS il 31 marzo 1980, acquisito agli atti dell'istruttoria sul disastro aereo del 27 giugno 1980, si legge: «In precedenti appunti (*annesso A*) è stata segnalata l'attività di una non meglio nota *Agenzia* che operava il reclutamento di piloti italiani in congedo da inviare in Libia per addestrare personale di quel Paese. Da

ulteriore attività informativa la suddetta Agenzia è stata identificata nella Spa ALI (*Aero Leasing Italiana*) con sede in Roma, via Paisiello 15 sul cui conto sono state raccolte le notizie in *annesso B*. L'elemento della citata Società incaricato di reclutare i piloti istruttori sarebbe il dottor D'Alessandro Luigi, sindaco effettivo della stessa le cui scelte cadrebbero prevalentemente su personale dell'Aeronautica Militare Italiana. Il personale prescelto è ingaggiato con un contratto provvisorio che viene successivamente perfezionato con il Governo libico ed inviato presso la base aerea libica di Sebha. La Società in questione per svolgere la sua attività si avvale anche di collaboratori esterni fra i quali vanno annoverati i signori Tortora Mario (generale di brigata aerea - ris.) e Pedenovi Luciano (colonnello pilota - aus.). Nel citato *annesso A* (con oggetto: *Piloti militari italiani in Libia*), si apprende inoltre che «l'esodo di piloti italiani *ex* appartenenti all'Aeronautica Militare verso la Libia è connesso all'accordo commerciale che la SIAI MARCHETTI ha concluso con le Autorità di quel Paese, nel quale era prevista la temporanea presenza in territorio libico, a spese di quel Governo, di istruttori qualificati sui velivoli forniti da parte della Società suddetta». Sempre stando alle informazioni raccolte dal servizio di sicurezza militare, «tale clausola a seguito di interessamenti di *ex* ufficiali appartenenti all'Aeronautica Militare si sarebbe via via trasformata in una vera e propria fonte di reclutamento in pianta stabile di qualificato personale italiano e non solo piloti». Per il SISMI, quindi, «tale Agenzia, che opererebbe per conto del Governo libico con funzioni di reclutamento, addestramento, pianificazione e programmazione dell'attività addestrativa tecnico-logistica, tenderebbe ad espandersi ulteriormente con probabile apertura di filiali in altre città italiane perché sembra che la sua attività sia suscettibile di notevole interesse da parte di altri Paesi, quali ad esempio Argentina e Venezuela». C'è da aggiungere, infine, che tutto questo è stato in gran parte accertato e provato dal giudice istruttore Rosario Priore nel settembre del 1990. La DIGOS di Roma, infatti, nel corso di una serie di perquisizioni negli uffici della ALI spa presso l'aeroporto di Ciampino, ha scoperto, fra le altre cose, dei fascicoli della società intestati a contratti con la «SIAI Marchetti», indennità «LIBIA vecchio contratto 28 febbraio 1981», indennità «LIBIA - nuovo contratto 1° gennaio 1981», nonché un fascicolo intestato a «autorizzazione ministeriale», «piloti non assunti», una cartella della SIAI Marchetti intestata a «Direzione programmi speciali», nonché una cartellina «premio finale piloti LIBIA».

⁽⁴⁾ L'iman sciita Moussa Sadr scompare il 31 agosto 1978. Scrive il SISMI in un rapporto del 6 giugno 1980: «I libici hanno fatto in tutti i modi di far prevalere la loro tesi, secondo la quale detta scomparsa sarebbe avvenuta in Italia. L'episodio ha provocato, per ultimo, l'arrivo a Roma di vari elementi del Servizio Informazioni libico, tra cui il capo dello stesso Servizio Yunis Belgassem, giunti con l'intento - non conseguito - di ottenere da parte italiana ammissioni ufficiali attestanti che l'iman Moussa Sadr era scomparso nel nostro Paese. In effetti, il SISMI aveva saputo che il religioso sciita e i suoi due accompagnatori erano stati trattenuti a Tripoli e poi internati. La magistratura italiana, che aveva chiuso la relativa inchiesta con decreto in data 19 maggio 1979, avendo accertato in particolare che l'iman Moussa Sadr, il 31 agosto 1978, non era tra i passeggeri del volo AZ-881 proveniente dalla Libia e quindi non giunto in Italia, ha ora in esame la richiesta di riapertura dell'istruttoria avanzata in data 14 febbraio 1980 dalla Libia». Sempre il Sismi precisa: «Contestualmente all'episodio relativo alla scomparsa dell'iman Moussa Sadr, si è verificato quello dei pescatori italiani catturati e detenuti in Libia, la cui liberazione ha comportato lunghe e laboriose trattative tra i due Servizi, dopo l'insabbiamento, pressoché totale, di quelle condotte dalla diplomazia ufficiale». In merito ai retroscena sulla scomparsa dell'iman Moussa Sadr, questo è ciò che scrive Abdelaziz Dahmani su *Giovane Africa* (3, XII del 1980): «Fine luglio 1978, l'incaricato di affari libico a Beirut propone all'imano una visita in Libia. L'Olp e la Siria sono favorevoli. Moussa Sadr accetta dunque per la seconda parte del mese di *ramadan*, e più precisamente per il 25 agosto 1978. Nel giorno fissato, con due compagni, Mohamed Chehata Yacoub e Abbas Badr-Ed-dine, giornalista, arriva a Tripoli e tutt'e tre scendono all'albergo Ach-Chatti, spesso riservato per gli ospiti più importanti. Ad accoglierli è l'incaricato di Affari libanesi a Tripoli, Nizar Farhat, che offre un pranzo in loro onore. Nella mattinata del 31 agosto era previsto l'incontro con il colonnello Moamar Gheddafi. L'intervista procede male, rivelando profonde divergenze. Soprattutto L'imano Sadr respinge l'idea che il suo movimento, l'organizzazione AMAL, tenti di impadronirsi del potere in Libano, come consiglia Gheddafi. Sadr si sforza invano di spiegare che la situazione particolare del Libano, con le sue diverse componenti religiose e politiche, rende il progetto irrealizzabile. Gheddafi gli dà

del vigliacco e l'incontro termina in una totale confusione con insulti e minacce. Il capitano Bechir Saad, segretario agli Affari militari che ha assistito al colloquio, raramente ha visto Gheddafi così arrabbiato. E a quanto sembra ha interpretato le sue parole come una volontà di farla finita con Moussa Sadr e i suoi compagni. Allora Bechir Saad dà ordine ai Servizi militari d'informazioni generali di eliminare i tre. Il tenente è incaricato di scortare i libanesi che devono tornare in albergo in tre vetture Peugeot 504. Ma il piccolo corteo prende invece la direzione del campo di tiro di El Janzur, a nove chilometri a ovest di Tripoli. È là che l'imano Sadr e i suoi compagni vengono giustiziati. Quando Gheddafi apprende la notizia, alle prime è sorpreso, dichiara di non avere mai dato un simile ordine, monta di nuovo su tutte le furie e ordina l'arresto degli esecutori. Poi, preso dal panico, con il generale Mustafa Kharubi, allora capo delle Informazioni generali, monta lo scenario della falsa partenza sul volo Alitalia 881, con destinazione Roma. Tre agenti libici accuratamente truccati arrivano all'aeroporto di Tripoli. Contrattempo nella messa in scena: in prima classe c'è soltanto un posto libero. La polizia fa scendere due italiani, il signor Falontini e la signora Don Siladin, con il pretesto di una verifica. I tre pseudo libanesi scendono dall'aereo a Roma dove sono presi sotto la protezione dal tenente Mohamed er-Rabati, capo dell'ufficio stampa dell'ambasciata di Libia a Roma [...] Gheddafi ha creduto di poter ritenere chiuso il caso con la falsa partenza per Roma del 31 agosto. Non teneva conto della tenacia degli sciiti libanesi, incapaci di rassegnarsi alla scomparsa del loro leader. Inoltre, un certo Ruhollah Khomeini, grande imano degli sciiti e piuttosto amico di Moussa Sadr, è risalito al potere in Iran, un bel giorno del febbraio 1979».

⁽⁵⁾ In realtà, il documento SISMI, datato 6 giugno 1980 e con oggetto: *Situazione libica in Italia*, venne redatto dal tenente colonnello Aldo Sasso, ufficiale dell'Arma dei carabinieri in pensione dal 1987. Sasso dal 1965 al 1987 ha prestato servizio nei ranghi dei servizi segreti militari (prima SIFAR, SID e poi SISMI). «Ho cominciato ad occuparmi della Libia – ha dichiarato l'ufficiale a verbale – sin dal mio ingresso al Centro [distaccato presso il Raggruppamento Centri di controspionaggio, assegnato al Centro IV] in quanto questo Paese rientrava nelle competenze del Centro di CS IV. A seguito della presa del potere del colonnello Gheddafi in Libia sorse il problema di intervenire per aiutare gli italiani residenti in Libia che erano stati improvvisamente espulsi. Per tale motivo mi risulta che furono stabiliti contatti ad alto livello per cercare di favorire gli interessi italiani in Libia ed aiutarli a rientrare in patria. Ci furono dei contatti diretti tra il nostro Servizio e quello libico. Mi sembra che tali contatti furono presi prima dal colonnello Giovannone [Stefano Giovannone, secondo l'onorevole Umberto Giovine, ex direttore della rivista socialista *Critica Sociale*, era «uomo di fiducia di Aldo Moro in Medio Oriente» e legato, secondo il prof. Giuseppe De Lutiis, «al Vaticano», *nda*] che si occupava da tempo dei problemi del Medio Oriente, e poi dal col. Jucci, che era il capo della Sezione di Controspionaggio del Reparto D». Una delle fonti di Sasso era Ladheri Azzedine (alias *Damiano*), uomo inserito negli ambienti dei servizi segreti libici, assassinato a Milano. A lui si devono le informazioni sui contatti tra elementi delle Brigate Rosse e i servizi informativi libici. «Posso dire – ha affermato a verbale Sasso – per quanto riguarda le informazioni che Ladheri mi forniva, proposi a Demetrio Cogliandro, mio superiore diretto, di esaminare la proposta di Ladheri di inviare un elemento di fiducia in Libano con il compito di verificarne l'eventuale presenza di terroristi italiani. Questa proposta, per quanto mi risulti, non ebbe seguito, ritengo per mancanza di elementi idonei».

⁽⁶⁾ Roberto Jucci, nato a Cassino il 19 febbraio 1926, entrato nell'Esercito nel 1945 ha raggiunto nel 1989 il grado di generale di corpo d'armata. Ha ricoperto l'incarico di segretario della Commissione legge delega per la riforma del ministero della difesa e degli Stati Maggiori. Dal 1966 al 1971 è stato capo del settore controspionaggio del SID. Nel 1972 ha assunto il comando del Reggimento Nembo di stanza a Cervignano e in seguito venne promosso capo dell'Ufficio Operazioni dello Stato Maggiore dell'Esercito. Ha comandato la Divisione Mantova fino al 1982. Nel 1984 è stato nominato vice capo di Stato Maggiore della difesa, sotto il generale Lamberto Bartolucci. Dal 1986 al 1989 ha ricoperto l'incarico di comandante generale dell'Arma dei carabinieri. Nell'aprile 1997, è stato nominato – con decreto del presidente del Consiglio Romano Prodi – presidente della Commissione sulla riforma dei servizi di informazione. Dopo il *golpe* militare di Gheddafi dell'agosto 1969, Jucci venne inviato in missione in Libia, su indicazione dell'allora ministro degli esteri Aldo Moro (in carica dal 5 agosto 1969 al 7 febbraio 1970, sotto il secondo governo guidato da Mariano Rumor), per risolvere la questione dei nostri connazionali espulsi dopo il colpo di Stato, la confisca dei beni italiani in Libia e le richieste di

risarcimento di tutti i danni derivati dall'occupazione italiana. «Moro, all'epoca ministro degli esteri – ha raccontato il generale Jucci al giudice istruttore Rosario Priore – incontrò il ministro degli affari esteri libico, in Libano. Questi, sempre come mi fu riferito da Moro e dall'ammiraglio Henke [Eugenio Henke, direttore del SID, *nda*], consigliò di contattare direttamente il Consiglio Rivoluzionario, all'epoca formato da ufficiali giovanissimi tra i 25 e i 30 anni, incaricando un ufficiale, che meglio di altri avrebbe potuto trattare con quei componenti del Consiglio Rivoluzionario. L'ammiraglio Henke prescelse me [...]. Io mi ritrovai così in Libia. Siamo tra la fine del 1969 ed i primi del 1970. La direttiva di Moro fu di riuscire a fare scarcerare il maggior numero di italiani e di evitare il concentramento in campi [...]. Si riuscì a far liberare la quasi totalità degli italiani ed evitare i campi di concentramento. Una volta decongestionata la situazione, si riuscì anche ad organizzare il viaggio di Moro a Tripoli. Questo viaggio avvenne nel 1970 e si concluse con l'impegno da parte del ministro Moro di non effettuare azioni illegittime nei confronti del governo libico da parte delle istituzioni italiane».

⁽⁷⁾ L'11 aprile, a Londra, viene assassinato a colpi di pistola il libico Mohamed Mustafa Ramadan, 42 anni, giornalista della BBC. Il 25 aprile, sempre a Londra, viene ucciso Mohamed Abu Salem Nafa, noto dissidente. Il 10 maggio, a Bonn viene ucciso Omram El Mehdan, già consigliere economico-finanziario dell'ambasciata di Libia. Il 21 maggio, ad Atene, viene assassinato il noto dissidente libico Abdel Ranman Abbakr. Il 27 giugno, a Beirut (Libano), viene eliminato Abdellatif Al Mustasser, membro dell'opposizione al regime di Gheddafi.

⁽⁸⁾ Sempre dalla relazione della IV Divisione Esplosivi e Propellenti dell'Aeronautica Militare: «Con il termine T4 viene denominata la ciclo-1,3,5-trimetilen-2,4,6-trinitroammina. Ad essa vengono attribuite anche le denominazioni: Hexogen, Cyclonite, RDX. Si tratta di una sostanza esplosiva di uso fondamentalmente militare, impiegata per il caricamento di teste da guerra di vari tipi e destinate a diversi impieghi. Il T4 è inoltre, in genere, il componente attivo del cosiddetto esplosivo plastico (miscela di una matrice inerte plastica, ad esempio poliuretano, polibutadiene, con T4). L'uso militare del T4 è determinato da alcune sue pregevoli caratteristiche:

- elevatissima velocità di detonazione (8.750 metri-sec., il tritolo che è uno degli altri esplosivi più diffusamente usati ha una velocità di detonazione di soli 6.900 metri-sec.);

- possibilità di sintesi partendo da sostanze poco costose e soprattutto non derivanti dal petrolio.

D'altra parte il T4 presenta anche gravi inconvenienti che ne limitano l'impiego:

- eccessiva sensibilità all'innescio per cui deve essere conservato e trasportato allo stato umido;

- impossibilità di caricamento per colata in quanto fonde ad una temperatura (204°C) molto vicina a quella di detonazione (215°C).

Le caratteristiche indesiderabili hanno praticamente impedito l'uso del T4 puro. In campo militare esso è spesso impiegato insieme al tritolo (TNT) per formare miscele esplosive (*Composition B*). In tal modo si ottiene un esplosivo che rispetto al TNT, pur conservandone i pregi (bassa sensibilità, possibilità di caricamento per colata), possiede una più elevata velocità di detonazione ed un più elevato rendimento complessivo».

⁽⁹⁾ Il collegio peritale presieduto dall'ingegner Massimo Blasi (nominato l'8 novembre 1984 con decreto del giudice istruttore Vittorio Bucarelli e così composto: ingegner Raffaele Cerra, ingegner Ennio Imbimbo, ingegner Leonardo Lecce, ingegner Mariano Migliaccio e il dottor Carlo Romano) e incaricato di accertare la natura e le cause della perdita del DC9 Itavia, dopo aver esaminato i resti dell'aereo ripescati dal Tirreno nella prima (dal 10 giugno al 2 luglio 1987) e nella seconda (dal 17 aprile al 25 maggio 1988) campagna di recuperi effettuate dalla società francese *Ifremer* (indicata una prima volta nel settembre del 1985 dallo studio di fattibilità predisposto dalla società italiana Tecnospamec srl di Genova su incarico del collegio peritale del giudice istruttore), al termine dei suoi quattro anni e quattro mesi di lavori, in merito al quesito n. 4 («se sulla base di quanto oggi disponibile dei rottami dell'aereo, di eventuali corpi estranei presenti nelle salme o in altri oggetti connessi con il fatto di cui si è processo e con eventuali ulteriori accertamenti, insieme con i risultati delle analisi di cui al quesito precedente sia possibile identificare natura e causa dell'incidente»), è giunto alla seguente conclusione: «Tutti gli elementi a disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al DC-9 I-

TIGI sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo». Tuttavia, dopo la seconda tornata di quesiti formulati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli sulla scorta delle conclusioni contenute nella perizia del 16 marzo 1989 riguardanti le tracce *radar* del presunto aereo estraneo, la provenienza e il tipo di missile utilizzato per abbattere il DC9, il collegio peritale si spaccava: «Le nuove attività peritali – si legge nella prima relazione Gualtieri sul caso *Ustica* del 1° ottobre 1990 – compiute dall'ottobre 1989 al maggio 1990 hanno invece indotto Blasi e Cerra a ricredersi sulle convinzioni maturate nel corso degli anni in cui si svolsero i primi accertamenti (1985-1989), tanto da giungere a ritenere che "l'incidente sia da attribuire ad un effetto esplosivo interno"» [presenza di bomba a bordo]. Imbimbo, Lecce e Migliaccio invece non solo confermavano le conclusioni della precedente perizia, ma aggiungevano che la testa del missile «doveva essere a guida semiattiva o a guida passiva, ma di tipo avanzato, collocata su missile aria-aria a medio raggio. I tre periti ritenevano plausibile l'ipotesi dell'utilizzo di una «testa da guerra di tipo *Continous Rod*». La spaccatura in seno al collegio peritale Blasi fece emergere un dato molto importante: l'indeterminazione delle cause che hanno provocato la caduta dell'aereo. «Il contrasto determinatosi nel Collegio peritale – rilevano i pubblici ministeri nel primo volume delle requisitorie – portò, prima della nomina di un diverso Collegio, alla formulazione di quesiti «a chiarimenti». Richiesti da questo Ufficio, i nuovi quesiti furono formulati il 19 settembre 1990 e le due componenti in cui si era diviso il Collegio Blasi presentarono i loro elaborati il 29 ottobre dello stesso anno [...]. In conclusione, la perizia Blasi non avrebbe potuto costituire un valido fondamento dell'istruttoria. Essa fu basata su materiale insufficiente e molti dei fatti dati per certi a base delle risposte ai quesiti non lo erano, o perché inadeguate erano state le indagini tecniche o perché insussistenti i presupposti di fatto da cui erano elaborati. I dubbi che essa generò, all'interno stesso del Collegio peritale, non furono pretestuosi. Al contrario essi individuarono alcuni aspetti centrali dei successivi accertamenti tecnici». A pagina 186, i pm affermano: «In conclusione, vi sono elementi di prova, in sé considerati, indicativi di un'esplosione di un ordigno contenente TNT-T4, avvenuta all'interno dell'aereo. Questi elementi sono tra loro in contrasto e sono in contrasto anche con altri elementi desumibili dall'esame del relitto».

⁽¹⁰⁾ Dalla memoria del pubblico ministero Vincenzo Calia depositata il 5 novembre 1997, relativa al procedimento penale n. 349/95 (richiesta di rinvio a giudizio nei confronti di Mario Ronchi per il reato di favoreggiamento personale aggravato): «Dopo le prime analisi macroscopiche svolte dal capitano Delogu, si è deciso di concentrare l'attenzione sul reperto 3150 E (*indicateur triple*). Sono state avviate analisi microstrutturali sulle viti di fissaggio dello strumento al cruscotto dell'aereo. Tali viti non erano schermate dal vetro di protezione e potevano pertanto essere state esposte a effetti più intensi in caso di esplosione in cabina [...]. Per stabilire di quale entità fosse la eventuale carica che avesse originato l'esplosione si è consultata la consulenza tecnica del già citato procedimento penale numero 527/84 [cosiddetto caso *Ustica*], riscontrando che i fenomeni rilevati sulle viti del reperto 3150 E erano di entità inferiore a quelli che erano stati evidenziati nelle lamiere colà sottoposte ad analisi. In quella occasione, però, non erano state analizzate le lamiere sottoposte a prova di scoppio con le cariche più piccole utilizzate dal collegio balistico-esplosivistico (circa 80 grammi). Tali lamiere, infatti, non avevano subito lacerazioni ed erano state colà escluse da ulteriori analisi perché non interessanti il caso allora preso in esame. Preso perciò contatto con il giudice istruttore nel citato procedimento penale 527/84, si sono potute prelevare le due lamiere che non erano state sottoposte ad analisi dopo le prove di scoppio e si è potuto procedere ad analisi comparative microstrutturali. Tali lamiere erano state sottoposte a scoppio con rispettivamente 84 e 83 grammi di *Compound B*. La lamiera 1 era stata sottoposta a scoppio con un pannello intermedio, mentre la lamiera 6 era stata investita dall'esplosione senza intermediari». La risposta dei periti del pubblico ministero fu dunque questa: «Mediante una serie di analisi metallografiche condotte sulle viti di acciaio inossidabile dell'*indicateur triple* (reperto 3150 E) e mediante confronti con una vite analoga di un aereo gemello e con lamiere in acciaio inossidabile sottoposte a prove di scoppio durante il procedimento penale 527/84 del Tribunale penale di Roma è stato possibile accertare quanto segue:

a) nelle viti dell'*indicateur triple* sono presenti cristalli che mostrano fenomeni di geminazione meccanica riconducibili ad esplosione;

b) nella vite proveniente dall'aereo di marca C6-BEV, gemello all'aereo sul quale viaggiava Enrico Mattei, non sono stati rilevati analoghi fenomeni di geminazione meccanica;

c) analoghi fenomeni di geminazione meccanica sono stati riscontrati nelle lamiere sottoposte a prove di scoppio durante il procedimento penale 527/84 del Tribunale penale di Roma. I confronti effettuati sull'intensità della fenomenologia hanno permesso di ipotizzare all'interno dell'aereo sul quale viaggiava Enrico Mattei la presenza di una carica poco superiore a 100 grammi di *Compound B*;

d) calcoli effettuati dopo aver analizzato i risultati riportati nella relazione balistico-esplosivistica effettuata durante il procedimento penale 527/84 del Tribunale penale di Roma hanno permesso di verificare che i fenomeni di geminazione meccanica sopra segnalati nelle viti di acciaio inossidabile facenti parte del reperto 3150 E sono compatibili con le pressioni originabili dallo scoppio di una carica equivalente a circa 100 grammi di *Compound B* in un ambiente confinato, quale quello della cabina dell'aereo oggetto di indagine».

⁽¹¹⁾ Il giudice istruttore del Tribunale di Venezia, Carlo Mastelloni, per oltre dieci anni ha indagato infatti sul bimotore ad elica DC3 Dakota *Argo 16*, donato dalla CIA al SID e poi utilizzato dalla Sezione R dalla quale dipendeva la rete *Stay Behind*, precipitato il 23 novembre 1973 nei pressi di Porto Marghera. Nell'incidente morirono quattro militari dell'Aeronautica (due ufficiali e due sottufficiali. «Nel maggio 1986 – scrive il professor Virgilio Ilari – il generale Ambrogio Viviani avanzerà l'ipotesi di una ritorsione attuata dal servizio segreto israeliano (Mossad)». Lo stesso aereo, in effetti, aveva trasferito in Libia (via Malta) proprio una settimana prima due dei cinque terroristi palestinesi scovati – il 5 settembre 1973 – in un appartamento covo ad Ostia (Rm) nel corso di un'operazione del servizio di sicurezza militare italiano organizzata dietro segnalazione dello stesso Mossad. L'istruttoria di Mastelloni si è conclusa agli inizi del dicembre 1998 con il deposito dell'ordinanza-sentenza con la quale il giudice istruttore ha ordinato il rinvio a giudizio – con l'accusa di concorso in strage in un quadro complessivamente indiziario – del capo del Mossad dell'epoca, Zvi Zamir.

CONCLUSIONI

PAGINA BIANCA

Per decenni la storia di questo Paese è stata segnata, insanguinata, umiliata dai cosiddetti *misteri d'Italia*: assassinii, stragi, bombe, attentati, complotti. Per decenni si è pensata e scritta una storia dove i buoni erano *tutti* da una parte e i cattivi *tutti* dall'altra. Ogni misfatto – piccolo o grande che fosse – è stato strumentalizzato per fini (diciamo) politici. Ma mai – come nel tragico caso del disastro del 27 giugno 1980 – un incidente aereo si è trasformato in una gigantesca mistificazione, in un enorme tentativo di truffa ai danni dell'erario, del cittadino italiano, della collettività, delle istituzioni.

Alle e sulle spalle dei 77 passeggeri e dei quattro membri dell'equipaggio precipitati con il DC9 della compagnia Itavia si sono mossi interessi di parte (neanche tanto occulti) di vario tipo politico-finanziari che hanno – fin dalle prime battute – condizionato il lavoro di una magistratura insicura, inadeguata e incompetente su una materia così altamente tecnica e settoriale quale quella relativa all'incidentistica aerea. La funzione giurisdizionale ha, di volta in volta, rappresentato un fulcro, un perno involontario sul quale sono state fatte ruotare iniziative quantomeno criticabili, se non illegittime. In un quadro così confuso e frastagliato è stato piuttosto facile creare i presupposti di una delle più vaste, incredibili e inquietanti operazioni di disinformazione e alterazione della storia di questo Paese, dal dopoguerra ad oggi.

Nell'introduzione a questo documento (in senso generale) e nei seguenti capitoli (più nel particolare), si è esaminata questa complessa materia. Ogni collegamento, ogni snodo è stato confrontato e messo in relazione ad altri aspetti – molti dei quali mai trattati prima d'ora – nell'ambito di una ricostruzione serena e oggettiva dei fatti. Il filo conduttore che ha guidato i relatori di questa bozza di relazione è stato sempre e solo uno: il mandato istituzionale al quale la Commissione è chiamata a rispondere. A questo organismo d'inchiesta bicamerale, infatti, non spetta il compito di cercare i colpevoli delle stragi, ma di identificare i comportamenti omissivi o peggio dolosi di chi, soprattutto all'interno delle istituzioni e dei pubblici apparati, ha di fatto ostacolato l'accertamento della verità.

Su queste coordinate e soprattutto al di fuori della mischia furibonda raccolta intorno ai *partiti* del missile, della bomba piuttosto che del collasso strutturale si è mossa la ricostruzione del disastro del DC9, precipitato 18 anni fa nel Mar Tirreno. L'intento era quello di raccontare – con il

vigore dell'onestà e la forza dei fatti – le varie tappe di questa drammatica e ingarbugliata vicenda. Nessuno dei *protagonisti* (enti, istituzioni, corpi dello Stato, soggetti privati, persone fisiche) ha goduto – in questa analisi – di privilegi o rendite pregresse. Ogni *attore* è stato osservato e valutato nel corso del suo lavoro con metodo oggettivo. I personaggi sono stati rapportati e valutati, a seconda del livello dei loro incarichi, al grado delle loro rispettive reali responsabilità istituzionali. Questa griglia, questo schema di valutazione ha permesso di mettere alcuni punti fermi sui quali elaborare delle conclusioni in una materia in apparenza così nebulosa e sfuggente. I tasselli del *caso Ustica* sono stati rimessi al loro posto, secondo un ordine logico e coerente. Il mosaico che ne è uscito è a dir poco sconcertante, se non disarmante. E il risultato finale che ne è scaturito non lascia scampo alle illazioni, alle congetture: le *verità* che per anni si sono propalate, barattate e accreditate – anche in sede istituzionale e di governo – e sulle quali si è imbastita la trama di questo oscuro «mistero d'Italia», si sono dimostrate spesso delle pure congetture se non, peggio, dei gravissimi tentativi di deviazione o depistaggio.

Per rispondere, quindi, al quesito fondamentale che impegna questa Commissione d'inchiesta, si ritiene opportuno a questo punto rappresentare in un elenco – stilato secondo dei parametri fondamentali relativi ai loro comportamenti come il livello di responsabilità, influenza (legale, formale o surrettizia), competenza, legittimità e di interesse – i soggetti pubblici e non, gli attori protagonisti che, in questi 18 anni, hanno direttamente o indirettamente influito sulla ricerca della verità e quindi sulla mancata individuazione dei colpevoli. L'inchiesta sul disastro aereo del 27 giugno 1980 ha, in ultima analisi, patito profondamente l'influenza di questi soggetti, i loro metodi e i loro comportamenti, in un arco temporale troppo vasto per non essere – esso stesso – oggetto di durissime censure.

1. *Governo, Ministri*

L'attività di Palazzo Chigi, nell'ambito di questa vicenda, è quanto mai contraddittoria, ambigua e fuorviante. Nei giorni seguenti il 27 giugno 1980, la Presidenza del Consiglio attua una sorta di «strategia dell'attesa», misurando – con inspiegabile apparente disinteresse – quei pochi, sporadici interventi di natura governativa, senza peraltro offrire quei doverosi contributi di indirizzo e coordinamento ai vari dicasteri investiti dal caso in oggetto (trasporti e difesa, fra tutti).

D'un tratto, però, si registra – tra la fine di novembre e gli inizi di dicembre del 1980 – un mutamento radicale del Governo, proprio nella persona del presidente del Consiglio dell'epoca, Arnaldo Forlani (DC), subentrato il 18 ottobre, a Francesco Cossiga alla guida del Paese. Come confermato dallo stesso Forlani (che nel febbraio del 1980 era stato eletto anche presidente della Democrazia cristiana, al posto di Benigno Zaccagnini) in sede di audizione, nei confronti della compagnia Itavia venne te-

nuto un atteggiamento di attenzione e interesse, anche e soprattutto per quella serie di legami che univano il *premier* con il presidente della compagnia aerea proprietaria del DC9 precipitato nel Mar Tirreno. Forlani ha parlato addirittura di «solidarietà regionale», per spiegare i suoi rapporti con Davanzali: infatti i due marchigiani, non solo sono nativi di Ancona e amici di lunga data, ma avevano addirittura interessi familiari comuni. Questa situazione - nel dicembre del 1980 - creò le condizioni della prima, grande e inquietante iniziativa del Governo (o almeno di una parte dell'Esecutivo) nell'affare di Ustica. Infatti, dopo gli incontri a Palazzo Chigi tra il Capo del Governo e il proprietario dell'Itavia, il ministro dei Trasporti, Rino Formica (PSI), al quale Forlani girò con preghiera di raccomandazione la *pratica*, diede il via alla campagna *pro* missile. Questo giro di boa è cruciale. Quando, infatti, alla Camera dei Deputati e al Senato della Repubblica infuria la polemica nei confronti dell'Itavia, ritenuta la massima responsabile della tragedia, il ministro dei trasporti in Parlamento decide (dopo un'abile e astuta concertazione con lo stesso Davanzali, il quale gli inviò una sorta di lettera-rapporto che doveva servire da *vademecum* per le risposte in Aula) di appoggiare - in sede istituzionale, senza nessuna prova concreta - l'ipotesi del missile e quindi della battaglia aerea. La grande offensiva assunta da alcuni ambienti del nostro Governo si conclude, dunque, proprio alla fine del 1980 in tre fasi simultanee: l'azzeramento dei servizi di linea concessi all'Itavia, la messa in stato di liquidazione della compagnia aerea, l'accreditamento della pista del missile, non tanto per controbilanciare ma per neutralizzare l'insidia derivante dall'ipotesi del collasso strutturale quale causa della tragedia. Ipotesi, questa, che si stava affermando sia in sede parlamentare che nell'opinione pubblica nazionale. Dal 17 dicembre 1980, giorno della diffusione del noto comunicato della direzione dell'Itavia che dava per certo l'abbattimento del DC9 ad opera di un missile, tutta la stampa nazionale e internazionale inizia a battere la pista dell'esplosione esterna, quale *unica causa plausibile* della perdita dell'aereo. Anche l'*ex* ministro Rino Formica, ascoltato dalla Commissione, ha parlato di «solidarietà» nei confronti di Davanzali, ma di carattere politico: il presidente dell'Itavia, infatti, era di chiare (più che dichiarate) simpatie socialiste. Su queste precise coperture istituzionali si sono garantiti e protetti gli interessi della compagnia aerea coinvolta nell'incidente del 27 giugno 1980. Quanto questo abbia influito nel più ampio e delicato lavoro svolto dalle varie istituzioni impegnate nella ricerca della verità, è purtroppo evidente e allarmante. Il peso di queste *saldature* politico-economiche-finanziarie ha gravato di molto sul comportamento anche della stessa autorità giudiziaria, debole e impreparata ad affrontare una partita di quel livello ed una materia così complessa. Nel 1986, quando l'allora sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giuliano Amato (PSI), chiamò a Palazzo Chigi il giudice istruttore Vittorio Bucarelli per *coinvolgerlo* nella messa a punto delle fasi finali del recupero del relitto del DC9, appare chiaro che ormai le condizioni sono mature per dare il via alla seconda parte dell'operazione. L'intento era quello di far apparire il Governo, in prima persona,

impegnato (quale garante della copertura finanziaria) nella campagna di recupero dei resti dell'aereo, ritenuta «essenziale» per svelare o spiegare la meccanica dell'incidente. Nel frattempo, mentre si saggiano le intenzioni o le posizioni del titolare dell'inchiesta penale, dall'altra – in via del tutto obliqua – l'Esecutivo, per tramite di un suo rappresentante (sempre Amato), inizia a demolire la credibilità della ditta prescelta per ripescare i relitti del DC9: l'*Ifremer*. In quel modo, anche grazie al contributo offerto dai vertici dei servizi di sicurezza militari, il Governo scatena sull'istituto francese una bufera di sospetti senza precedenti, con il decisivo supporto logistico di alcuni settori stampa e della televisione. Il condizionamento sull'istruttoria, sulle successive risultanze peritali e quindi sulla stessa magistratura è stato enorme. Le accuse all'*Ifremer* come è dimostrato nel III capitolo di questo documento – cadono in momento delicatissimo: proprio a cavallo tra la prima e la seconda fase delle operazioni di recupero nel medio basso Tirreno, nel giugno 1987. La tappa finale di questo terribile disegno si compie nella primavera-estate del 1990, quando l'assalto nei confronti dell'ufficio del giudice istruttore sfiora i massimi livelli ipotizzabili. Una vera e propria tenaglia inizia a stringere Vittorio Bucarelli e la sua inchiesta. Quando l'onorevole Giuliano Amato arriva in Commissione stragi e parla della presunta confidenza avuta dal giudice Bucarelli sull'esistenza di fantomatiche fotografie americane del relitto del DC9 (scattate presumibilmente prima del recupero), la posizione del titolare dell'inchiesta sul caso Ustica è più che mai debole e a rischio. Ed infatti, come da copione, nel luglio del 1990, si arriva alla sostituzione del giudice istruttore, con le dimissioni di Bucarelli e l'entrata di Rosario Priore, già collaboratore di questa Commissione. Alla luce di questa violenta campagna demolitrice, è evidente che gli atteggiamenti e comportamenti del Governo, di alcuni Presidenti del Consiglio e di alcuni Ministri – in questi anni – sono stati di rilevantissima responsabilità nel determinare le scelte di indirizzo sia delle indagini che dell'opinione pubblica: scelte che hanno, spesso e volentieri, scavalcato, travalicato e alterato le stesse risultanze emerse durante l'inchiesta ministeriale affidata alla Commissione Luzzatti. Proprio l'esatto contrario di quello che dovrebbe accadere in un Paese moderno e civile.

2. La magistratura

L'autorità giudiziaria, fin dalle prime battute, ha alimentato il sospetto di non essere in grado di gestire un'inchiesta così delicata, proprio per la natura tecnica dell'argomento. L'attività della Procura di Palermo, già gravata da una serie di storiche e congenite disfunzioni, è andata avanti in modo pasticciato, confuso e senza chiari obiettivi. Tuttavia, l'ipotesi più accreditata dallo stesso magistrato incaricato del caso era il cedimento strutturale. Secondo Aldo Guarino, il DC9 poteva essersi, in parole povere, «rotto in volo». Lacune, incertezze, carenze e omissioni hanno poi intaccato profondamente l'inchiesta fin dalle prime ore. Il

caso delle sette autopsie su un totale di 38 cadaveri ripescati in mare la dice lunga sulla mancanza di indirizzo da parte dell'autorità giudiziaria. Limitazioni e ostacoli sono emersi anche da altre istituzioni (come per esempio l'Arma dei carabinieri di Palermo), che avevano il compito di coadiuvare il lavoro del magistrato. La vicenda dei limiti apposti al decreto di sequestro dei tracciati *radar* relativi alla sera del disastro è un altro di quei momenti di buio di questa storia. Quando poi l'inchiesta passa per competenza a Roma (ma la Procura della Capitale già lavorava su un'ipotesi di reato quale l'esplosione interna prima ancora che il fascicolo venisse trasmesso da Palermo), siamo nel mezzo dell'estate italiana. È tempo di ferie e di vacanze. Anche per il caso Ustica. La macchina si rimetterà in moto – con una perdita di tempo inaudita – soltanto in autunno. Nel frattempo mentre l'attività investigativa fatica a decollare – circa un mese e mezzo dopo, prenderà il via la grande offensiva a favore della tesi del missile. Il dibattito in Parlamento, incardinato sulle inefficienze e le probabili responsabilità dell'Itavia nella sciagura, verrà arginato da una *contromossa* da parte della stessa compagnia aerea e di alcuni membri del Governo che tenteranno di orientare verso l'ipotesi del missile e quindi della battaglia aerea. In quel caso, a fronte di una pesantissima campagna stampa, la Procura di Roma si trovò al centro di un uragano, scatenato da alcune parti in causa mosse da interessi (palesi e occulti), non solo anti-tetici ma nemici della ricerca della verità. Almeno di quella giudiziaria. La matassa si è ancora più ingarbugliata nel momento in cui il magistrato decise di avvalersi, per gli accertamenti di natura tecnica, dell'ausilio e della collaborazione della Commissione Luzzatti del Ministero dei trasporti, all'epoca guidato da Rino Formica. Quando poi, in seguito ad un viaggio in Inghilterra presso alcuni laboratori specializzati, i tecnici dell'Aeronautica Militare scovano tracce di esplosivo nei resti del DC9, la questione si fa ancora più articolata e difficile. La magistratura romana inizia a lavorare su un'ipotesi più precisa, quella dell'esplosione interna. Dall'altra, per contro, e senza alcuna titolarità il Governo e altri soggetti spingono – in un tremendo braccio di ferro – per l'esplosione esterna, per il missile, per la battaglia aerea. In mezzo a queste enormi difficoltà e tensioni si muove il pubblico ministero Giorgio Santacroce, il quale scioglie le riserve soltanto il 31 dicembre 1983, giorno in cui decide di chiedere la formalizzazione dell'inchiesta al giudice istruttore, ipotizzando il reato di strage. Il miscuglio di competenze, le incertezze interpretative, i condizionamenti ambientali, le pressioni interne, le paure e le angosce: tutto questo alone ha, negli anni, generato danni irreparabili ad un'inchiesta sfortunata. I buchi neri, le zone d'ombra, gli interrogativi di base – dopo oltre 18 anni – sono rimasti gli stessi della mattina del 28 giugno 1980. Una delle pagine più oscure riguardante la magistratura è rappresentata da quell'incredibile marchingegno messo in moto – nell'estate del 1990 – quando l'ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giuliano Amato rivela in Commissione stragi una presunta confidenza avuta dal giudice istruttore dell'epoca, Vittorio Bucarelli, relativa a fantomatiche fotografie americane

del relitto del DC9, scattate – a quanto pare – prima del recupero della carcassa dell'aereo. In seguito a quelle dichiarazioni, il magistrato romano sentì l'obbligo di chiedere al presidente del Tribunale di Roma l'astensione nel proseguire nell'inchiesta, poiché intendeva presentare querela contro Amato alla Procura di Perugia. Questo fatto, che seguiva a ruota una spaventosa serie di iniziative assunte in sede istituzionale e non solo ad altissimo livello contro il titolare dell'inchiesta, ha creato quindi i presupposti per la sostituzione della figura del giudice istruttore. Anche in questo caso, emergono dalla trama di questa vicenda dubbi e interrogativi inquietantissimi sulla conduzione delle indagini, sulla bontà delle iniziative giudiziarie, sulle pressioni e i condizionamenti che hanno funestato l'accertamento della verità. Esemplare è anche il fatto che, sulla scorta (più che altro dogmatica) che il DC9 fosse stato abbattuto in seguito ad una non meglio precisata battaglia aerea, alla fine i pubblici ministeri Giovanni Salvi, Vincenzo Roselli e Settembrino Nebbioso, nelle loro requisitorie del 31 luglio 1998 hanno dovuto ammettere – con vaghi toni laconici – l'assoluta inesistenza di tracce di impatto con qualsivoglia missile. E così, per gran parte di questi motivi, la certezza sulla dinamica del disastro e quindi l'individuazione di eventuali responsabili sono state minate alla base da risultanze incongruenti e prove confutabili, deboli e contraddittorie.

3. *L'Itavia e i suoi interessi*

Un altro soggetto che, ben aldilà delle legittime attività relative alla sua condizione di parte in causa quale proprietaria dell'aereo, ha pesantemente condizionato l'accertamento della verità è l'Itavia. Come viene documentato nel II capitolo, questa compagnia aerea, grazie alle coperture e alle protezioni politiche e istituzionali del suo presidente-amministratore delegato Aldo Davanzali, ha fin dai primi momenti cercato di ottenere il massimo risultato possibile nell'ottica di un immediato più che futuro risarcimento danni, puntando sull'ipotesi del missile quale causa della perdita dell'aereo. Le feroci polemiche scoppiate in Parlamento e sulla stampa sulla pericolosità del servizio aereo offerto dalla compagnia e sull'ipotesi del cedimento strutturale hanno fatto ipotizzare a Davanzali la necessità della creazione di *ipotesi difensive* suffragate da qualche elemento spettacolare, ma difficilmente contestabile allo stadio delle acquisizioni fino allora raggiunte. Questa operazione – da alcuni giudicata legittima, da altri no – nel dicembre del 1980 ha dato il via alla grande offensiva contro il Ministero della Difesa-Aeronautica Militare, ritenuti responsabili del mancato controllo dei cieli d'Italia nel momento in cui – secondo i vertici dell'Itavia ed i suoi alleati – si stava consumando una vera e propria guerra segreta sul medio basso Tirreno. La lenta ma inesorabile pressione esercitata da settori governativi e politico-istituzionali a favore della

causa perorata dall'Itavia sull'operato della magistratura e sulla stessa opinione pubblica – condizionata da un bombardamento a tappeto di notizie sapientemente manipolate – ha col tempo cristallizzato una versione dei fatti del tutto errata e fuorviante. Se non depistante. Il risultato è stato comunque questo: per il cittadino italiano, che si fida dei Tg e legge i quotidiani, il DC9 Itavia è stato abbattuto in seguito ad un conflitto militare, non si sa se addirittura da un caccia nostrano o di un nostro alleato nel corso di uno scontro con un aereo militare libico. Nel giugno del 1986, in concomitanza con i contatti tra il Governo e il giudice istruttore sulla questione del recupero del relitto, si registra un altro fatto straordinario: Erasmo Rondanelli e Anselmo Zurlo, i due medici che nel luglio del 1980 eseguirono gli esami autoptici sul cadavere del pilota del MIG 23 libico precipitato il 18 luglio di quell'anno sui monti della Sila, dichiararono ad un quotidiano romano di aver depositato presso la Procura di Crotone una memoria aggiuntiva che retrodatava la morte del pilota libico. Dopo accurate indagini sollecitate dal giudice istruttore di Roma presso gli uffici giudiziari del capoluogo calabrese, si scoprì invece che quelle affermazioni erano del tutto false e fuorvianti. Ad un esame più attento, sia in sede giudiziaria che in sede di Commissione, è emerso poi che almeno uno dei due sanitari (digiuni di medicina legale) era un vecchio amico dello stesso Davanzali con il quale aveva condiviso alcuni affari in materia edilizia e che aveva ricevuto varie offerte da parte del proprietario dell'Itavia affinché accettasse di diventare direttore di un centro di thalassoterapia, per una sua società legata al gruppo con sede proprio sulla costa calabra. «Ma allora, perché i periti avrebbero inventato la circostanza?» si domandava retoricamente il giudice istruttore di Crotone nella sua sentenza del 6 marzo 1989. Si può rispondere nel modo seguente: per smania di protagonismo, per desiderio di porsi all'attenzione nazionale o, molto più semplicemente, per dare una mano ad un vecchio amico del professor Zurlo, quel signor Davanzali amministratore della Società Itavia, proprietario dell'aereo precipitato ad Ustica, che, secondo le stesse affermazioni dello Zurlo, aveva tutto l'interesse di dimostrare che il DC9 era stato abbattuto e non fosse precipitato per un cedimento strutturale». Quando poi – dopo 18 anni di inchiesta – si dichiara che sui rottami dell'aeromobile non sono presenti tracce di impatto con missili, tutto viene rimesso drammaticamente in discussione. La partita giocata sugli interessi politico-economici gravitanti intorno all'Itavia è forse la pagina più buia e inquietante del caso Ustica, e malgrado la caduta definitiva dell'ipotesi della battaglia aerea, si assiste al tentativo – per gli stessi motivi di tipo assicurativo e finanziario – di mantenere in piedi una qualche responsabilità di natura istituzionale-militare, legata ad aree di conoscenza non ben definite in merito alle procedure adottate dall'Aeronautica Militare con la sua naturale catena gerarchica e con i vertici di Governo, sulla base di nebulosi e suggestivi aloni di sospetto come prova di un vasto disegno criminale, elaborato per occultare la verità sul caso del DC9.

4) *Il RAI*

Il presidente del RAI (Registro Aeronautico Italiano), Saverio Rana, *ex* generale dell'Aeronautica Militare (iscritto al Partito socialista) già pilota personale di Pietro Nenni ⁽¹⁾, ha contribuito a creare quella situazione di incertezza e dubbio, pochi giorni dopo la caduta dell'aereo. A lui si deve l'iniziativa - di carattere personale, ma con precise finalità pseudo istituzionali - di *suggerire* al ministro dei trasporti, Rino Formica - durante un colloquio fra i due, peraltro mai verbalizzato - l'ipotesi che il DC9 fosse stato abbattuto con un missile. In qualità di presidente del RAI, Rana era una delle cariche più esposte, più soggette ad eventuali accertamenti e verifiche, proprio per le responsabilità che gravavano sul suo ente nell'ambito della sicurezza del volo. Paradossale è la vicenda del suo viaggio negli Stati Uniti - durante quella sorta di *pausa di lavoro* nell'attività dell'autorità giudiziaria - sul finire dell'estate del 1980. Rana portò con sé vari documenti, fra cui le bobine con i tracciati *radar* della sera del disastro relativi all'I-TIGI Itavia. Tecnicamente, quel materiale doveva essere già nelle mani dei magistrati. Invece, era inspiegabilmente a disposizione di colui che aveva tutto l'interesse a scongiurare l'ipotesi di un eventuale collasso strutturale del DC9. Molto probabilmente, il presidente del RAI ebbe contatti anche con i vertici della McDonnell Douglas, la società americana costruttrice dell'aeromobile, la quale rischiava di finire anch'essa nell'occhio del ciclone qualora - in Italia - avesse preso il sopravvento (in sede ufficiale) la tesi del cedimento strutturale. Il comportamento e l'atteggiamento assunti dal presidente del RAI - in uno dei momenti più delicati di tutta la vicenda: luglio-dicembre 1980 - rappresenta una delle tante prove indirette circa l'esistenza di una sorta di piano trasversale a tutela di alcuni interessi di parte. Misteriosamente, l'ipotesi prospettata da Saverio Rana al Ministro dei trasporti non venne confermata - in sede di esame testimoniale di fronte al magistrato - come ha dichiarato lo stesso pubblico ministero Giorgio Santacroce in Commissione. Perché il presidente del RAI, a fronte di quelle informazioni, non ritenne opportuno informare anche il titolare dell'inchiesta sulla possibilità che intorno al DC9, al momento dell'incidente, vi fossero aerei militari non identificati?

4. *I Servizi di Sicurezza*

I servizi di sicurezza sia civili che militari hanno, sia ben chiaro, sempre seguito direttive o ordini di scuderia provenienti da Palazzo Chigi o cordate vicine al Governo. Anche se in un primo momento sembrano interessati a stimolare l'opinione pubblica, facendo filtrare di volta in volta in vari ambienti informazioni o notizie false depistanti o quantomeno di tendenza, ad un tratto l'attività di SISMI e SISDE sembra congelarsi. Il vuoto registrato negli archivi dei due rami dei servizi segreti nel corso dell'inchiesta penale è eloquente. L'affare di Ustica veniva sì osservato, controllato, seguito, ma da posizioni non ufficiali, non del tutto istituzionali. I