

[lo studio per identificare la zona era durato oltre un anno, *nda*] dopo sei giorni di ricerca. Prima mi sono riferito alle informazioni *radar*. La seconda categoria riguardava le informazioni sui materiali che sono stati recuperati nei giorni successivi all'incidente. È in base a tali informazioni che in caso di disastri viene definita la zona di impatto e la zona di incertezza, sulla quale poi vengono svolte le ricerche. Disponevamo allora di due documenti: il primo era una mappa che praticamente descriveva quanto veniva fatto in ciascun giorno delle ricerche. Ho con me un pezzo di questa mappa aerea che porta delle annotazioni e degli elementi di riferimento che riguardano appunto le ore e le posizioni delle navi che hanno recuperato gli oggetti. Desidero farvi notare che questo tipo di documento su un incidente così grave è stato scritto a mano».

E ancora: «L'elemento portante di questo documento è la distanza tra il punto più a Nord, che corrisponde ad una chiazza di olio [Cfr. § 8. *Partono i soccorsi* e § 9. *Ritardi o dati radar sballati?* - Cap. II] ed il punto più a Sud, sul quale mi dilungherò successivamente. Questa distanza è di 45 miglia, corrispondenti a circa 70 chilometri ed è stata rilevata all'indomani dell'incidente. Si può supporre che il cerchio indicato su questa mappa delimiti una zona di incertezza che è, appunto, quella indicata da colui che ha redatto il documento, e questa zona è di 20 miglia marine di raggio. Questi punti estremi a Nord e a Sud erano interessanti. Ad esempio, il punto più a Nord delimitava la chiazza d'olio, però purtroppo non sono stati fatti dei campionamenti del contenuto di tale chiazza d'olio e quindi non è stato possibile stabilire se si trattasse di olio appartenente all'aereo che era stato avvistato sul fondale di Ustica».

Alla fine Roux conclude, in senso del tutto dubitativo: «Sono rimasto molto sorpreso della dispersione delle posizioni fornite dalle varie navi che hanno effettuato le ricerche nelle primissime ore dopo l'accaduto. Tale dispersione può dipendere da due motivi: o l'aereo si è distrutto poco a poco nelle ultime fasi del volo (con i pezzi di aereo e passeggeri caduti poco a poco prima dell'impatto con l'acqua), oppure le posizioni indicate dalle navi non erano precise, e ciò è comprensibile perché all'epoca non si disponeva della strumentazione radioelettrica che esiste oggi. Alla vigilia dei preparativi per le operazioni, il collegio peritale mi ha proposto di cambiare la zona delle ricerche».

Alla domanda del presidente Libero Gualtieri su cosa significasse che il collegio peritale Blasi, alla vigilia della campagna di ricerca, avesse chiesto di cambiare la zona delle ricerche, ecco come ha risposto Roux: «La lettera firmata dal signor Stahlberger [Michel, responsabile delle questioni giuridiche e contrattuali dell'*Ifremer, nda*] aveva un duplice scopo, quello di indicare me come responsabile del progetto e quello di indicare i dati della zona dove le ricerche dovevano essere condotte. Questa determinazione doveva avvenire per contratto. Ho qui il *telex* del signor Blasi. Le motivazioni di questa domanda sono comprensibili: risultano da un esame del documento da parte di persone che non sono veramente degli esperti. Allora ho spiegato con maggiori dettagli al collegio peritale quali erano state le motivazioni ed il mio modo di lavorare per la determina-

zione di quella zona delle ricerche. Ho anche fatto presente che, se avessero voluto modificare la zona delle ricerche, questo sarebbe dovuto avvenire mediante una modifica contrattuale».

Comunque, l'area da scandagliare per l'individuazione del relitto, definita dagli esperti dell'*Ifremer*, che teneva conto del punto corrispondente all'ultimo segnale del *transponder* e dalla mappa dei relitti recuperati dopo l'incidente, si estendeva in un primo momento da 39° 30' 5'' a 39° 44' latitudine Nord e da 12° 46' a 13° 03' longitudine Est. La profondità - segnalata dalle apparecchiature - in quel punto del Basso Tirreno era di circa 3.600 metri. Il rettangolo interessato dalle ricerche venne quindi ridefinito e delimitato su queste coordinate: 39° 41' 25'' a 39° 43' 91'' latitudine Nord e da 13° 01' longitudine Est [Cfr. § 7. *Il mistero dell'ultimo punto noto* - Cap. II].

g5. *La spaccatura del collegio Blasi*

Una volta terminata la campagna di recupero - il 25 maggio 1988 - il collegio peritale Blasi, dopo aver analizzato le tracce dei *radar* civili e militari, inizia ad esaminare i resti del DC9 precipitato la sera del 27 giugno 1980. L'inchiesta fino a quel momento aveva subito un lungo letargo, giustificato dal giudice istruttore dell'epoca con la necessità di attendere l'esito delle perizie tecniche affidate ai periti ai quali era stato chiesto di accertare la dinamica e la causa del disastro.

La prima relazione Blasi fu depositata il 16 marzo 1989: dieci mesi dopo la fine delle operazioni di recupero effettuate dall'*Ifremer* e a più di quattro anni di distanza dal conferimento dell'incarico. «Richiesto dalla Commissione di spiegare i motivi dell'abnorme durata degli accertamenti peritali - si legge nella seconda relazione Gualtieri sul caso Ustica - il professor Blasi nella seduta del 9 ottobre 1991, ha a sua volta riferito che i lavori del collegio tecnico furono condizionati dal lungo tempo occorso per progettare, finanziare e realizzare il recupero del relitto del DC9. In un successivo capitolo si dirà come il fatto di non aver subito iscritto il recupero del relitto tra le spese di giustizia, la cui autorizzazione non poteva che essere di esclusiva competenza del magistrato procedente, abbia contribuito in misura determinante ad ostacolare e ritardare il corso dell'inchiesta».

Il collegio peritale Blasi, al termine dei suoi lavori, concluse che la causa della perdita dell'aereo andava individuata in una esplosione esterna, ravvicinata, di un missile. La relazione recitava testuale: «Tutti gli elementi a disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al DC9 I-TIGI sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo. Allo stato odierno mancano elementi sufficienti per precisare il tipo, la provenienza e l'identità del missile stesso».

Il giudice istruttore Bucarelli, in seguito alle risultanze contenute nelle 477 pagine di relazione redatta dal collegio Blasi, pose ulteriori quesiti ai consulenti del Tribunale:

- a) accertare la traiettoria del DC9 e dell'aereo estraneo in relazione alla possibile posizione di lancio di un missile del tipo esistente al momento dell'incidente;
- b) accertare la testa di guerra corrispondente al tipo di missile identificato con tutti i dati già raccolti e sulla base delle risultanze emerse;
- c) accertare sulla base delle precedenti conclusioni, la provenienza del missile;
- d) accertare quanto altro ritenuto utile al fine delle indagini.

In sostanza, il titolare dell'inchiesta richiama il collegio peritale ad una maggiore concretezza e chiedeva risposte più dettagliate in merito al tipo di missile utilizzato per abbattere il DC9 e al sistema *radar* ATCAS (*Air Traffic Control Automated Service*), servito dai *radar* del traffico aereo Marconi e Selenia, e della rete *radar* militare del sistema NADGE (*Nato Air Defence Ground Environment*), dal quale dipendevano i centri della difesa aerea di Licola e Marsala. Sempre sulla questione dei dati radaristici, il collegio Blasi nominò tre consulenti *ausiliari*: il professor Gaspare Galati, della Seconda Università di Roma, e gli ingegneri Ennio Giaccari e Sergio Pardini, dirigenti della Selenia.

«Quando il 26 maggio 1990 il collegio Blasi depositò le risultanze del supplemento di perizia – afferma la seconda relazione Gualtieri – venne alla luce un clamoroso dissidio interno tra i periti Blasi e Cerra, da una parte, e i periti Imbimbo, Lecce e Migliaccio, dall'altra. Mentre questi ultimi riconfermavano nella sostanza le conclusioni evidenziate nella relazione del 16 marzo 1989, Blasi e Cerra si dissero convinti che l'incidente fosse da attribuire ad un fenomeno esplosivo interno». Nell'elaborazione e nella maturazione di questa nuova valutazione (esplosione interna - bomba) furono determinanti i pareri espressi dai periti *ausiliari* sull'esame dei tracciati *radar* di Ciampino: questi ultimi escludono infatti la presenza di altri aerei intorno alla scia del DC9 Itavia: «Le due traiettorie, che inequivocabilmente si intersecano, debbono attribuirsi la prima ai frammenti del DC9, la seconda al corpo principale dell'aereo stesso».

«Il punto di snodo principale – ha dichiarato in Commissione il sostituto procuratore Giovanni Salvi – si può situare nel 1989, quando cioè viene offerta una diversa interpretazione delle modalità di funzionamento del *radar* di Ciampino, in grado di porre le basi per una interpretazione di quei ritorni *radar* come derivanti da un mal funzionamento del *radar* di Ciampino. Questo avrebbe potuto fornire la base solida per spiegare per quale ragione solo il Marconi vede (e non anche Selenia) questi ritorni, le ragioni per le quali il *radar* di Marsala non li vede, le ragioni per le quali Licola non annota questi ritorni sul DA1, sui suoi registri. Questo, quindi, è il punto centrale: quello che si verifica tra il 1989 e il 1990 [...]. Il primo punto di grande perplessità che abbiamo avuto è questa relazione Selenia del 1990, perché ci siamo accorti che in realtà coloro

che avevano redatto tale relazione erano gli stessi tecnici che avevano redatto quella del 1980 e che in realtà nel frattempo non era intervenuto nulla che rendesse ragionevole una modificazione di quella interpretazione».

In sintesi, i pubblici ministeri hanno ritenuto che i risultati contenuti nella perizia Blasi (sia la prima che la seconda del maggio del 1990, polarizzata intorno alle valutazioni della relazione Selenia) non fossero idonei a supportare nessun serio accertamento sulle cause della perdita del DC9. «Abbiamo ritenuto che gli elementi che furono allora individuati – ha dichiarato il dott. Salvi – in sostanza come fondamento dell'ipotesi del missile, non fossero tali da poter fornire nessuna seria certezza, che fossero fortemente contrastati da dati di fatto».

g6. *Le accuse al personale dell'Aeronautica Militare*

Il 5 agosto 1989, su richiesta del pubblico ministero Giorgio Santacroce e dopo le perquisizioni disposte dall'autorità giudiziaria romana il 18 agosto 1988 presso il centro *radar* di Licola per acquisire i registri del personale presente il 27 giugno e il 18 luglio 1980 (data della caduta del Mig 23 libico sui monti della Sila), il giudice istruttore Vittorio Bucarelli (cinque mesi dopo il deposito della perizia Blasi) invia mandati di comparizione a sedici militari in forza a Marsala all'epoca dell'incidente e a sei militari in forza a Licola con l'imputazione per concorso in falsa testimonianza aggravata, concorso in favoreggiamento personale aggravato e concorso in occultamento di atti veri aggravato. «Le imputazioni furono formulate – si legge nella prima relazione Gualtieri – sulla scorta degli accertamenti compiuti dal collegio peritale Blasi sulle registrazioni *radar* di Marsala, così come erano stati illustrati nella perizia del 16 marzo 1989».

Vincenzo Roselli, uno dei tre pubblici ministeri della Procura di Roma delegati all'inchiesta sul disastro aereo del 27 giugno 1980, ha così sintetizzato le accuse al personale dell'Aeronautica Militare, durante l'audizione del 29 settembre 1998: «Non è seriamente contestabile che nell'ambito delle singole imputazioni contestate dalla Procura della Repubblica di Roma l'accento logico cada soprattutto sull'imputazione *ex* articolo 289 del codice penale, l'attentato agli organi costituzionali, *sub specie* soprattutto del governo, che, come è noto, è stata contestata a quelli che erano all'epoca ai vertici dell'Aeronautica Militare: il Capo di Stato Maggiore, il Sottocapo, il Capo del SIOS, il Capo del 3° Reparto, che è quello addetto soprattutto al controllo della sicurezza del volo [...]. Come è noto, sin dalla stessa notte tra il 27 e il 28 giugno 1980, nell'ambito dell'Aeronautica Militare tutte le sedi periferiche (ma anche a livello degli uffici dello Stato Maggiore) preposte alla raccolta dei dati immediati, parliamo soprattutto della sala operativa che è ovviamente in stret-

tissimo contatto con i vertici dello Stato Maggiore, si determina una situazione di allarme. Si avanza l'ipotesi non solo della collisione, ma anche dell'esplosione, anche di carattere esterno. Si ha da più fonti la netta percezione della presenza di traffico militare americano nella zona del sinistro e si avviano immediatamente contatti con organi americani e con alcune basi - si cerca, ad esempio, a Sigonella - ma soprattutto con l'addetto militare dell'ambasciata americana, per poter avere conferma di siffatta presenza. Si parla espressamente di una possibile presenza di un portaerei».

Tutto ciò, al contrario di quanto viene suggestivamente lasciato intendere, era in realtà del tutto normale e fisiologico. L'allarme - dopo la scomparsa del DC9 dagli schermi *radar* - nelle varie strutture dell'Arma Aeronautica costituiva una sorta di dovere d'ufficio, di *routine*. Sarebbe stato folle e illogico il contrario. La rete di soccorso, nell'immediatezza del fatto, cerca di assumere ogni tipo di notizia. Si fanno congetture, si elaborano ipotesi e si cercano indizi utili per aprire uno spiraglio o suggerire una chiave di lettura alle varie fasi della dinamica del disastro. L'improvviso *black out* nelle comunicazioni TBT (Terra-Bordo-Terra) con il volo IH 870 aveva creato enormi difficoltà, soprattutto al *Rescue Coordination Center* di Martina Franca che era chiamato ad organizzare il soccorso aereo. A livello medio-basso, nella rete della Difesa Aerea - visti i precedenti con le forze aeronavali statunitensi operanti, spesso e volentieri in modo spregiudicato, nel Mar Tirreno - iniziano a circolare voci, indiscrezioni e ipotesi di scenario: lo stato di allarme nasceva anche dal fatto che lo spazio aereo interessato dall'evento [Cfr. nota n° 1 - Cap. II], cioè il punto corrispondente alla scomparsa del DC9, era sovrastante le acque internazionali. In quel tratto di mare e al di sopra di quel tratto di mare la convenzione di Chicago del 1944 (norme Icao) prevede la non applicazione delle norme della stessa convenzione per aeromobili militari, di Stato, di dogana o di polizia: queste aree possono, in sostanza, essere interessate da traffico non controllato.

Quando, dunque, i centri del soccorso aereo e lo Stato Maggiore dell'Aeronautica interpellano le autorità militari americane non fanno altro che agire secondo i doveri d'ufficio: le consuete procedure, in caso di incidente aereo sopra le acque internazionali, imponevano anche quei riscontri e quelle verifiche. Tuttavia, per l'autorità giudiziaria questo tipo di comportamento lascia inevitabilmente spazio ai sospetti. «Questa situazione di allarme e incertezza - prosegue Roselli - persiste nei giorni successivi, anche quando le autorità alleate danno poi risposte rassicuranti circa la mancanza di traffico militare e circa la presenza nelle basi di tutti gli aerei, in quanto l'interpretazione dei dati *radar* immediatamente acquisiti legittima questo forte dubbio sulla presenza di un terzo aereo».

Il corpo dei sospetti nei confronti del personale dell'Aeronautica si irrobustisce - sempre secondo i magistrati della Procura di Roma - in una ulteriore fase: quella concernente la manipolazione o distruzione di documenti inerenti la sciagura del DC9. «Si determina poi tutta una serie di carenze documentali estremamente gravi che questo Ufficio ha lumeg-

giato ampiamente nelle prime pagine della terza parte della requisitoria, sulle quali ampiamente si è detto sulla stessa stampa [i tre pubblici ministeri, il 3 agosto 1998, dopo il deposito delle requisitorie, hanno indetto una conferenza stampa per illustrare ai giornalisti l'ossatura centrale delle loro accuse, *nda*]. Carenze che sono troppo estese, numerose e convergenti per ritenere che, quanto meno in parte, non siano frutto di sciatteria, dimenticanza o trascuratezza, ma di soppressione dolosa».

I perni sui quali si snoda la pubblica accusa sono questi:

a) presso la sala operativa dello Stato Maggiore dell'Aeronautica manca il brogliaccio delle telefonate del sottufficiale di servizio il quale, dalla ricostruzione effettuata, pare che ne abbia ricevute moltissime quella notte;

b) tracce di alterazione dei registri della base *radar* di Marsala: fogli strappati attinenti alle registrazioni di quella notte. Nastri delle telefonate anch'essi recuperati, ma non nella loro integrità;

c) degli otto nastri contenenti le registrazioni telefoniche tra Ciampino e le varie basi dell'Aeronautica, seppur letti dagli esperti della Commissione Luzzatti, solo tre risultano agli atti dell'inchiesta. Da un frammento non del nastro ma della trascrizione di una delle telefonate tra Ciampino e Siracusa si parla di traffico militare avvenuto circa mezz'ora dopo il sinistro;

d) mancano le telefonate della base di Licola. «Erano telefonate – ha spiegato il dottor Roselli – che, a parte i decreti di sequestro della magistratura, dovevano comunque essere conservate perché attenevano al traffico, ad un incidente aereo»;

e) i nastri della base di Poggio Ballone, una volta inviati all'autorità giudiziaria, si perdono per strada. Non vengono più ritrovati.

I pubblici ministeri, tuttavia, si dimenticano di evidenziare la questione che concerne invece i 99 giorni trascorsi dalla data dell'incidente al ritiro dei nastri radar di Marsala da parte del pubblico ministero di Roma, dopo che erano stati sigillati e affidati in custodia giudiziaria ad un ufficiale superiore di Trapani, fin dal 21 luglio 1980. Questo incredibile quanto ingiustificabile ritardo non è certo imputabile all'inerzia o peggio alla malafede dell'Aeronautica Militare, la quale – in quel lasso di tempo – avrebbe potuto benissimo manipolare i dati contenuti nei nastri. Nastri che – al contrario di quanto s'è favoleggiato negli anni – sono stati riconosciuti essere originali e non sottoposti ad alcuna manipolazione o alterazione, così come è stato definitivamente accertato dal collegio peritale radaristico (composto dal professor Enzo Dalle Mese, dal professor Roberto Tiberio e dal colonnello Franco Donali e nominato dal giudice istruttore Rosario Priore il 10 ottobre 1995) nella relazione tecnica del giugno del 1997.

In merito ai sospetti sull'operato dell'Aeronautica Militare, ecco come si è espresso Mino Martinazzoli, *ex* ministro della Difesa durante il primo governo Craxi, nel corso della sua audizione in Commissione il 27 giugno 1990 (56^a seduta): «Non vorrei essere frainteso, ma se il tipo

di procedura seguito è quello di presupporre un evento e di considerare tutto quello che si discosta dalla supposizione dell'evento assunto come prova di un travisamento e, al contempo, come prova dell'evento supposto, le cose si presentano molto complicate anche in tema di approfondimento delle responsabilità amministrative rispetto alle risultanze penali. Tutto questo tema diventa irrisolvibile».

g7. Operazioni militari occulte?

«Sul punto – ha osservato Roselli – il nostro ufficio è stato piuttosto chiaro nelle parti finali di questa requisitoria relativa all'art. 289 del codice penale (pagine 555 e seguenti della requisitoria). Riteniamo, in primo luogo, che siano stati acquisiti elementi sufficientemente validi per giustificare un'adeguata istruttoria dibattimentale, per ritenere che vi fosse quella notte una situazione che non possiamo definire di guerra nascosta o di guerra informale, ma certamente di movimenti militari non riconducibili a delle mere esercitazioni non segnalate (prassi che era piuttosto diffusa, soprattutto da parte degli americani). Un qualcosa di più inquietante che si poteva benissimo collocare in quel contesto internazionale piuttosto agitato e tormentato [...]. Il nostro Ufficio ritiene ormai probatoriamente acquisito il fatto che quella notte nel Mediterraneo operasse una portaerei».

I magistrati romani sono convinti che i vertici dello Stato Maggiore dell'Aeronautica abbiano, deliberatamente, taciuto tutto questo alle autorità politiche e di governo. Dal Presidente del Consiglio in giù, passando per il ministro della difesa, nessun uomo di governo sarebbe stato messo nelle condizioni di sapere cosa accadde veramente quella notte sui cieli tra Ponza e Ustica. «I più importanti esponenti politici sentiti al riguardo – ha sottolineato Roselli – l'allora ministro Lelio Lagorio e l'allora presidente del Consiglio Francesco Cossiga, hanno espressamente detto, e più volte in sede di deposizioni testimoniali, che se il governo fosse stato reso edotto di questo stato di fatto, cioè di questa situazione di allarme determinatasi quella notte, nei giorni e nelle prime settimane successive all'interno dell'Aeronautica, diversa sarebbe stata ovviamente la reazione. Si sarebbero attivati dei canali diplomatici e non ci sarebbe stato, invece, quell'allinearsi dell'ipotesi – inizialmente ritenuta più credibile – del cedimento strutturale che determina – ripeto – una sostanziale situazione di inerzia da parte del governo».

«Basti pensare – ha concluso il magistrato – per fare un esempio unico fra tutti, quale sarebbe potuto essere l'atteggiamento del Governo per ciò che attiene la famosa questione dell'Itavia, se subito fosse stata rivelata questa situazione di allarme – che certamente non avrebbe consentito di parlare di cedimento strutturale, ma che avrebbe ricondotto la causa del sinistro ad ipotesi più gravi – ben diverso sarebbe stato l'atteggiamento del Governo in ordine ad un fatto che aveva rilevanza nazionale, quale il fallimento o la messa in liquidazione dell'Itavia».

h) Le dichiarazioni di Amato e la questione delle foto del relitto

Il grande colpo di scena si ha l'11 luglio 1990, quando l'ex sottosegretario socialista alla presidenza del Consiglio, Giuliano Amato - in sede di audizione in Commissione - dichiara di aver appreso dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli - verso la fine di settembre del 1986 - dell'esistenza di alcune fotografie del DC9 scattate dagli americani. Prima, quindi, dell'ufficiale recupero del relitto dell'aereo. Ecco i brani più significativi della deposizione di Amato:

«Venni nominato nel 1983 - non ricordo esattamente la data - e comunque mi occupai del recupero del relitto del DC9 dopo che, all'inizio di agosto del 1986, il presidente Cossiga scrisse una lettera all'onorevole Craxi per sollecitare interventi adeguati. Prima di quella data non mi ero mai occupato della questione. L'interessamento della Presidenza del Consiglio ripeto - prese le mosse dalla sollecitazione del presidente Cossiga, figlia a sua volta di una sollecitazione venuta da parlamentari e familiari delle vittime che avevano costituito un comitato per la verità su Ustica». In effetti, il 27 giugno 1986 (sesto anniversario della tragedia) il Comitato per la verità su Ustica, presieduto dal senatore Francesco Paolo Bonifacio, si rivolse al presidente della Repubblica Francesco Cossiga pregandolo di intervenire sul Governo «affinché fosse posto fine a un silenzio intollerabile». Nei primi giorni di agosto dello stesso anno, Cossiga invia quindi una lettera al presidente del Consiglio Bettino Craxi chiedendogli interventi adeguati. «Emerge un quadro fin troppo chiaro - si legge nella missiva del Quirinale - delle oggettive difficoltà incontrate nell'inchiesta, ma anche del malessere che la disinformazione ha alimentato non solo nella pubblica opinione nazionale, ma anche negli ambienti comunitari».

Il 30 settembre del 1986, Giuliano Amato, nel corso del dibattito alla Camera sul caso Ustica ebbe a dichiarare: «Non c'è dubbio che la Commissione d'inchiesta Luzzatti ha concluso lasciando il quesito aperto e tuttavia gli elementi che ha fornito inducono il lettore, qualsiasi sia, a propendere, sulla base di questa lettura, per l'ipotesi del missile». E poi: «Il recupero potrà permetterci di accertare, di là da ogni ragionevole dubbio, se si è trattato di una bomba dentro o di un missile fuori».

Ma torniamo alle dichiarazioni di Amato in Commissione: «Cominciai il mio lavoro su incarico del presidente Craxi, cercando da un lato di acquisire i documenti esistenti nell'ambito dell'Esecutivo, che poi si esaurivano nella relazione della Commissione Luzzatti, di cui ebbi gli atti dal Ministero dei trasporti, del marzo 1982. Inoltre sollecitai i Servizi e la Difesa a fornirmi gli elementi di cui fossero in possesso. Ricevetti degli appunti sui quali cominciai a lavorare con Martini, persona della quale mi sono sempre fidato in questa come in altre materie».

«La Commissione [Luzzatti, *nda*] concludeva ritenendo che, per andare avanti e per rispondere al quesito con il quale concludeva il suo lavoro, era necessario tirare fuori il relitto. Fu a quel punto che esaminai gli elementi a disposizione per capire come e in quale modo il relitto fosse

stato in passato considerato e che cosa si potesse fare al momento. Mi feci dare tutti gli atti precedenti di governo relativi al relitto e poi presi contatto con il giudice Bucarelli che era da tempo sulla medesima pista di ricerca del relitto. Nel marzo 1986 Luzzatti scrisse una lettera al Ministro dei trasporti ricordando che la Commissione era sopravvissuta, che non stava facendo niente e che, senza il recupero del relitto, era inutile che continuasse ad esistere. Valutai allora quale strada convenisse seguire per questo benedetto recupero».

«Sentii l'ammiraglio Martini che mi prospettò l'ipotesi (che all'inizio non mi fu chiaro se onerosa o gratuita) di far fare un'ispezione fotografica con un mini sommergibile di profondità dagli americani. La presentò come un'ipotesi che poteva addirittura rendere inutile il recupero, qualora le fotografie fossero di tale chiarezza da consentire di avere gli elementi che si stavano cercando. Ovvero comunque poteva servire a facilitare il recupero, indicando la localizzazione chiara dei pezzi e quindi riducendo i tempi di lavoro di chi poi dovesse recuperarli».

«Come terza pista sentii il giudice Bucarelli. Anche in questo caso si tratta di cose interessanti, specie per uno che fa il mio doppio mestiere, per capire cosa si va a cacciare nei comportamenti dello Stato. Il giudice mi spiegò il senso che stava dietro tutta la corrispondenza tra lui e il Ministero delle finanze. Si trattava in pratica di un vecchio regolamento sulle perizie giudiziarie: un regolamento, vigente allora, che identificava le perizie che i giudici potevano fare, ovviamente ignorando tutto ciò che riguarda gli aggeggi inventati negli ultimi decenni e che erano ignoti al suo autore (credo risalga ai primi anni del '900). Tale regolamento conteneva una norma per la quale le perizie che andassero al di là di quelle analiticamente previste al suo interno potevano essere fatte dai giudici, tuttavia il giudice poteva portarne la responsabilità personale, in primo luogo sul piano finanziario».

«Questo brav'uomo, consapevole del fatto che gli serviva il relitto di Ustica, ma che ciò costava da alcuni miliardi in su, qualche preoccupazione l'aveva». Il giudice istruttore temeva, in parole povere, che la Corte dei Conti gli potesse addebitare tutta l'operazione. E questo, secondo Amato, rappresentava un *freno oggettivo* a far proseguire Bucarelli in quella direzione. «Per tale ragione, quindi, decidemmo di lasciar cadere il disegno di legge e di garantire al giudice i mezzi sul capitolo delle perizie giudiziarie, assicurandogli che poi quei soldi, in qualche modo, li avrebbe pagati lo Stato, che *a priori* dichiarava di condividere l'esigenza del recupero. Anzi, questo lo Stato non poteva neanche dirlo poiché si trattava di un atto di giustizia, ma comunque, in quanto lui disponesse quella perizia, stesse pure tranquillo che lo Stato l'avrebbe pagato. Questo, in sostanza, era ciò di cui Bucarelli sentiva il bisogno».

«A quel punto, dunque, lasciammo cadere l'idea dell'ispezione fotografica, lasciammo cadere il disegno di legge ed io tenni, non ricordo per la verità, se una o due riunioni riservate nel mio ufficio con il capo dell'ufficio istruzione, dottor Cudillo, con il giudice Bucarelli, con il dottor Niutta, che era il responsabile della Direzione generale del Ministero di

grazia e giustizia, e con il Ragioniere generale dello Stato, in modo che fosse chiaro – erano presenti tutti i protagonisti necessari – che lo Stato si sarebbe accollato l'onere del recupero. Bucarelli fu tranquillizzato e quindi poté procedere. Questa decisione venne presa l'ultima settimana di settembre e quando mi recai alla Camera, il 30 settembre, lo riferii all'Assemblea».

«... io ebbi notizia di fotografie da parte di Bucarelli, che mi disse che ne aveva avute e che erano di fonte americana [precedenti quindi all'intervento dell'*Ifremer, nda*]. Ma io non le ho mai ricevute e siccome erano atti acquisiti ad una istruttoria in corso... Egli [il giudice Bucarelli] mi disse di avere già avuto fotografie e quindi questo ora, a ripensarci, rende legittima la domanda: ma come, se l'avevano già fatte perché il trenta per cento solo di probabilità [riferendosi alle difficoltà tecniche nello scendere a 3.400-3.500 metri in fondo al Tirreno e localizzare il relitto del DC9 manifestate dalle autorità militari statunitensi e riportate nella nota del SISMI del 30 settembre 1986, *nda*]. Questo avvenne intorno alla fine di settembre 1986, quando discutemmo dell'opportunità di rivolgerci agli americani. Quindi doveva essere intorno alla fine di settembre, cioè prima che tagliasse la testa al toro il fatto che questi chiedevano dieci milioni di dollari. Sì, quindi quadra il fatto che erano americane. Lui me lo disse che aveva già foto americane».

i) L'istanza di astensione del giudice istruttore

Il 17 luglio 1990, sulla scorta delle dichiarazioni rese in Commissione stragi da Giuliano Amato, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli propone al presidente del Tribunale di Roma, Carlo Minniti, istanza di astensione dalla prosecuzione delle indagini sulla sciagura aerea del 27 giugno 1980, in quanto costretto dall'iniziativa che si proponeva di assumere nei confronti dell'*ex* sottosegretario a Palazzo Chigi, contro il quale avrebbe presentato querela per diffamazione. Il magistrato negò, infatti, di aver mai avuto o visto fotografie americane del relitto del DC9 precedenti le fasi del regolare recupero espletate dall'*Ifremer*. Quello stesso giorno, il titolare dell'inchiesta – come ultimo atto istruttorio – nomina un nuovo collegio peritale composto da quattro professori dell'Università della facoltà di ingegneria dell'Università di Roma, da un docente della facoltà di ingegneria dell'Università di Pisa, da tre professori dell'Istituto di medicina legale dell'Università di Pavia, da un professore dell'Università tedesca di Braunschweig, da due docenti inglesi, uno della *Cranfield Aviation Safety Center* e l'altro dell'Università di Birmingham.

Il 23 luglio, il presidente del Tribunale di Roma accoglie l'istanza di astensione presentata dal giudice Bucarelli e nomina, come nuovo titolare dell'inchiesta, il giudice istruttore Rosario Priore, già collaboratore di questa Commissione. Il 1° agosto 1990, il procuratore capo di Roma, Ugo Giudiceandrea, nomina come rappresentanti dell'accusa il procuratore aggiunto Michele Coiro e i sostituti Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, in

sostituzione di Giorgio Santacroce, destinato alla Procura Generale presso la Corte d'appello. C'è da ricordare che il 5 giugno 1990 – poco più di un mese prima dell'audizione di Giuliano Amato – i legali delle vittime avevano presentato al Consiglio superiore della magistratura un esposto contro l'operato del giudice Bucarelli e del pubblico ministero Santacroce. Gli addebiti erano i seguenti: l'abnorme durata dell'istruttoria sommaria, il mancato controllo dell'esecuzione dei decreti di sequestro, lo svolgimento ordinato delle operazioni peritali, l'insufficiente conoscenza del materiale probatorio.

Lo stesso giorno (il 5 giugno 1990), il Comitato di presidenza del Consiglio superiore della magistratura accoglie l'istanza del membro laico Dino Felisetti di iscrivere d'urgenza all'ordine del giorno la pratica relativa ai «ritardi nelle indagini sulla strage del DC9 Itavia, soprattutto in riferimento all'acquisizione dei tracciati *radar* del centro di Poggio Balone». Il 18 giugno 1990, la Prima Commissione referente del Consiglio superiore della magistratura, alla quale la pratica era stata assegnata, delibera all'unanimità di proporre al *plenum* l'archiviazione. E così – il 21 giugno 1990 – il *plenum* del Consiglio superiore della magistratura approva la proposta della Prima Commissione di archiviare l'esposto contro Bucarelli e Santacroce.

Il 25 giugno 1990, il vice presidente del Consiglio superiore della magistratura, Mirabelli, ricevuto dal presidente della Repubblica, Francesco Cossiga (in quel caso nella sua veste di presidente del Consiglio superiore della magistratura), illustrò le ragioni della decisione del Consiglio. Mirabelli, in quell'occasione, ricevette copia del verbale dell'incontro tra il Capo dello Stato e i parenti delle vittime, nonché copia del *dossier* redatto dall'Associazione e dai difensori di parte civile (rappresentati dall'avvocato Alessandro Gamberini) riguardante le negligenze dell'inchiesta, «affinché valutasse l'eventuale sussistenza di cause di incompatibilità nei confronti di Bucarelli e Santacroce».

Si legge nella prima relazione Gualtieri: «Oltre al vice presidente del Consiglio superiore della magistratura, dal 21 al 26 giugno 1990, il Presidente della Repubblica ricevette, sul caso Ustica, il ministro della giustizia Giuliano Vassalli, il presidente del Consiglio Giulio Andreotti, il presidente del Tribunale di Roma Carlo Minniti, il procuratore della Repubblica di Roma Ugo Giudiceandrea, il presidente Libero Gualtieri e gli altri componenti dell'Ufficio di presidenza della Commissione parlamentare d'inchiesta sul terrorismo e le stragi, il ministro della difesa Mino Martinazzoli, il procuratore generale presso la Corte d'appello di Roma Filippo Mancuso e il capo di Stato Maggiore della Difesa Domenico Corcione».

Il 5 luglio 1990, riaperta la pratica Bucarelli-Santacroce in seguito all'incontro del 25 giugno al Quirinale, la Prima Commissione del Consiglio superiore della magistratura, all'unanimità, propone una seconda volta l'archiviazione. L'11 luglio – il giorno dell'audizione dell'*ex* sottosegretario Amato in Commissione – il *plenum* del Consiglio superiore della magistratura mette la parola fine alla vicenda, deliberando di accogliere l'ar-

chiviazione in merito alle accuse rivolte ai magistrati romani titolari dell'inchiesta sulla strage aerea del 27 giugno 1980.

Il 7 agosto 1990, Giuliano Amato, ascoltato da Fausto Cardella, sostituto procuratore di Perugia (Procura competente sulle questioni che riguardano i magistrati di Roma), in merito alle sue dichiarazioni rese in Commissione, ha confermato il fatto di aver saputo dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli dell'esistenza di fotografie americane del relitto del DC9: «La domanda [rivoltagli durante la sua deposizione, l'11 luglio 1990, da uno dei deputati membri della Commissione, *nda*] mi fece tornare in mente che durante uno dei colloqui che io ebbi con Bucarelli, a cavallo tra.. era la seconda metà di settembre, ora non ricordo esattamente, in quale occasione, ricordo però eh, eh, molto informalmente davanti alle prime perplessità del SISMI sulla *Ifremer*... perplessità che poi il SISMI fece venir meno e poi riemersero successivamente eh... e quindi questo, ora non ricordo esattamente se accadeva entro la fine di settembre o i primi di ottobre, devo dire la verità, del 1986. Comunque, questo non sono in grado di ricordarlo, ho provato anche a vedere se ripescavo le mie vecchie agende, ma devo averle buttate. Bucarelli, eravamo in piedi nella mia stanza, questo lo ricordo bene, insomma vicini alla finestra, e lui mi disse che alla fin fine e... di polarizzare così i sospetti su qualcuno, non era così opportuno che a lui e... ecco e, lui mi disse: Gli americani... di fotografie me ne hanno fatte avere – una frase di questo genere, non la ricordo esattamente. So che ricordo una frase di questo tipo».

«Poi Bucarelli – ha aggiunto a verbale Amato – ha smentito molto drasticamente questa circostanza. Io mi sono astenuto da qualunque commento, anche perché io non volevo che lui avesse la sensazione che io gli stessi... e... così... e... e collocasse in una posizione antitetica a lui cosa che non... non intendevo in alcun modo fare». Alla domanda del pubblico ministero perugino se il giudice Bucarelli accennò espressamente agli americani, Amato ha risposto: «Sì, questo lo confermo, dagli americani. Ecco, di fonte americana, dagli americani. Poi può essere chiunque».

1) La versione di Bucarelli

Vittorio Bucarelli, giudice istruttore titolare dell'inchiesta sul disastro del DC9 Itavia dal 1° gennaio 1984 al 23 luglio 1990, nella sua audizione in Commissione – il 24 gennaio 1992 – ha così ripercorso alcuni passaggi cruciali dell'inchiesta da lui condotta.

11. I rapporti tra pubblico ministero e commissione ministeriale

«È un grosso problema, perché a questo punto debbo fare riferimento non solo alla Commissione Luzzatti, ma anche alle operazioni peritali svolte nel corso dell'inchiesta sommaria. Credo che si possano avanzare dubbi sull'utilizzabilità in sede penale di tutte le operazioni svolte attraverso la Commissione Luzzatti su delega del dottor Santacroce. Affinché

un dato venga acquisito legittimamente al procedimento penale è necessario che si osservino le norme stabilite dal codice di rito. In particolare, gli accertamenti tecnici possono essere acquisiti soltanto attraverso le perizie giudiziarie, perché avendo ad oggetto in generale corpi di reato, cioè oggetti che direttamente o indirettamente sono connessi con la consumazione del reato, è necessaria la garanzia che l'acquisizione avvenga in un certo modo, da parte di persone che, attraverso il giuramento che prestano davanti al magistrato, assumono anche la responsabilità penale delle perizie che svolgono».

«Io ho grande rispetto non solo per i componenti, ma anche per l'attività complessiva e per i risultati del lavoro della Commissione Luzzatti. Le mie perplessità riguardano l'utilizzabilità di quei risultati nel procedimento penale. Il problema sorge nel momento in cui i tecnici della Commissione Luzzatti, incaricati di certe operazioni peritali, vi assistono, senza essere stati investiti formalmente della funzione giuridica che connota il perito giudiziario. Il problema che dovetti esaminare, ma non a scopo speculativo, bensì con fine operativo, fu quello dell'utilizzabilità dei risultati. L'indagine era stata svolta in Italia e all'estero ed aveva avuto per oggetto schegge raccolte nei cuscini dell'aereo e tabulati *radar*, nonché valutazioni compiute dalla Selenia sui tracciati. Dovetti risolvere negativamente il quesito che mi ero posto, tant'è vero che mi affrettai a nominare, qualche mese dopo la formalizzazione del processo, un collegio di periti con il compito di ripetere le operazioni ripetibili (qualcuna aveva avuto effetto distruttivo sull'oggetto in esame), di ripetere tutti gli esami. La commissione infatti cominciò daccapo. Si recò di nuovo a Borgo Piave, lesse ancora una volta i nastri delle registrazioni, sottopose ad un collegio del CNR alcune schegge per la ricerca dell'esplosivo, eccetera».

12. Sulla questione dei tre periti ausiliari (Galati, Giaccari e Pardini)

«Io non ho assolutamente nominato ausiliari le tre persone indicate, perché non è compito del magistrato inquirente nominare gli ausiliari del consulente tecnico. Il perito d'ufficio è libero di scegliere l'ausiliare che ritiene idoneo per lo svolgimento di mansioni più specifiche. Il perito d'ufficio è completamente autonomo, anche perché l'attività che svolge l'ausiliare - d'altra parte si chiama *ausiliare del perito giudiziario* non ha un rilievo autonomo proprio perché non essendo stato scelto dal magistrato e non essendosi create quelle garanzie attraverso il giuramento, talune responsabilità, eccetera, non risponde direttamente del suo operato. L'attività dell'ausiliare del perito d'ufficio entra nel processo attraverso l'appropriazione che il perito fa del risultato ottenuto dal suo ausiliare. Il problema giuridico è sempre lo stesso. Vi è una delegazione di un'attività specifica settoriale fatta dal perito giudiziario ad un soggetto estraneo al processo. Quest'ultimo tale rimane, perché non entra in via diretta negli atti processuali. Vi entra soltanto perché il suo parere viene assorbito dal perito giudiziario che lo fa proprio».

«Per quanto riguarda il fatto che essi provenissero dalla Selenia, io non l'ho saputo all'inizio della vicenda, comunque ciò non aveva per me alcun valore. Infatti la Selenia, nel luglio del 1980, è stata una delle società che ha analizzato i dati *radar*. I laboratori dell'Aeronautica Militare si interessarono delle analisi chimiche sulle schegge ricavate nei sedili. La Selenia, sempre attraverso la delegazione Santacroce-Luzzatti, fu interessata alle analisi *radar*. Il *National Transportation Safety Board*, così come l'Itavia, svolse analisi insieme alla *Douglas*. La *Federal Aviation Administration* fece lo stesso, in America. Quindi il fatto che gli ausiliari appartenessero alla Selenia non deve scandalizzare più di tanto. Perché tale società fu la prima ad esaminare gli atti».

13. *Sull'inerzia dell'attività istruttoria*

«Di volta in volta, infatti, il quadro probatorio veniva valutato a seconda della cronologia. Questa è un'istruttoria molto anomala, nel senso che presentava una serie di aspetti nuovi e anche delle difficoltà obiettive di acquisizione documentale, anche perché paradossalmente il soggetto che avrebbe dovuto fornire tutto quanto in quel momento fosse ritenuto utile a livello di *radar*, eccetera, era l'Aeronautica Militare. A tale riguardo, bisogna anche fare una precisazione perché credo nessuno sappia che l'attività del giudice istruttore dal 1984 al 1990 fu assai difficile. Ma sapete che l'organizzazione del suo ufficio era composta dal giudice istruttore, da una segretaria, da un brigadiere dei carabinieri, da un telefono e da una macchina da scrivere? E si trattava di avere a che fare con migliaia di fogli perché voi avete visto in cosa consiste, per lo meno, la parte documentale di questo processo. Inoltre, bisogna considerare le difficoltà di esecuzione di certe attività istruttorie che non si erano mai poste nel passato, come ad esempio quelle relative al recupero del relitto».

«Adesso tutto sembra molto semplice, ma un'operazione di quel genere, anche a livello scientifico, ha un'importanza - a mio avviso - incredibile. Bisogna poi tenere presente anche le difficoltà tecniche derivanti dall'aver come interlocutore l'Aeronautica Militare, come pure occorre considerare il carico dei processi che, in contemporanea, ricadeva sul giudice istruttore, oltre a questo, terribile e gravosissimo, che avrebbe meritato 48 ore di lavoro su 24. Infatti, sulle spalle del giudice istruttore ricadeva tutto il carico ordinario perché non di un solo processo esso è stato privato, tanto è vero che ha emesso, in quell'arco di tempo, circa 3.400 provvedimenti. Sulla sua richiesta di esonero ho chiesto che mi dessero, per lo meno, un *computer* e che mi fosse concessa una migliore organizzazione, non fosse altro, a prescindere dalla gravità del fatto, dall'ipotesi delittuosa di cui si trattava e dall'attesa che tutti ponevano nella soluzione di tale vicenda, che per la quantità e la mole di carte che si doveva in qualche modo organizzare, studiare ed avere sempre presente. Considerate che persino quando si trattò di andare a discutere della perizia al Ministero di grazia e giustizia dovetti andare da solo a parlare con il presidente

Niutta e condurlo, insieme al consigliere istruttore dell'epoca, alla Presidenza del Consiglio dei ministri dove l'onorevole Amato pensava di dover presentare un disegno di legge per lo stanziamento di somme da destinare, finalmente, al recupero del relitto».

«Al riguardo, vorrei far presente che personalmente continuavo a cercare di chiarire il concetto che non vi era bisogno di alcun intervento legislativo né, meno che meno, governativo, per eseguire un'operazione di tal genere che, se fosse stata disposta dal giudice - come io cercavo di fare - avrebbe avuto tutte le vie aperte perché le spese sostenute, inquadrate nel concetto di spese per la giustizia, avevano diritto ad una liquidazione obbligatoria. Pertanto, non vi era bisogno di stanziamento alcuno, né privilegiare l'acquisizione da un capitolo di bilancio rispetto ad un altro».

14. *Sui rapporti con Giuliano Amato e le pressioni del governo*

«L'ultimo mio intervento risale al 1984 [si sbaglia, dovrebbe riferirsi al 1986, *nda*], quando avevo già deciso di procedere al recupero e il Governo, attraverso la persona del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Amato, manifestò di voler intraprendere quel recupero. Al Sottosegretario manifestai che ostavano a questa iniziativa le ragioni che ho espresso prima a proposito della perizia. Chiunque diverso dal perito giudiziario non avrebbe potuto eseguire l'operazione di recupero, dal momento che essa aveva ad oggetto corpi di reato. I resti dell'aereo sono connessi con un'ipotesi di delitto di strage e quindi hanno acquistato natura di corpi di reato. Per questa ragione essi non possono essere esaminati o posti a disposizione di persone che non abbiano acquistato la veste di perito d'ufficio o che non rispondano delle proprie attività al giudice anche sotto il profilo penale. Di conseguenza, ipotizzare che il Governo potesse incaricare un'impresa del recupero del relitto non è possibile».

«Ritengo opportuno parlare dei miei rapporti con l'onorevole Amato, in modo che tutti potranno averne piena conoscenza. Perché il giudice Bucarelli andava alla Presidenza del Consiglio a conferire con l'onorevole Amato? Il giudice Bucarelli, in presenza del presidente Niutta, del consigliere istruttore Cudillo e il ragioniere generale del Ministero di grazia e giustizia si recò due o tre volte alla presidenza del Consiglio per cercare di chiarire questa vicenda con l'onorevole Amato (peraltro su suo invito), il quale voleva che si facesse un quadro della situazione in relazione all'attività di recupero del relitto. Ecco il motivo della mia presenza in un palazzo che non è consono alle mie funzioni».

«In quella occasione spiegai - credo chiaramente, peraltro con l'ausilio tecnico del ragioniere generale - all'onorevole Amato questa problematica dei finanziamenti. Alla fine troverete che vi è una lettera nella quale si legge che il giudice è autonomo in questa decisione, non è sottoposto a limiti se non quelli previsti dalle norme di contabilità e agisce sotto la sua personale responsabilità. In occasione di questo discorso con l'onorevole Amato sorse il problema delle foto che si diceva sarebbe

stato possibile scattare da un sottomarino (credo americano) al relitto. Vorrei aprire una parentesi: questa circostanza è stata dimostrata anche da alcuni atti, quale disegno dell'onorevole Amato teso ad attuare questa ricerca. Nel *dossier* che feci sequestrare presso i Servizi c'era un documento riguardante l'incarico di contattare, ove fosse possibile, altre persone. Quindi, nell'intenzione dell'onorevole Amato c'era questa volontà».

15. *Sulla questione delle foto americane del DC9*

«Si discusse anche di questa cosa qui: è proprio la questione delle fotografie che ha ingenerato quella incresciosa vicenda che purtroppo mi sono trovato a dover affrontare in quei termini drammatici, vorrei dire senza enfatizzare il tutto. Non c'è un procedimento giudiziario in corso: c'è una mia istanza di punizione, una querela, in parole povere, che però non ha avuto seguito perché il giudice di Perugia è ancora in attesa dell'autorizzazione o del diniego di autorizzazione da parte della Giunta. Questo [riferendosi al procedimento incardinato alla Procura di Perugia, ndr] fu determinato da questa situazione incresciosa nella quale mi trovai a dover discutere di certe cose. Evidentemente, per confusione del momento o per non so quale motivo, venne fuori e mi si attribuì la conoscenza, se non addirittura il possesso di queste foto. È tutto collegato logicamente, quindi, alla partenza, dalla mia presenza presso la Presidenza del Consiglio fino al discorso fotografie, causa ed origine di questo increscioso episodio [...]. La realtà processuale è agli atti del procedimento».