

L'INCHIESTA MINISTERIALE

La stessa sera della sciagura il ministro della difesa nomina la commissione incaricata dell'inchiesta amministrativa. Ne dà notizia l'agenzia ANSA col lancio delle 23.53.

Tale commissione è presieduta dal generale di squadra aerea Ercole SAVI, comandante della I regione aerea e ne fanno parte i generali di brigata aerea Ottorino GIACOMELLI e Bruno RICCO, il colonnello pilota Cesare MARCHESI, il colonnello del genio ingegneri dell'aeronautica militare Isidoro CAPUCCI, il colonnello del corpo sanitario dell'aeronautica militare Arturo CHIRICO, il tenente colonnello pilota Stefano CASTELLANI, il tenente del ruolo servizi dell'aeronautica militare Francesco BIONDO, il direttore dell'aeroporto di Malpensa Arcangelo PAOLETTI, il direttore del R.A.I. di Milano prof. ing. Giorgio ALDINIO e il comandante Francesco GIAMBALVO, pilota dell'Alitalia.

LA RELAZIONE DELLA COMMISSIONE MINISTERIALE

La relazione di inchiesta è composta da due volumi: il primo contiene il testo e il secondo le appendici. Dal paragrafo “*INFORMAZIONI SULL'AEROMOBILE*” si evince che l'aereo precipitato a Bascapè era pressoché nuovo: collaudato il 10 novembre 1961, aveva solo 260 ore di volo. L'ultima ispezione era del 9 settembre.

La strumentazione era particolarmente completa, anche se **la relazione non da atto dell'esistenza del preavviso di stallo.**

Il paragrafo “*INFORMAZIONI SULL'EQUIPAGGIO*” da notizia della non comune esperienza di volo del pilota BERTUZZI: 11.260 ore di volo, di cui ben 600 sui Morane Saulnier 760, nonché 751 atterraggi all'aeroporto di Milano Linate.

Imerio BERTUZZI era stato inoltre sottoposto a visita medica per il rinnovo del brevetto il 25 ottobre 1962, solo due giorni prima della morte: l'esito di tale visita era stato positivo.

IL TESTO DELLA RELAZIONE

Per un esame analitico della relazione di inchiesta, saranno riportati nella colonna di sinistra alcuni brani della relazione e in quella di destra le relative osservazioni.

“Si è reso necessario nella giornata del 29 l'intervento di un escavatore a cucchiaio rovesciato per allargare la buca e districare i rottami interrati cercando di non alterare per quanto possibile lo stato in cui si trovavano”.

Il dott. Michele SALVINI, responsabile dei servizi sanitari dell'ENI, ha smentito tale affermazione¹.

“Non risultano danneggiamenti ai pioppi, contornanti il campo di m 200 x 300, salvo piccole scorticature ai

L'affermazione è decisamente smentita dalle risultanze già discusse nel precedente specifico paragrafo².

¹ “ ... Ricordo che si scavava soprattutto nella buca principale ove erano i resti più grossi dell'aereo ... Rammento peraltro che notai con disappunto che **chi scavava era alla ricerca soprattutto di una valigetta**. Io intervenni dicendo di essere stato incaricato, come medico, di cercare i resti umani di chi viaggiava a bordo del velivolo precipitato. Ciò voleva dire che la tecnica di ricerca doveva essere tale da privilegiare la ricerca con procedimenti adeguati per eliminare la fanghiglia e trattenere le parti interessanti”, verbale del 2 febbraio 1995, pag. 773.

tronchi del filare adiacente alla buca

...”.

“Nessuna traccia di incendio è stata rilevata sulle parti proiettate lontano o sulle parti completamente interrato”.

Oltre a quanto già discusso nel precedente specifico paragrafo, va rilevata la contraddizione per cui, poche righe prima, si legge che *“oltre la buca ed il filare di pioppi nella adiacente strada vicinale”*, è stato tra l’altro rinvenuto *“il serbatoio destro di estremità fortemente compresso a fisarmonica e parzialmente bruciato”*³.

“Dopo il trasporto dei rottami sull'aeroporto di Linate nei locali messi a disposizione dall'A.M. si è proceduto alla pulizia e disinfezione ... dell'aeromobile”.

Si è già osservato come le norme I.C.A.O. impongano di *“Non lavare i rottami sporchi prima dell'esame”*, allo scopo di non *“portar via evidenze di vitale importanza”*; *“E’ stato [infatti] provato che i metodi basati su esami di tipo microscopico-chimico, se propriamente fatti, hanno permesso di ricostruire le cause e le sequenze degli eventi negli incidenti aerei”*.

“Per l'esame dello stato interno dei reattori, questi sono stati trasportati presso l'Officina Riparazioni Motori (O.R.M.) dell'A.M. di Novara, ove sono stati smontati ed esaminati ... Lo smontaggio e l'esame dei reattori è stato eseguito con la assistenza dei sigg. Jean BETHEUIL, ingénieur en chef de la Direction Technique et Industrielle de l'Aéronautique du Ministère des Armées (Francese), Bernard Peru e Guy Darteyron della

La commissione non ha dato conto per intero del risultato degli accertamenti svolti presso l’O.R.M. di Novara. È stato possibile conoscere tale risultato perché documentato in un opuscolo celebrativo del reparto; opuscolo rintracciato e consegnato dall’attuale comandante⁴ dell’8° Gr.M.M.. Da tale opuscolo si evince che le ipotesi “più considerate” individuarono in un sabotaggio la causa della caduta dell’I-SNAP.⁵.

² Ante, cap. 3.2.29.

³ V. i capitoli 3.2.26 TRACCE DI INCENDIO SULLE PARTI PROIETTATE LONTANO e 3.2.27 TRACCE DI INCENDIO SULLE PARTI INTERRATE.

⁴ Ten. Col. GARAT SPE Giovanni ZORC.

⁵ “... 1962: ... Commissione di inchiesta per accertare le cause dell'incidente al velivolo di Enrico MATTEI formata dal Col. Ing. Isidoro CAPUCCI, Ten. Mot. Nicolangelo TARTAGLIA e da un ingegnere francese della ditta che aveva costruito i motori. L'inchiesta è stata svolta presso la Sala Prova di Novara, nel locale adibito alle prove dei motori e pistoni, nel mese di novembre. Fra le molte ipotesi avanzate, le due più considerate furono:

- l'altimetro manomesso;

- una bomba a bordo.

Soc. Turbomeca, costruttrice dei reattori, e dal Cap. CARDELLICCHIO, [Comandante] dell'O.R.M.”.

“... Altimetro: E' bruciato, il quadrante risulta illeggibile, gli indici e parte del meccanismo mancano; molto chiara invece è risultata la regolazione, parzialmente poi corrosa dai lavaggi e dalla disinfezione, ma sempre leggibile”.

“Interruttore comando movimento carrello: in posizione di ‘carrello fuori’... Pur mancante della impugnatura a paletta, risultava ancora funzionante e la continuità elettrica era esistente in ambedue le posizioni; l'interno in buone condizioni non ha fornito elementi per stabilire con assoluta certezza la reale posizione dell'interruttore prima dell'urto.

Una deformazione della carcassa denota un urto locale nel senso stesso che porta il comando in posizione di ‘carrello fuori’.

La posizione dell'interruttore di comando, coma ritrovata dopo le vicissitudini del particolare di struttura su cui è montata, cioè urto contro il suolo e strappo delle lamiere, non può quindi essere assunta con certezza come posizione esistente in volo prima dell'urto ...

Posizione carrello:

La cancellazione di ogni traccia microscopico-chimica⁶ rappresenta una grave trasgressione delle prescrizioni I.C.A.O..

Si tratta di considerazioni che denotano lo sforzo di superare le evidenze e rendere compatibili dati oggettivamente inconciliabili. L'unica soluzione coerente con la indicazione ‘carrello fuori’ e con la constatazione che il movimento del carrello era appena iniziato, è che la causa della caduta dell'aereo sia intervenuta repentinamente dopo l'azionamento del comando di apertura (che determina in primo luogo l'apertura dei portelloni che chiudono i vani che alloggiavano le ruote) e prima della completa estensione dei bracci del carrello. Tali evidenze sono state analogamente interpretate da Francesco GIAMBALVO, componente della commissione di inchiesta, e da Giuseppe MAZZI, tecnico di volo e addetto anche alla manutenzione del Morane Saulnier precipitato a Bascapè: “... se la leva di comando del carrello è stata trovata in posizione di ‘carrello giù’, vuol dire che tale leva era stata

Dalle indagini sono emerse le seguenti conclusioni:

- i motori hanno funzionato al momento dell'impatto: fango ed acqua furono trovati anche nelle pompe del carburante, a riprova che queste ultime hanno sempre funzionato;
- fu trovato, presentato dall'esperto francese, un **elemento di comando con tracce di fusione** dovute evidentemente ad una scarica elettrica di forte intensità, probabilmente un fulmine, dato che sulla zona infuriava un temporale al momento dell'incidente”, pagg. 774-775.

⁶ Come conferma uno dei piloti dell'I-SNAP Sigfrido MATTEUZZI: “... Ricordo di essermi recato a Linate per vedere i resti dell'I-SNAP e, in particolare, la strumentazione. Dall'esame degli strumenti, che erano custoditi in un hangar di Linate, **in una specie di mastello con dentro del liquido** ...”, verbale del 13 giugno 1995, pag. 620.

La gamba del carrello sinistro, stroncata vicino al perno di rotazione per il rientro, riavvicinata ad esso assume una posizione corrispondente ad una leggera apertura. Nessun accertamento del genere è possibile sul semicarrello destro o carrello anteriore rinvenuti staccati dalla struttura. Particolari indagini sono state svolte, in riferimento al precedente rilievo del comando rinvenuto in posizione di 'carrello fuori' per accertare la esatta posizione del carrello e in particolare se al momento dell'urto esso non si trovasse in una posizione intermedia. I martinetti, del tipo meccanico a vite, sono stati perciò sottoposti ad esame esterno, dimensionale e radiografico per determinare con esattezza la loro posizione.

MARTINETTO SINISTRO:

Il collare del tubo telescopico risulta accostato alla testata, in posizione quindi di carrello retratto; tale posizione concorda con il fatto che la vite sporge dalla madre vite che ne assicura lo spostamento di soli 10 mm, compresi nel massimo di 13 mm ammesso nella regolazione a carrello chiuso.

MARTINETTO DESTRO:

Si dispone soltanto dell'estremità opposta alla testata. La vite sporge dalla madre vite di manovra di 9 mm.

MARTINETTO ANTERIORE:

E' stata rinvenuta la testata con parte dello stelo, non il tubo telescopico di protezione; la vite sporge dalla madre vite di circa 2 mm.

Se ne conclude che il carrello non aveva iniziato la sua corsa di

abbassata intenzionalmente dal pilota. In altri termini io non ritengo che la leva di comando del carrello possa aver mutato posizione a seguito dell'impatto del velivolo col terreno. L'assetto di caduta dell'aereo, ipotizzato dalla commissione, esclude che, come effetto dell'impatto e del contraccolpo, la leva del carrello si porti da sola nella posizione 'carrello giù'. Per ottenere l'effetto ipotizzato dalla commissione, data la posizione 'carrello giù' in cui la leva è stata rinvenuta, l'aereo avrebbe dovuto cadere rovesciato e sbattere piatto per terra. Inoltre, pur non rammentando lo specifico meccanismo del Morane, devo dirle che la leva del comando carrello è dotata di almeno una sicura per evitare l'azionamento accidentale del comando. Mi meraviglia molto, pertanto, che la relazione dia per certo che la leva di comando carrello si trovasse in posizione di 'carrello giù' per inerzia a seguito dell'urto. Mi crea inoltre qualche perplessità la circostanza per cui sia stata rinvenuta una ruota integra e staccata di netto dal carrello se il carrello era ancora chiuso nel suo alloggiamento, come peraltro attesta la relazione d'inchiesta. Se il carrello si fosse trovato in posizione retratta, al momento dell'urto la ruota sarebbe rimasta all'interno del suo alloggiamento e comunque avrebbe subito i danni conseguenti all'imponente schiacciamento”⁷.

“... La leva che comanda il carrello era in posizione 'carrello fuori'. Non mi pare possibile che la leva di comando del carrello possa passare dalla posizione di carrello fuori alla posizione di carrello retratto per effetto

⁷ Verbale delle dichiarazioni rese da Francesco GIAMBALVO il 10 marzo 1995, pag. 601.

⁸ Verbale delle dichiarazioni rese da Giuseppe MAZZI il 2 febbraio 1995, pag. 41.

⁹ Verbale delle dichiarazioni rese da Giuseppe MAZZI il 27 giugno 1995, 598.

fuoriuscita, infatti il martinetto sinistro era sicuramente tutto retratto e anche gli altri due non denotano inizio di corsa. La apparente leggera apertura del semicarrello sinistro deve attribuirsi alle elevatissime forze che hanno nell'urto stroncato il carrello in più punti, forzando la posizione di chiusura”.

dell'impatto del velivolo con il suolo. La leva carrello del Morane era dotata - come tutte le leve di comando dei carrelli - di più di un bloccaggio di sicurezza, per cui era impossibile che la leva mutasse posizione senza l'intervento volontario del pilota. Ho preso atto che lei mi fa rilevare come la commissione d'inchiesta dia atto che le ruote del velivolo erano ancora in posizione retratta o comunque avevano principiato l'azione di fuoriuscita dal loro alloggiamento. Dagli elementi rilevati non può che dedursi che la distruzione - per qualsiasi causa - del velivolo, sia avvenuta immediatamente dopo che il pilota aveva azionato la leva per la fuoriuscita del carrello e prima che il carrello avesse eseguito la corsa completa”⁸.

“... Ricordo che il carrello ed una parte degli aerofreni dell'I-SNAP erano fuori al momento dell'impatto. Ciò vuol dire che l'aereo era pronto per atterrare. Prendo atto che lei mi ricorda che la relazione di inchiesta militare ha concluso dicendo che il carrello e gli aerofreni erano ritirati: non ho partecipato alla stesura di tale relazione e non sono d'accordo con tale conclusione ... Un'inchiesta interna venne fatta anche dalla SNAM e non so se si concluse con una relazione finale. A tale inchiesta parteciparono l'ing. MURAN, il comandante BIGNARDI e io”⁹.

“Aerofreni. Nella semiala sinistra, meno danneggiata, l'aerofreno risulta in posizione pressoché retratta, sia nella parte dorsale che nella ventrale, collegate tra loro meccanicamente. La leggera apertura risulta conseguente alla distorsione della struttura. Nella semiala destra l'aerofreno risulta divelto dai suoi supporti pur restando

Anche per gli aerofreni le conclusioni della commissione denotano lo sforzo di interpretare le evidenze in modo da escludere che l'I-SNAP, al momento del verificarsi della causa che ne ha determinato la caduta, fosse pronto per atterrare e, quindi, che il pilota non dovesse più compiere virate o variazioni di assetto.

in sito in posizione aperta; l'urto e la deformazione della semiala giustificano questa posizione anche da una iniziale posizione di retrazione. Il martinetto, unico e sistemato nel lato destro, ha movimento di estensione durante la retrazione dell'aerofreno; è stato ritrovato per intero, rotto in due tronconi. La corsa disponibile per la estensione dell'aerofreno nel martinetto in esame risulta di 106 mm, cioè maggiore di quella effettivamente necessaria che è di 96 mm. Se ne deduce che la posizione del martinetto corrisponde ad aerofreno retratto, a conferma del rilievo eseguito nella semiala sinistra. La trasmissione tra i due aerofreni è interamente meccanica, ad aste e leve, ed è stata ritrovata rotta in più punti ma quasi al completo. In conclusione l'aerofreno era retratto al momento dell'incidente”.

“... Il recupero dei resti cadaverici delle tre salme depezzate avvenne in due giorni successivi ad opera dei vigili del fuoco di Pavia. Erano anche presenti il dott. Garibaldi Renato, assistente presso l'Istituto di Medicina Legale dell'Università di Pavia, e il sig. TROLLI Giovanni ... funzionario del Centro Sanitario dell'ENI”.

Mentre il sig. Giovanni TROLLI è solo il funzionario “*responsabile del servizio socio assistenziale del gruppo E.N.I.*”¹⁰, il medico legale dott. Renato GARIBALDI ha invece precisato: “*il mattino del giorno successivo al disastro mi sono recato a Bascapè insieme al sostituto Edgardo SANTACHIARA. Mi sono peraltro limitato ad osservare molto superficialmente la zona del disastro. Nulla di particolare ha attirato la mia attenzione, se non il cratere dove era buona parte del velivolo ... Sul posto non è stato effettuato alcun rilievo specifico di carattere medico legale e, comunque, rientrato in istituto, non sono più tornato a Bascapè*”¹¹.

¹⁰ Verbale delle dichiarazioni rese da Giuseppe TROLLI il 26 gennaio 1995, pag. 545.

¹¹ Verbale del 28 gennaio 1995, pagg. 770-771.

“La presunta causa della morte del pilota e dei passeggeri deve essere attribuita a traumatismo pluricontusivo di enorme intensità con carbonizzazione di alcuni pezzi anatomici, cronologicamente successiva al depezzamento dei cadaveri”.

“12.3.1. Circa l'esistenza o meno di altri elementi intrinseci ai cadaveri, tali da far ritenere che via sia stato il concorso di altre lesività nel determinismo della morte, si fa notare:

- Dall'esame di ogni singolo frammento dei resti cadaverici non è emerso alcun reperto che documenti lesioni attribuibili a focolai, che possano aver leso gli occupanti il velivolo prima che si fosse abbattuto al suolo; infatti gli ampi lembi cutanei hanno rivelato soltanto soluzioni di continuo ab intrinseco, e non sono state trovate tracce di schegge o di altra natura conficcate nei resti cadaverici e interpretabili come proiettili primari e secondari”.

Al di là della ovvietà del rilievo medico-legale, la priorità del depezzamento rispetto alla carbonizzazione, non risolve comunque l'alternativa tra esplosione in volo (con successiva carbonizzazione di alcuni resti) e depezzamento per impatto al suolo, seguito da incendio.

Si tratta di circostanze non vere.

Lo si desume, in primo luogo, dalle dichiarazioni dei medici legali che si occuparono dell'esame dei resti raccolti a Bascapè e dai ricordi del responsabile dei servizi sanitari dell'ENI: “... *Quanto agli accertamenti medico legali, mi sembra di essermi limitato a cercare alcune sostanze tossiche e precisamente alcool, nei tessuti umani a mia disposizione. Non ci ponemmo il problema di accertare se l'incidente fosse stato determinato da un'esplosione: tale ipotesi non ci sfiorò neanche. Prendo atto che lei mi legge il paragrafo 12.3.1. ... della relazione d'inchiesta ... Osservo quanto segue: sulla base della verbalizzazione dei rilievi necroscopici rilevati allora¹², ritengo di dover considerare improprie le deduzioni tratte dal paragrafo testé lettomi o, comunque, che esse non potessero essere tratte dai caratteri dei resti di cui al verbale sopra citato. Tengo a sottolineare come io non abbia fatto riflessione finalizzata al riscontro di caratteri dimostrativi di una*

¹² “... A questo punto, dopo aver raccolto in separate bare i resti come sopra descritti, ai quesiti formulabili in relazione all'epoca ed alla causa della morte, risponde:

1) trattasi resti cadaverici provenienti da più salme depezzate da poche ore;

2) la causa della morte deve essere attribuita a traumatismo pluricontusivo complesso per disastro aereo. Le tracce di carbonizzazione su alcuni pezzi anatomici rivelano che l'azione del calore si è estrinsecata dopo il depezzamento dei cadaveri. Nelle condizioni d'esame non è possibile procedere ad esami di laboratorio idonei e conferenti per mettere in evidenza eventuali stati morbosi ed in particolare stati di intossicazione nel pilota”, v. processo verbale di descrizione ricognizione e sezione di cadavere, in procedimento n. 2471/62, allegato 1 pagg.15-16.

evenienza lesiva diversa dalle conseguenze del violentissimo impatto contro il terreno. Non ricordo che sui resti da me esaminati vi fosse stato terriccio”¹³.

“All'epoca della morte dell'ing. MATTEI io ero il direttore del locale istituto di medicina legale ... Non sono stato sul luogo ove si era verificato il disastro, ma mi sono occupato del riconoscimento dei resti umani rinvenuti ... Mi si pose - non so se da me stesso o da altri - il quesito se le lesioni fossero determinate dall'esplosione dell'aereo in volo, dall'impatto del velivolo col suolo o dalla deflagrazione di un ordigno a bordo. Per la verità non fu effettuato alcun accertamento che potesse validamente risolvere il dilemma: si dava da tutti per pacifico che l'aereo era precipitato per un guasto meccanico. D'altro canto molta della gente presente ci metteva fretta perché definissimo subito la cosa e inoltre ricordo di non aver notato da parte di nessuno alcun reale interessamento all'approfondimento degli esami medico legali. Mi stupì inoltre, anche se successivamente, che non fossero stati portati presso l'Istituto da me diretto alcuni resti del velivolo, per vedere se esistevano reperti indicativi del meccanismo di produzione delle lesioni. Le ribadisco anzi che al momento delle indagini autoptiche, nessuno ... [aveva] palesato il sospetto che la caduta del velivolo dovesse essere attribuita a una esplosione. Normalmente in caso di disastri aerei, oltre che sottoporre al medico legale anche alcuni pezzi del velivolo, si fa in modo che lo stesso medico legale

¹³ Verbale delle dichiarazioni rese da Renato GARIBALDI il 28 gennaio 1995, pagg. 770-771.

¹⁴ Verbale delle dichiarazioni rese da Tiziano FORMAGGIO il 28 gennaio 1995, pag. 768.

¹⁵ Verbale delle dichiarazioni rese da Michele SALVINI il 2 febbraio 1995, pag. 773.

¹⁶ Perizia medico-legale del prof. Carlo TORRE, in allegato 9.

partecipi a una ricognizione dei luoghi del disastro: io non venni invitato. Ci limitammo in sostanza a un esame diretto dei resti che ci avevano sottoposto e dell'attribuzione dei medesimi. Ricordo inoltre che i resti umani ci furono portati già detersi dal fango e quindi, probabilmente, anche da eventuali sostanze chimiche adese ai tessuti umani”¹⁴.

“Ricordo che si scavava soprattutto nella buca principale ove erano i resti più grossi dell'aereo ... Rammento peraltro che notai con disappunto che chi scavava era alla ricerca soprattutto di una valigetta. Io intervenni dicendo di essere stato incaricato, come medico, di cercare i resti umani di chi viaggiava a bordo del velivolo precipitato. Ciò voleva dire che la tecnica di ricerca doveva essere tale da privilegiare la ricerca con procedimenti adeguati per eliminare la fanghiglia e trattenere le parti interessanti ... Ho quindi raggiunto l'istituto medicina legale per seguire e presenziare l'autopsia. Erano stati rinvenuti dei pezzi di apprezzabili dimensione, una spalla, un avambraccio ed un cingolo scapolare. L'autopsia si sostanziò nel riconoscimento e nell'attribuzione dei pezzi. Non ricordo che sia stata enunciata da taluno la intenzione di verificare l'esistenza di eventuali residui di esplosione sulle parti anatomiche recuperate a Bascapè”¹⁵.

Le circostanze di cui al § 12.3.1 della relazione di inchiesta, sono inoltre smentite dal rinvenimento di numerosi frammenti metallici nelle salme riesumate di Enrico MATTEI e Inerio BERTUZZI. Frammenti anche infissi nei residui tessuti molli e ossei e, quindi, decisamente interpretabili come proiettili primari o secondari¹⁶.

“Circa l'ipotesi di morte non traumatica si fa notare che sui resti cadaverici identificati come appartenenti al pilota BERTUZZI Irnerio non si è potuto eseguire alcuna ricerca concludente per stabilire eventuali stati di intossicazione al momento della morte od altri stati patologici perché i resti sicuramente identificati come provenienti dal cadavere del BERTUZZI non erano idonei ad indagini tossicologiche o di altra natura, trattandosi in particolare di lembi cutanei con adesi tessuti maciullati, commisti a parti anatomiche provenienti da altri cadaveri intrisi di carburante o alterate dall'azione della temperatura elevata, avvolti da terriccio che dovette essere allontanato per l'identificazione anatomica dei resti cadaverici mediante lavatura”.

“Al momento dell'incidente, a causa dell'ora inoltrata e delle cattive condizioni del tempo (pioggia, visibilità limitata), nonché del carattere poco frequentato della località dell'incidente stesso, non è

Si tratta di affermazioni in contrasto con il *processo verbale di descrizione, ricognizione e sezione di cadavere* del 28 ottobre 1962, nel quale il magistrato - tra l'altro - *“da atto che il teste TROLLI permette l'attribuzione dei ... resti così come sotto elencati e individuati sulla base della personale conoscenza del MATTEI Enrico e del BERTUZZI Irnerio nonché, previo esame dei frammenti di indumenti adesi alle varie parti anatomiche: ... BERTUZZI Irnerio: ampio frammento di cute corrispondente alla regione posteriore del corpo e comprendente il cuoio capelluto della regione nucale e gli orecchi nonché la zona del dorso fino ai lombi; numerosi frammenti di cuoio capelluto con capelli neri di media lunghezza; regione coxo-femorale di sinistra; frammenti di colonna vertebrale nel tratto lombare e un frammento di colonna vertebrale nel tratto toracico; parte della matassa intestinale”*¹⁷. E' evidente che si tratta di resti anatomici di apprezzabili dimensioni, raccolti soprattutto a distanza dalla buca e, quindi, non bruciati dalle fiamme divampate sulla buca o intorno ad essa¹⁸.

L'esame dei numerosi testi che hanno riferito della fase precedente e di quella successiva alla caduta dell'I-SNAP, ha già sufficientemente evidenziato l'inesattezza delle affermazioni della commissione.

¹⁷ *Processo verbale di descrizione ricognizione e sezione di cadavere*, pagg. 15 e 16 del procedimento n. 2471/62, in allegato 1.

¹⁸ *“... La maggior parte dei resti del velivolo trovasi in prossimità della buca, mentre sul fondo, sito di fronte nel senso di direzione di caduta dell'aeromobile ... rinveniamo ... la parte posteriore di un tronco umano con annesso cuoio capelluto, rivestita da una giacca di colore bluastro indossata sopra la camicia azzurra; nel taschino della giacca vi è la patente di guida del pilota BERTUZZI Irnerio ...”*, *“Verbale di visita e descrizione di località e rinvenimento di resti cadaverici”* del 28 ottobre 1962, redatto dal magistrato e dal medico legale dott. Renato GARIBALDI, pagg. 8 e 9 del procedimento n. 2471/62, in allegato 1.

stato possibile raccogliere testimonianze utili per la ricostruzione della fase finale del volo immediatamente precedente la caduta del velivolo. Anche le dichiarazioni relative alla fase immediatamente seguente l'incidente sono di scarsa utilità”.

**“ELEMENTI SICURI ...
Dall'indagine necroscopica non è emerso alcun reperto che documenti lesioni attribuibili a focolai di esplosioni che possano aver lesi gli occupanti prima che si fosse abbattuto al suolo”.**

Si è già osservato che tale conclusione è assolutamente arbitraria. Il medico legale, infatti, ha solo rilevato che *“le tracce di carbonizzazione su alcuni pezzi anatomici rivelano che l'azione del calore si è estrinsecata dopo il depezzamento dei cadaveri”*¹⁹.

LE APPENDICI ALLA RELAZIONE DI INCHIESTA

Nel volume “appendici” sono raccolti una serie di allegati, identificati con una coppia di numeri: arabo/romano.

L'impaginazione non segue la numerazione.

Le appendici non contengono gli allegati 1, 2, 5, 7 e 10.

Non è dato conoscere il contenuto di tali allegati.

ALLEGATO 8°/I

L'allegato 8°/I contiene il piano di volo (PLN) e il messaggio diramato dall'ente di controllo aereo competente al momento dell'effettivo decollo dell'I-SNAP (DEP).

Non è una fotografia degli originali, bensì di una copia riscritta degli stessi. Non vi è traccia dei messaggi originali.

Il primo rigo individua l'ente originatore del messaggio.

Il piano di volo riscritto nell'appendice 8°/I non è il messaggio trasmesso da Catania, bensì il *“181° messaggio rilanciato nella giornata dal centro di trasmissione ausiliario di Monte Venda, costituito presso il Centro Controllo Regionale del Traffico Aereo di Milano Due (LIPWZC), [con] ... sede a Padova Monte Venda”*²⁰.

Il PLN riscritto nell'allegato 8°/I non riporta l'orario previsto per il decollo, che è sostituito dalle lettere QWEP.

Tale orario (12.30) è invece indicato nella copia del piano di volo rintracciato presso la direzione dell'aeroporto civile di Milano Linate²¹, originato da un ente ubicato nell'ambito dell'aeroporto di Milano Linate.

Nello stesso allegato 8°/I, la trascrizione DEP è invece priva del primo rigo, per cui è impossibile individuare l'ente che l'ha originata²².

¹⁹ *Processo verbale di descrizione ricognizione e sezione di cadavere*, del 28 ottobre 1962, pagg. 15 e 16 del procedimento n. 2471/62. All. 1.

²⁰ V. prot. ITAV/100/1208/G40-5 dell'Aeronautica Militare, Ispettorato delle Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo, 1° Reparto Servizio Controllo Spazio Aereo ed Informazioni Aeronautiche, del 22 aprile 1996, pagg. 776-793.

²¹ Pag. 794.

Copia della DEP, rintracciata presso la direzione dell'aeroporto civile di Milano Linate, reca invece al primo rigo l'indicazione MOA174.

Su questi argomenti sono stati sentiti alcuni testi.

Francesco BIONDO, componente della commissione di inchiesta e all'epoca capo della segreteria tecnica al Centro Regionale Traffico Aereo di Linate, osserva: “... *Non ho personalmente mai preso visione dell'originale del piano di volo, né dei telex relativi. Mi sembra strano che tra gli allegati alla relazione non sia inserita almeno una fotocopia o fotografia di tale documento, che peraltro dovrebbe essere conservato tra i documenti utilizzati e archiviati, che dovrebbero essere al Ministero della Difesa o a quello dei Trasporti*”²³. “... *Prendo atto che lei mi mostra il piano di volo riportato nelle appendici della relazione di inchiesta e il piano di volo contenuto nell'allegato 45 [pag. 794]. Circa la differente sigla dell'originatore, ipotizzo che il piano riportato nella relazione di inchiesta sia quello trasmesso da Catania, mentre quello contenuto nell'allegato 45 [pag. 794] sia stato ritrasmesso da Roma agli altri Enti, completo della previsione di partenza. Prendo atto che lei mi fa osservare come la DEP contenuta nell'allegato 45 [pag. 794] indica lo stesso originatore del PLN dello stesso allegato, mentre la DEP riportata nella relazione di inchiesta appare priva della riga dove dovrebbe essere indicato l'originatore: non so darle una spiegazione*”²⁴.

²² “Ricordo che il 27 ottobre 1962, svolgevo attività lavorativa in qualità di ufficiale dell'Aeronautica Militare con il grado di tenente con incarico di controllore del traffico aereo presso il Centro Controllo di Milano-Linate. Ricordo che il 27 ottobre 1962, ero di turno in sala operativa del citato centro di controllo, turno dalle ore 13,00 alle 19,00 ... Si dà atto di mostrare al sig. RUGGERI, l'allegato 8/I (della relazione d'inchiesta sull'incidente avvenuto a Bascapè il 27/10/1962) e in merito osserva che: trattasi del copia del messaggio trasmesso con telescrivente dal CDA di Catania relativo al piano di volo dell'aereo I-SNAP 760 ai seguenti destinatari: CDA Linate - Centro Regionale di Controllo di Roma - Centro Regionale di Controllo di Milano - poi dovrebbe esserci il settore di Montevenda-Padova - CDA di Malpensa. Il testo si riferisce ad un piano di volo misto con partenza e buona parte del volo condotta secondo le regole del volo a vista e l'ultima parte condotta secondo le regole del volo strumentale (la parte di avvicinamento). Si evince che a bordo vi sono tre persone ma non si rileva l'orario previsto di decollo. Il secondo messaggio si riferisce alla comunicazione agli enti di cui sopra dell'orario reale di decollo che è ore 15,57 GMT”, verbali delle dichiarazioni rese da Arturo Mario RUGGERI il 7 e il 14 aprile 1995, pagg. 795 e 797.

²³ Verbale del 7 giugno 1995, pag. 711. Il documento in questione non è conservato né presso il ministero della difesa, né presso quello dei trasporti. I documenti dell'inchiesta amministrativa e tutto il dossier tecnico sull'incidente di volo dell'I-SNAP avrebbero dovuto invece essere archiviati e conservati. Sono invece state conservate solo le copie della relazione e delle appendici, con pochissimi documenti privi di interesse.

Giuseppe ARENA, aviere in servizio presso il CDA di Catania, peraltro ricorda: “... *che la mattina del 29[28].10.1962, dopo essere smontato dalla notte, io e tutti i colleghi della torre di controllo che svolgevano il mio stesso turno, eravamo andati nell'ufficio del comandante del gruppo ..., il quale ci aveva chiesto alcune delucidazioni sull'aereo dell'ing. MATTEI. Il Maresciallo FRAGALÀ aveva provveduto a dattiloscivere le nostre dichiarazioni che noi avevamo sottoscritto [v. allegato 13 alle appendici della relazione di inchiesta] ... In quella circostanza ero venuto a conoscenza che l'originale del piano di volo firmato da BERTUZZI, le strip di volo della torre e la bobina delle registrazioni delle conversazioni tra il pilota e la torre erano stati presi in consegna dal comandante per essere messi a disposizione della commissione di inchiesta”, verbale delle dichiarazioni rese da Giuseppe ARENA il 15 dicembre 1995, pagg. 800-801.*

²⁴ Verbale del 26 gennaio 1996, pag. 717.

Andrea ARTONI, nel 1962 controllore del traffico aereo presso la Torre e il Centro Regionale di Controllo di Linate, rileva: “... prend[ò] visione ... del piano di volo contenuto nella cartella allegato 45 [pag. 794] e confrontandolo con il piano di volo che pare riscritto all'allegato 8°/I, noto che si tratta dello stesso piano di volo scritto in maniera diversa e con un originatore differente (MOA072 - RYP181), ma con stesso orario di trasmissione da Catania (271126 LICCZT); il piano di volo dell'allegato 45 [pag. 794] riporta lo stimato di partenza (12.30), mentre all'allegato 8°/I non è riportato alcun orario stimato, ma l'annotazione QWEP che vuole dire, se non ricordo male, 'l'orario sarà comunicato appena possibile'”²⁵.

Può infine osservarsi che il piano di volo presentato da Imerio BERTUZZI al CDA di Catania prevedeva il decollo alle 12.30 e una rotta via terra. Lo stesso piano di volo venne confermato a voce poco prima del decollo, verso le 16.45²⁶, ma l'I-SNAP seguì una rotta sul mare²⁷.

ALLEGATO 8°/II

Si tratta di una fotografia che riprende in unica immagine - apparentemente in originale - tutte le STRIP relative all'ultimo volo dell'I-SNAP, accostate l'una all'altra.

Le STRIP sono dei nastri di carta sui quali gli addetti agli enti di controllo attraversati da un aereo, ne annotano l'orario di passaggio, previsto ed effettivo.

Di tale allegato, Francesco GIAMBALVO e Andrea ARTONI osservano: “... le STRIP riportate nelle appendici della relazione di inchiesta, paiono vergate dalla stessa mano. Tale impressione mi deriva non tanto dall'osservare che i numeri sono scritti grosso modo tutti alla stessa maniera (i numeri venivano infatti scritti secondo la tecnica grafica insegnata dagli americani, almeno da parte di coloro che avevano seguito i corsi degli americani: anche se è poco credibile che tutti gli operatori di tutti gli Enti di Controllo attraversati dall'I-SNAP, abbiano seguito un corso dagli americani), quanto dalla apparente identità di grafia nelle lettere del nominativo del velivolo”²⁸.

“... L'allegato 8°/II è formato da una serie di STRIP che sono palesemente riscritte. Non si tratta cioè delle strip originali. Lo desumo sia dalla circostanza che tutte

²⁵ Verbale del 20 gennaio 1996, pagg. 802 - 803.

²⁶ “Il sottoscritto primo aviere governo - operatore in fonìa - ARENA Giuseppe in servizio presso il C.D.A. di Catania - Fontanarossa, dichiara che il giorno 27 ottobre 1962 alle ore 15.45\Z circa si è presentato presso l'ufficio informazioni volo il signor BERTUZZI - comandante del velivolo I-SNAP il quale ha dichiarato di confermare lo stesso piano di volo e che in rotta, dopo il C.T.R. avrebbe chiesto la clearance al traffico aereo di Roma. Catania 29 ottobre 1962”, dichiarazione sottoscritta da Giuseppe ARENA, allegata (13/V) tra le appendici della relazione di inchiesta, pag. 799.

“Nell'ottobre del 1962 prestavo servizio presso il C.D.A. all'aeroporto Catania Fontanarossa quale operatore in fonìa. Il giorno in cui è morto l'ing. MATTEI nei pressi di Milano, io avevo svolto il turno pomeridiano con inizio alle ore 14.00 e termine alle ore 20.00 o 21.00. Ricordo che nel pomeriggio si era presentato il comandante BERTUZZI per confermare un piano di volo che era stato precedentemente compilato. La conferma era stata data a voce rispetto al documento sottoscritto dal BERTUZZI”, verbale delle dichiarazioni rese da Giuseppe ARENA il 15 dicembre 1995, pagg. 800-801.

²⁷ “Prendo atto che lei mi permette di leggere il capitolo 14° della relazione ministeriale di inchiesta, da pagina 33 a pagina 35, riguardante la ricostruzione del volo fino al momento dell'incidente. Non so darle spiegazione sul perché BERTUZZI abbia predisposto un piano di volo via terra, per poi percorrere una rotta sul mare”, verbale delle dichiarazioni rese da Giovanni CUOGHI il 29 dicembre 1995, pag. 804.

²⁸ Verbale delle dichiarazioni rese da Francesco BIONDO il 26 gennaio 1996, pag. 717.

*le strip paiono scritte dalla stessa mano, sia perché non sono annotate in maniera frettolosa come avviene invece nella pratica operativa*²⁹.

Le STRIP allegate alla relazione di inchiesta non raffigurano dunque gli originali (dei quali peraltro non vi è traccia), bensì dei “falsi”, scritti da una sola mano e verosimilmente in un unico contesto.

ALLEGATO 13°/VII

Si tratta della fotografia del rapporto di consegna di un rifornimento di 758 litri di cherosene, effettuato a Catania Fontanarossa tra le 10.00 e le 10.25 del 27 ottobre 1962.

Non sono invece allegate le copie del secondo rifornimento effettuato nella stessa mattinata e nello stesso aeroporto, né del rabbocco effettuato alle 16.00³⁰.

Manca infine anche la bolla relativa al rifornimento effettuato il giorno precedente nell'aeroporto di Punta Raisi³¹.

Sono omissioni particolarmente gravi, soprattutto a fronte delle dichiarazioni del generale Francesco BIONDO, componente della commissione di inchiesta: “... **Ricordo che in commissione si era parlato della stranezza di due rifornimenti effettuati l'uno di seguito all'altro, senza che il velivolo avesse consumato carburante tale da giustificare tale comportamento** ... Non so nulla e non si è mai parlato di un precedente rifornimento effettuato il giorno prima a Palermo. Per avere parlato dei due rifornimenti, evidentemente disponevamo delle rispettive pezze di appoggio, per cui mi pare strano che non vi siano ... le fotografie di tutti i documenti, ma di uno solo ... Ricordo perfettamente il problema che si era posto in commissione e di cui le ho già riferito, di un doppio rifornimento di carburante all'aereo di MATTEI, che non appariva giustificato dall'attività di volo di quel giorno. **Ricordo che c'erano delle bollette che attestavano tali rifornimenti - inviate da qualcuno o acquisite direttamente dalla commissione in Sicilia - il cui contenuto appariva inesplicabile e non si è riuscito a dare alcuna spiegazione su tale punto. So che di questo problema non se ne diede atto nella relazione, ma ci si limitò a parlarne quando le bollette furono sottoposte alla nostra attenzione** ...”³².

L'OROLOGIO DI BORDO

²⁹ Verbale delle dichiarazioni rese da Andrea ARTONI il 20 gennaio 1996, pagg. 802-803.

³⁰ “Il primo pieno l'ho fatto la mattina del 27 ottobre 1962 intorno alle 10,45. Intorno alle 16.00 dello stesso giorno ricordo di aver soltanto rabboccato del carburante mancante i serbatoi ... Alla stazione ESSO eravamo quattro rifornitori: ADDUCI, ALLEGRA, GIUFFRIDA e io. ... E' naturale che, se il pilota mi ha chiesto di fargli il rabbocco vuole dire o che si è alzato in volo consumando carburante, o che ha provato i motori da fermo o che ha aperto i rubinetti buttando via il kerosene o che si trattavano di due aerei diversi ... Sono stato interrogato dalla pubblica sicurezza aeroportuale (non dai carabinieri), il giorno successivo alla morte dell'ing. MATTEI. Ricordo di avere riferito tutte circostanze che ricordavo e di cui a lei ho riferito anche se con memoria più sbiadita di quell'epoca”, verbali delle dichiarazioni rese da Giovanni DEL QUERCIO il 1° e il 23 giugno 1995, pagg. 809 e 811.

³¹ V. rapporto n. 250/3-1962 di prot. del 28 aprile 1962, trasmesso all'autorità giudiziaria dal comandante della tenenza carabinieri dell'aeroporto di Palermo: “... ripartì alle ore 10.50 con il solo pilota alla volta dell'aeroporto internazionale di Palermo Punta Raisi, dove giunse alle ore 11.10. Anche su questo aeroporto il bireattore sostò per breve tempo che venne utilizzato dal pilota per le operazioni di rifornimento di **620 litri** di cherosene ... alle ore 08,40 del 27 ottobre l'aereo venne rifornito alla presenza del pilota con l'erogazione di **litri 852** di carburante ... e alle ore 9.40 successive ripartì senza passeggeri ... rientrando a Catania Fontanarossa alle ore 10,04 ... all'inizio di quest'ultima sosta ed esattamente alle ore 10,06 l'aereo venne ancora rifornito con **litri 758** di kerosene ...”, pagg. 192-196 del procedimento n. 2471/62, in allegato 1.

³² Verbali del 7 giugno e del 29 agosto 1995, pagg. 711 e 715.

Lo stesso dispaccio ANSA che dà notizia del rinvenimento dell'orologio "Omega" e della mano di Enrico MATTEI con anello, aggiunge che *"i vigili hanno pure trovato un orologio di bordo indicante la durata del volo: le lancette sono spezzate fra le due ore e otto minuti e le due ore e dieci minuti"*³³.

Giuseppe MAZZI, specialista dell'ufficio aeromobili della SNAM, ha memoria di tale strumento: *"Ho partecipato alla ricomposizione dell'I-SNAP in un hangar militare di Linate. Ricordo che tra gli strumenti c'era anche l'orologio di bordo, ma non so che ora segnasse"*³⁴.

L'orologio di bordo, senz'altro disponibile sulla plancia dell'I-SNAP³⁵, non compare peraltro tra i resti raccolti a Bascapè e non ve ne è traccia nè tra gli atti del primo procedimento giudiziario né nella relazione della commissione ministeriale di inchiesta³⁶.

La durata del volo che tale strumento avrebbe potuto documentare (tra le due ore e otto e le due ore e dieci), differisce sostanzialmente da quella ritenuta dalla commissione nominata dal ministro della difesa (dalle 16.57 GMT alle 16.56.10/16.59.00 GMT).

LA PERIZIA BELLONI/ZANASI

Il 28 ottobre 1963 il magistrato titolare dell'indagine affida all'ing. Giulio BELLONI - affiancandogli successivamente l'ing. Adelio ZANASI - l'incarico di descrivere i luoghi, di esaminare i resti del velivolo, di descriverne la posizione sul terreno e di riferire sulle cause della sciagura³⁷.

In un secondo momento l'incarico viene ampliato chiedendo ai periti di valutare anche l'ipotesi che l'aereo potesse essere caduto a seguito di un sabotaggio³⁸.

Giulio BELLONI è un professionista pavese, mentre Adelio ZANASI è il direttore centrale del Registro Aeronautico Italiano³⁹.

Quanto alla descrizione dei luoghi e all'esame dei resti del velivolo, i periti si limitano a recepire i dati offerti dalla relazione ministeriale di inchiesta.⁴⁰

³³ Comunicato ANSA delle 12.17 del 28 ottobre 1962, pag. 679.

³⁴ Giuseppe MAZZI, verbale del 27 giugno 1995, pag. 598.

³⁵ V. Relazione ministeriale di inchiesta, parte II^a, cap. 3^o, *Informazioni sull'aeromobile*, § "o", pag. 126, nonché il verbale del 10 marzo 1995, a pag. 601, di Francesco GIAMBALVO, pilota del Morane Saulnier e componente della commissione ministeriale: *"... A bordo del Paris II c'era un orologio di bordo che segnava la durata del viaggio e che veniva attivato dal pilota al momento in cui veniva lasciata la piazzola di partenza e veniva fermato all'atterraggio"*.

³⁶ Come si evince anche dalle dichiarazioni rese da Francesco BIONDO, un altro dei componenti della commissione ministeriale: *"... Non ricordo assolutamente dell'eventuale rinvenimento dell'orologio di bordo"*, verbale del 7 giugno 1995, pag. 711.

³⁷ Il quesito era formulato nei seguenti termini:

*"- Acceda il perito nella località in cui è precipitato l'aereo della SNAM la sera del 27 ottobre 1962 e proceda ad una accurata descrizione del luogo;
- Esami i resti del velivolo descrivendone la posizione attuale;
- Riferisca sulle cause della sciagura e su quant'altro utile ai fini di giustizia"*.

³⁸ *"Presa visione degli atti ed esperite le indagini tecniche del caso, dica il perito di concerto con l'ing. BELLONI, nominato perito con ordinanza del 29 ottobre 1962, quali furono le cause del disastro aereo del 27 ottobre 1962, con particolare riferimento alla sussistenza o meno di possibili azioni delittuose altrui"*.

³⁹ Cui il prof. ALDINIO, componente della commissione di inchiesta, aveva indirizzato il promemoria riservato del quale si è innanzi fatto cenno.

⁴⁰ *"Non reputo possibile effettuare in luogo un accurato esame dei resti del velivolo; a mia richiesta, vengo autorizzato dal Procuratore della Repubblica ad esaminarli presso l'aeroporto di Linate, dove a cura della Commissione Ministeriale vengono inviati"*.

D'altronde l'ing. BELLONI giunge a Bascapè il mattino del 28 ottobre e rileva che - sotto la direzione di "membri della commissione di inchiesta"⁴¹ - "parte dei pezzi erano" già "stati posti in cassoni, parte" già "raccolti in mucchi e" solo "parte" dei resti "si trovavano ancora conficcati in una buca nel terreno".

Disapplicando le norme ICAO, lo stato dei luoghi era stato quindi irreparabilmente alterato prima che fosse rilevata la diffusione sul terreno di **tutti** i resti umani e i rottami dell'aereo.

L'ing. BELLONI è inoltre testimone di un'ulteriore grave violazione delle prescrizioni ICAO e delle più elementari regole di investigazione. Egli, infatti, da atto di aver "[e] parzialmente assistito alla **disinfezione dei pezzi** ... all'interno dell'aviorimessa 'Breda' dell'aeroporto di Linate", dopo aver "preso contatto con **alcuni** membri della commissione ministeriale d'inchiesta".

Il collegio peritale inizia di fatto i propri lavori solo dopo il deposito della relazione ministeriale di inchiesta. Soltanto nel marzo 1963, infatti, BELLONI e ZANASI, **sotto la guida** di due componenti della commissione di inchiesta, esaminano i resti dell'aereo⁴².

Le conclusioni peritali sono pertanto fondate sui dati di fatto e sugli accertamenti tecnici mutuati dalla relazione della commissione ministeriale⁴³, le cui conclusioni vengono interamente recepite.

Gli stessi rilievi mossi alla relazione di inchiesta possono quindi essere riformulati anche per la perizia giudiziaria.

La superficialità degli accertamenti peritali è peraltro evidente leggendo le conclusioni rassegnate dagli ingg. BELLONI e ZANASI: "*La particolare natura delicata e complessa dell'indagine, l'incompletezza del materiale di osservazione in parte distrutto, l'impossibilità di attingere a deposizioni testimoniali di qualche utilità, non consentono, come d'altro canto è frequente in casi del genere, di individuare la causa della sciagura, lasciando solo la possibilità di formulare alcune ipotesi a riguardo*".

Il "materiale di osservazione" era invece ingente e, pur se "*in parte distrutto*", sarebbe stato comunque sufficiente per la ricerca di eventuali tracce (fisiche o chimiche) di esplosione.

⁴¹ In realtà, a parte il presidente (e forse pochi altri), nominato dallo stesso ministro della difesa la sera del 27 ottobre, i telegrammi di nomina dei restanti componenti della commissione vengono trasmessi ai destinatari solo verso le 11.00 del 28 ottobre, come si evince dal fascicolo dell'incivolo acquisito presso l'aeroporto civile di Linate, pag. 819.

⁴² "Il giorno 27 marzo in Milano, aeroporto di Linate ... alla presenza del sig. procuratore i due periti ingg. BELLONI e ZANASI, i due membri della commissione ministeriale col. CAPUCCI e ing. ALDINIO, i due sottufficiali di P.S. FIDANZA e FONTANELLA procedono ad un esame particolareggiato dei resti del velivolo I-SNAP precipitato in Bascapè il 27 ottobre 1962".

⁴³ "L'esame dei resti dell'aeroplano è stato eseguito dai periti presso l'aeroporto di Linate nei locali ove i resti medesimi erano stati trasportati, riordinati ed investigati a cura della commissione ministeriale d'inchiesta, dopo compiuti gli accertamenti sul luogo dell'incidente cui aveva partecipato il perito dott. ing. BELLONI. I periti, compiuto il loro esame e presa conoscenza del testo della relazione sull'incidente elaborata dalla sopra citata commissione ministeriale, e in particolare del cap. 11° della relazione medesima, contenente la descrizione dettagliata della ubicazione sul terreno dei resti dell'aeroplano come furono rinvenuti, nonché l'esposizione degli accurati accertamenti successivamente eseguiti, **hanno pienamente concordato su quanto esposto in detto capitolo e ritenendo esaurienti e complete sotto ogni aspetto le investigazioni già compiute, hanno stabilito che non erano necessarie, ai fini del loro mandato, ulteriori indagini sui resti dell'aeroplano...**".

L' "impossibilità di attingere a deposizioni testimoniali di qualche utilità", è infine smentita dall'aver potuto rintracciare numerosi testimoni anche a distanza di molto tempo.