

AVVERTENZA: La relazione Pellegrino non va letta come una sorta di maxi-sentenza definitiva, ma soltanto come <<la formulazione di un giudizio storico-politico globale>>. Come ogni analisi storico-politico essa è, comunque, soggetta a integrazioni e mutamenti.

LA STRAGE DI USTICA

Nell'analisi della Commissione Stragi (relazione Pellegrino)

Il disastro di Ustica resta tuttora avvolto dal mistero.

Allo stato delle acquisizioni infatti non è dato ancora affermare in termini di ragionevole certezza che si sia trattato di un disastro colposo o di un attentato doloso, pur apparendo ormai insostenibile la tesi originaria del cedimento strutturale.

In merito va riconosciuto che, come acutamente osservato in sede letteraria¹, il relitto, pure oggetto di ripetute ed onerose campagne di recupero ed ormai quasi integralmente ricostruito, "non risponde" e cioè non è idoneo a chiarire l'interrogativo sulla causa del disastro; vale a dire a sciogliere il dubbio se lo stesso sia stato dovuto dall'impatto con un missile o con un altro aeromobile, ovvero dall'esplosione di un ordigno collocato al suo interno.

La prima delle due ipotesi lascerebbe spazio all'alternativa tra evento colposo e evento doloso; la seconda collocherebbe sicuramente l'evento tra i più gravi atti stragisti che hanno funestato la vita del paese.

Malgrado il perdurare di tale complessiva incertezza sulla natura dell'evento, la Commissione ritiene opportuno riferirne all'interno della presente relazione d'insieme, considerato che la complessa vicenda istituzionale, che si è attivata in ordine al disastro, appare anch'essa ascrivibile alla patologia del "doppio piano di realtà", che nasce dal contrasto tra una verità apparente, immediatamente ufficializzata, ed una verità occulta, cui è possibile giungere solo se ha esito favorevole un complesso e tormentato itinerario di disvelamento.

In tale prospettiva può addirittura affermarsi che il caso del DC9 Itavia ha rappresentato nel corso di questi quindici anni uno dei simboli più eloquenti di quel lato della storia italiana segnato da aspetti oscuri e comportamenti omissivi.

La richiesta di conoscere la verità su Ustica, oltre che sull'ineludibile domanda dei familiari delle vittime, poggia sull'esigenza da parte del paese di sapere se vi siano limiti, e quali, alla propria sovranità o alla propria capacità di perseguire autonome scelte politiche e morali.

La questione che la vicenda del DC9 Itavia solleva riguarda la possibilità di mettere a nudo errori e mancanze degli apparati pubblici, individuando responsabilità ed agendo per prevenire il ripetersi di situazioni analoghe, senza per questo porre sotto processo l'intera struttura dello Stato.

¹ Del Giudice - Staccando l'ombra da terra - Einaudi, 1994.

Le conseguenze di una mancata risposta alla esigenza di verità si misurano in termini di sospetto e sfiducia generalizzata nei confronti delle istituzioni. Questo è il motivo per il quale la Commissione ha dedicato al "caso Ustica" una parte rilevante della propria attività di indagine, contribuendo, di concerto con la magistratura, a sollevare almeno parzialmente il velo su uno scenario di responsabilità da cui sono dipesi, e tuttora dipendono, molti degli impedimenti che ostacolano l'accertamento della verità.

Magistratura e Commissione parlamentare sono giunte alla conclusione che nel "caso Ustica" si possono individuare comportamenti sanzionabili, anche penalmente, che sussistono indipendentemente dall'accertamento delle cause della caduta del DC9.

L'inchiesta, specialmente nel corso degli ultimi anni, ha seguito un doppio binario. Da un lato è proseguita, tra innumerevoli difficoltà, l'indagine mirata a ricostruire la dinamica degli avvenimenti basata sui pochi e lacunosi elementi ancora accessibili a quindici anni dal fatto.

Sempre più però, stante l'impossibilità di arrivare ad un quadro completo e coerente capace di far risalire a quanto accaduto, l'attenzione si è venuta spostando sull'insieme dei comportamenti omissivi, degli sviamenti, delle condotte reticenti che in tutti questi anni sono stati di fatto la causa della dispersione, dell'occultamento o dell'inquinamento delle prove che avrebbero dovuto consentire l'accertamento della verità.

Il fatto che sin dall'avvio siano state taciute informazioni essenziali da parte di chi poteva e doveva fornirle, e ciò pur senza alcuna formale opposizione del segreto di Stato, ha condizionato pesantemente lo svolgimento dell'inchiesta.

Questo condizionamento giustifica la connessione che con il passare del tempo si è stabilita sempre più stretta tra la responsabilità per il disastro ed i reati di falso ideologico e falsa testimonianza. Reati questi ultimi contestati a uomini appartenenti alle istituzioni militari del nostro paese, anche con posizioni di alta responsabilità.

Il "caso Ustica", al di là del problema dell'accertamento della verità giudiziaria (compito di competenza esclusiva della magistratura), pone con forza il tema del rapporto tra poteri giudiziari, militari e politici, considerato sia dal punto di vista del difetto di trasparenza, del corporativismo, delle carenze dei poteri di controllo, della tendenziale indifferenza dei responsabili politici verso l'effettivo funzionamento dei pubblici apparati, sia dal punto di vista delle conseguenze di tutto ciò in termini di effetti depistanti sull'inchiesta, più o meno intenzionali.

Di seguito si intende dare brevemente conto delle fasi più significative di questa lunga inchiesta, per permettere di valutare il comportamento dei soggetti pubblici che ne sono stati a diverso titolo coinvolti.

Per un'analisi di maggiore dettaglio degli avvenimenti si rinvia alle due relazioni già trasmesse al Parlamento nel corso della X legislatura.

All'indomani della sciagura del Dc9 Itavia furono avviate due inchieste ufficiali, l'una dell'autorità giudiziaria e l'altra del ministero dei trasporti. Delle prime indagini e dei relativi atti urgenti si incaricò la procura di Palermo, sostituita dopo due settimane dalla procura di Roma per motivi di competenza territoriale.

L'inchiesta tecnica, di competenza ministeriale, fu invece affidata ad una commissione presieduta da un membro della direzione generale dell'Aviazione civile, il dottor Carlo Luzzatti.

Sin dalle prime battute il rapporto tra i due organi inquirenti risultò difficoltoso, come risulta dalla ricostruzione di cui si dà conto nella prima relazione della Commissione stragi.

In mancanza di specifiche procedure previste per il caso di disastri aerei la magistratura operò trattando i complessi problemi connessi con la sciagura aerea alla stregua di un incidente comune. D'altra parte, pur tecnicamente competente, l'organismo ministeriale non poté intervenire nella determinazione dei sequestri e degli accertamenti da effettuare in quanto privo dei relativi poteri.

Questa situazione influì negativamente sull'inchiesta soprattutto nelle primissime fasi, in quanto l'assenza di ogni coordinamento ostacolò il reperimento di molti elementi utili all'indagine.

La mancata intesa tra autorità giudiziaria e commissione ministeriale d'inchiesta è solo un aspetto del problema più generale dell'attività peritale. Nel corso degli anni non vi è stata infatti da parte dei giudici continuità di atteggiamento. All'orientamento del sostituto procuratore di Palermo, dott. Guarino, che nei giorni immediatamente seguenti alla sciagura aveva nominato un proprio collegio peritale, seguì dopo appena due settimane la scelta del pubblico ministero romano Santacroce di ignorare i periti d'ufficio per affidarsi esclusivamente agli esperti della commissione Luzzatti.

Una soluzione successivamente disattesa dallo stesso giudice, il quale nel 1982, benché Luzzatti e gli altri componenti della commissione fossero stati fino a quel momento pienamente coinvolti in tutti gli esami tecnici disposti dal magistrato, si rifiutò di consegnare alla commissione ministeriale i risultati di alcune analisi richieste di comune accordo ai laboratori dell'Aeronautica militare, determinando di fatto lo stallo dell'inchiesta ministeriale.

L'uscita di scena della commissione Luzzatti non impedì che anche l'attività dei consulenti tecnici d'ufficio, nominati in seguito, risultasse tormentata.

Costituito l'8 novembre 1984, il "collegio Blasi" (dal nome del suo presidente) presentò la sua prima relazione soltanto il 16 marzo 1989, avendo le operazioni di recupero del relitto occupato buona parte di questo lungo periodo di tempo.

Ma appena un anno più tardi, nel supplemento alla relazione redatto per rispondere a nuovi quesiti posti dal giudice, le conclusioni alle quali i periti erano precedentemente giunti furono clamorosamente rimesse in discussione.

Mentre la prima relazione concludeva indicando come probabile causa della caduta del Dc9 l'esplosione ravvicinata di un missile, nel supplemento depositato il 26 maggio 1990 due dei cinque esperti (tra cui il presidente Blasi) dichiaravano di essersi ricreduti, avendo nel frattempo maturato la convinzione che la causa del disastro fosse da attribuire all'esplosione di un ordigno all'interno del velivolo.

Il conflitto tra i periti indusse il giudice ad azzerare le risultanze peritali per ricominciare daccapo con un nuovo collegio.

Ma i nuovi consulenti, con una discutibile scelta dei tempi, furono nominati da Bucarelli il 17 luglio 1990, ovvero lo stesso giorno in cui il giudice presentava istanza d'astensione dalla prosecuzione delle indagini.

Il giudice istruttore Priore ereditò buona parte del collegio peritale costituito da Bucarelli, limitandosi a sostituire alcuni dei membri del nuovo collegio con esperti di nazionalità straniera.

Tra le prime iniziative del nuovo gruppo di periti d'ufficio vi fu la decisione di procedere ad un'ulteriore campagna di recupero, per riportare in superficie i resti del Dc9 ancora giacenti in fondo al mare. Un'operazione lunga e delicata, che inevitabilmente ritardò l'espletamento delle indagini sui nuovi reperti.

Solo a quattro anni dalla nomina del collegio peritale, il 23 luglio 1994, la relazione tecnica fu ultimata e consegnata al giudice. In essa prendeva corpo la tesi di un'esplosione interna, collocata nel vano toilette.

A tale conclusione i consulenti tecnici pervenivano in base a "significative ed oggettive evidenze derivanti dall'esame del relitto ricostruito che fanno ritenere plausibile l'ipotesi che un'esplosione all'interno della toilette possa ritenersi all'origine dell'incidente al velivolo I-TIGI".

Il giudizio tuttavia non fu unanime. Innanzitutto non vi fu accordo tra la relazione conclusiva del collegio peritale e i risultati delle perizie collegate (in particolare quella medico-legale, che rilevava l'assenza di segni di esplosione sul corpo dei passeggeri e quella balistico-esplosivistica, che rilevava l'assenza di segni di esplosione sui frammenti del CD9, toilette inclusa).

Vi fu poi la posizione dei professori Casarosa e Held, membri del collegio peritale, che distinguevano parzialmente le proprie conclusioni dagli altri periti in quanto, nella loro nota aggiuntiva alla relazione finale, sostenevano che l'alta probabilità dell'ipotesi di un'esplosione interna non doveva portare ad escludere categoricamente altre ipotesi (in particolare la semi-collisione), la cui coerenza dipendeva tuttavia dalla eventuale acquisizione di nuovi elementi circa la presenza di altri velivoli.

Casarosa ed Held ritenevano pertanto l'ipotesi esplosione interna

"molto probabile, ma affetta da non trascurabili livelli di incertezza".

La procura di Roma ha giudicato di notevole importanza le valutazioni concernenti il relitto proposte nella relazione conclusiva del collegio peritale.

In particolare è stata ritenuta convincente la descrizione delle modalità e dei tempi di separazione in volo delle varie parti dell'aereo, in quanto capace di fornire un'interpretazione coordinata delle analisi radar, delle registrazioni acustiche di cabina, delle analisi strutturali e dei reperti. Tuttavia, pur tenendo conto delle particolari difficoltà delle indagini peritali, pesantemente condizionate dagli occultamenti e sviamenti avvenuti nelle prime fasi della raccolta del materiale di prova, i giudici hanno rilevato come le argomentazioni a favore dell'esplosione interna non si possano considerare convincenti.

"La parte conclusiva dell'elaborato peritale concernente l'ipotesi di esplosione interna - affermano infatti - è affetta da tali e tanti vizi di carattere logico, da tante contraddizioni e distorsioni del materiale probatorio raccolto nella fase descrittiva e nelle perizie collegate, da essere inutilizzabile".

Così, dopo quindici anni, le conclusioni delle attività peritali sono ancora ad un punto morto, mentre le speranze di risalire alla verità partendo da dati di fatto tecnicamente ricostruibili si fanno sempre più ridotte.

Infine, sempre sul versante dell'attività peritale, ma vista nella prospettiva delle pressioni e dei condizionamenti subiti da alcuni consulenti nel corso del loro lavoro, va segnalato come negli ultimi mesi la magistratura abbia deciso di sollevare dall'incarico alcuni periti di ufficio ed abbia assunto gravi provvedimenti nei confronti dei periti di parte imputata, ipotizzando a loro carico il reato di consulenza infedele in collusione con la parte avversaria.

In un caso come nell'altro si è giunti a queste decisioni dopo il sequestro di documenti in possesso del gen. Stelio Nardini, ex capo di stato maggiore dell'Aeronautica.

Dalla copiosa documentazione in possesso di Nardini è emerso infatti un quadro di stretti rapporti tra vertici dell'Aeronautica - che, non si dimentichi, compare nell'ambito dell'inchiesta come parte civile -, militari imputati e loro periti, nonché alcuni dei periti del magistrato, in una sorta di quadratura del cerchio informativo che in tutti questi anni ha consentito all'Arma di avere un costante ed aggiornato quadro della situazione sul versante giudiziario.

Solo di recente, e in seguito alla concomitante iniziativa del Presidente di questa Commissione e dei magistrati, il Ministro della difesa è intervenuto

per revocare l'autorizzazione concessa agli ufficiali dell'Aeronautica a svolgere l'incarico di consulenti di parte imputata, ponendo fine ad un intreccio di "doppie fedeltà" che ha pesato a lungo sul ruolo dell'Aeronautica nell'inchiesta.

L'assenza sin dalle prime fasi di una conduzione unificata e continua delle indagini, sostenuta da puntuali competenze tecniche, ha compromesso in modo irrimediabile la completezza e l'affidabilità del quadro probatorio.

L'indeterminatezza dei dati iniziali, a sua volta, è stato il fattore che più ha condizionato negativamente lo sviluppo delle indagini, perché ha innescato un circolo vizioso.

La possibilità che gli elementi di prova già acquisiti potessero rivelarsi fuorvianti, perché lacunosi o addirittura manomessi, ha finito di fatto per essere assunta a giustificazione di un sostanziale letargo dell'inchiesta.

Per lunghi anni l'inchiesta giudiziaria è rimasta ferma in attesa del recupero del relitto, in quanto possibile fonte di prove non inquinate.

Ciò avveniva però quando il recupero era ritenuto da tutti un'eventualità remota, e nell'attesa di quell'evento improbabile si è tralasciato di indagare su altri aspetti meritevoli di attenzione.

Sarebbe però del tutto parziale un giudizio che volesse ricondurre alla magistratura la responsabilità principale di ritardi e sviamenti.

Se è vero che l'autorità giudiziaria si è trovata del tutto impreparata ad affrontare un caso che richiedeva esperienze e competenze specifiche, è anche vero che la violazione del presupposto essenziale di ogni accertamento della verità, ovvero la certezza dell'intangibilità degli elementi di prova, va innanzitutto imputata a quanti avrebbero dovuto mettere immediatamente a disposizione degli inquirenti ogni informazione utile allo svolgimento dell'indagine, e che invece hanno fatto di tutto per sottrarsi a questo compito.

Con la relazione del 1990 la Commissione fornisce un ampio quadro della vicenda del sequestro della documentazione dei radar militari, da cui emerge con chiarezza come nessuno informò il giudice Guarino di quali fossero i centri radar che potevano aver seguito la caduta del velivolo Itavia.

Fu così che, all'insaputa di Guarino, il decreto di sequestro emesso dalla procura di Palermo andò incontro ad una serie di "interpretazioni" da parte degli esecutori (il gruppo Carabinieri di Palermo) e dei destinatari (la 3^a regione aerea di Bari), il cui risultato finale fu l'acquisizione di dati radar incompleti ed inaffidabili.

Per anni il problema dell'attendibilità di queste registrazioni radar è stato al centro dell'indagine giudiziaria, e solo oggi - dopo quindici anni e insistenze ripetute - i giudici sono riusciti ad ottenere i codici NATO per tentare una nuova lettura delle informazioni contenute nei nastri radar.

La posizione dell'Aeronautica – formalizzata nella relazione del gen. Pisano del maggio 1989 - si è sempre ispirata ad una sistematica minimizzazione.

Rifiutando l'accusa di aver tenuto un comportamento dilatorio ed omissivo, i vertici dell'aviazione militare hanno sempre ripetuto che i dati forniti ai giudici dovevano considerarsi completi e sufficienti.

Del tutto ininfluenti sarebbero stati, secondo l'Aeronautica, tanto il ritardo nella consegna dei dati all'autorità giudiziaria quanto la loro incompletezza.

Di avviso diametralmente opposto i magistrati, i quali hanno invece ritenuto che la vicenda dei tracciati radar di Marsala e Licola non potesse ricondursi ad un semplice caso di ordinaria inefficienza. Tant'è vero che il 5 agosto 1989 23 militari in servizio nei due centri radar la sera dell'incidente sono stati raggiunti da altrettanti mandati di comparizione, per i reati di falsa testimonianza, favoreggiamento personale e occultamento di atti veri.

La vicenda delle registrazioni radar è solo un esempio della solitudine della magistratura nel corso dell'inchiesta.

La collaborazione di altri organi dello Stato è stata carente, quando non del tutto assente. E' di questi giorni, per non citare che l'ultimo caso di una serie, il ritrovamento presso gli archivi del Sismi di informative e promemoria interni da cui risulta che la data in cui il Mig 23 libico precipitò sulla Sila non sarebbe il 18 luglio 1980, come sempre affermato in sede ufficiale, ma giorni prima (in due dei documenti sequestrati si parla addirittura di "giugno 1980").

Questa circostanza, oltre a riaprire il problema del rapporto tra Mig 23 e DC9 Itavia, colpisce perché dimostra come dopo quindici anni continuano a venire alla luce documenti mai consegnati prima all'Autorità giudiziaria, malgrado tutte le precedenti assicurazioni circa il fatto che gli archivi (in questo caso del Sismi) non contengono più nulla di interesse per l'inchiesta.

Benché la mancata collaborazione sia stato un fenomeno generalizzato nell'ambito dell'inchiesta su Ustica, l'atteggiamento dell'Aeronautica resta comunque il più significativo, per il ruolo che essa ha avuto in tutte le sue fasi.

In termini generali si può affermare che massima preoccupazione dell'Aeronautica sia stata, sin dai primissimi momenti, quella di assumere un atteggiamento distaccato, quasi di indifferenza, nei confronti della vicenda del DC9 Itavia.

Per i vertici della forza armata una volta dichiarato che

"non un nostro aereo era in volo su Ustica e non un solo missile manca dai nostri depositi"

la faccenda doveva considerarsi chiusa.

Se a ciò si aggiunge che l'Aeronautica ha sempre rivendicato al propria totale collaborazione con la magistratura, lamentando semmai di essere stata tenuta ai margini dell'inchiesta per entrarvi solo da indagata, si comprende come l'arma abbia voluto offrire un'immagine di sé del tutto distante ed estranea rispetto all'accaduto.

Sta di fatto però che uno sguardo più attento alla linea di condotta seguita dall'Aeronautica porta a correggere questa immagine di inattiva e fiduciosa attesa delle conclusioni della magistratura.

Ogni volta che hanno potuto gli uomini dell'Aeronautica si sono preoccupati di tenersi al corrente sull'evoluzione dell'inchiesta, possibilmente per anticipare gli interventi dei giudici ovvero per intervenire a riequilibrarli.

La vicenda dell'archivio sequestrato al gen. Nardini negli scorsi mesi dimostra del resto la cura meticolosa con la quale l'inchiesta giudiziaria veniva seguita, e si potrebbe dire accompagnata e duplicata, dai vertici dell'arma.

Così è stato nei giorni immediatamente successivi all'incidente, quando - mentre la magistratura ancora attendeva di entrare in possesso dei dati radar e di ogni altra informazione utile - gli esperti dell'arma avevano già accolto tutti gli elementi necessari ad una prima valutazione dei fatti e li avevano messi a disposizione tanto del servizio segreto militare (Sismi), quanto dello speciale gruppo di lavoro riservatamente costituitosi presso l'ambasciata americana a Roma.

Di questa attività, particolarmente intensa soprattutto durante la prima settimana successiva alla scomparsa del Dc9, all'esterno non trapelò nulla.

Alla magistratura e alla commissione Luzzatti non fu mai rivelata la costituzione presso l'ambasciata degli Stati Uniti d'America di un comitato di esperti - composto tra gli altri dall'addetto aeronautico, dal capo stazione Cia e dall'ufficiale di collegamento con la VI Flotta - incaricato di indagare sull'accaduto. Né vennero mai resi noti i risultati degli accertamenti condotti dal comitato nel corso dei suoi lavori, protrattisi per più giorni.

Per la verità non fu neppure mai dichiarato che la sera del 27 giugno, poco dopo l'incidente, nei centri della Difesa aerea era stata diffusa la segnalazione di un possibile traffico aereo in zona e dell'eventuale presenza nell'area della sciagura di una portaerei americana.

Indicazioni successivamente smentite - dopo una serie di contatti tra la sala operativa di "Roma-controllo", l'ambasciata americana ed i comandi Usa e Nato presenti in Italia -, ma di cui è stato oltremodo difficoltoso ricostruire la genesi.

Su questa vicenda, è bene ricordarlo, si innesta la contestazione rivolta dai magistrati al gen. Melillo di aver falsificato il telex riguardante la risposta alla richiesta di informazioni circa la presenza di "*intenso traffico*" militare statunitense nell'area e nell'ora dell'incidente.

La data originale del telex (3 luglio 1980) sarebbe infatti stata modificata in

3 dicembre allo scopo di posticipare il momento in cui vennero svolte le ricerche di possibili movimenti aerei americani, che invece erano state avviate la sera stessa del 27 giugno.

Così come i magistrati hanno anche contestato a Melillo la soppressione degli atti con i quali il telex era stato trasmesso, nonché l'omissione di qualsiasi riferimento alle informazioni circa l'"*intenso traffico americano*", emerse solo anni dopo casualmente in occasione della scoperta del contenuto della telefonata del maresciallo Bruschina.

Anche la ricostruzione dell'attività della sala operativa di "Roma-controllo" la sera del 27 giugno fu ostacolata per l'inesistenza di qualsiasi documentazione circa il personale presente quella notte.

Non è stato infatti ritrovato il registro delle presenze - del quale peraltro non risulta attestata la distruzione - mentre le copie dei fogli di tale registro risultano tutte esistenti, con la sola eccezione di quella del 27 giugno.

Solo l'avventuroso ricorso a documentazione indiretta scampata alla distruzione (i cedolini per l'indennità di straordinario) ha consentito ai magistrati di ricostruire - dopo quindici anni - la lista dei presenti e da questi risalire a testimonianze circa la presenza di attività volativa americana la sera dell'incidente.

Così come, per altro vero, nulla fu detto agli inquirenti del fatto che già poche ore dopo la sciagura il tenente colonnello Lippolis - comandante del Rescue coordination center di Martina Franca e pertanto responsabile dei soccorsi e dei primi recuperi nell'area della caduta - a seguito di una analisi a vista degli oggetti e dei corpi ritrovati a pelo d'acqua aveva indicato l'ipotesi dell'esplosione come la più probabile.

La congettura di Lippolis si fondava su alcuni elementi obiettivi, interpretati in base ad una lunga esperienza in fatto di incidenti aerei.

L'immediata trasmissione di queste valutazioni agli organi inquirenti avrebbe forse potuto agevolare il magistrato e la commissione Luzzatti nella selezione delle piste da seguire. Tuttavia anche queste informazioni rimasero confinate all'interno dell'Aeronautica, e Lippolis dovette insistere persino per essere autorizzato a consegnare al giudice le mappe relative al recupero dei relitti e dei cadaveri.

L'ordine del suo diretto superiore, gen. Mangani, era infatti di "*non dare niente e nessuno*".

L'atteggiamento dell'Aeronautica nei sei mesi successivi al disastro aereo di Ustica fu improntato ad una ferrea "*consegna del silenzio*". Solo verso la metà del mese di dicembre del 1980 un mutamento nel quadro delle indagini indusse l'Aeronautica a modificare il proprio contegno.

Tre furono gli avvenimenti che segnarono questa svolta.

Il 13 dicembre la commissione Luzzatti consegnò al Ministro dei trasporti, che provvide a trasmetterla alle Camere, una seconda relazione preliminare.

A differenza della prima relazione presentata appena un mese dopo la sciagura, il nuovo elaborato restringeva il campo delle ipotesi, escludendo

dalle possibili cause dell'incidente il cedimento strutturale spontaneo e la collisione in volo con altro velivolo.

Il 16 dicembre gli esperti della commissione d'inchiesta nominata dall'Itavia consegnarono al presidente della società, Aldo Davanzali, una relazione in cui si metteva in evidenza come gli esami effettuati dall'ente federale americano Ntsb (National Transportation Safety Board) avessero rivelato sul frammento recuperato in uno dei corpi delle vittime

"tracce [...] di fosforo, sostanza riconducibile a cariche di ordigni bellici".

L'elaborazione dei dati radar di Roma-Ciampino, effettuata dal Ntsb, aveva anche messo in evidenza, nei pressi del Dc9 Itavia,

"tracce radar, correlabili fra di loro con una velocità pari a circa 1200 km orari, tipica di aerei intercettori militari".

Lo stesso giorno Davanzali scrisse una lettera al ministro dei trasporti, Formica, nella quale si indicava l'ipotesi del missile come l'unica valida a spiegare la caduta dell'aereo.

Il 17 dicembre, il ministro Formica intervenne alla Camera dei deputati per rispondere ad interpellanze ed interrogazioni relative alla situazione della società Itavia. In quella circostanza, il Ministro affermò:

"Credo che quella del missile resti un'ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale".

Come si sarebbe saputo qualche anni più tardi, Formica in quella occasione espresse un'opinione maturata già da tempo, nella quale si rifletteva il contenuto di una serie di colloqui intercorsi ("il giorno dopo e nei giorni successivi all'incidente") tra lo stesso Formica e il presidente del Registro aeronautico italiano, gen. Rana.

In quei colloqui, come Formica ha avuto modo di ribadire nel corso delle audizioni dinanzi alla Commissione stragi, Rana informò il Ministro che

"l'ipotesi dell'impatto con un missile non poteva escludersi",

fondando il proprio giudizio su un'analisi dei tracciati radar e su informazioni assunte negli ambienti militari.

Dinanzi a questi fatti, ed alla grande risonanza data dagli organi di informazione, l'Aeronautica modificò il proprio atteggiamento, che fino a quel momento era stato di muta osservazione degli sviluppi dell'inchiesta.

Non vi fu ufficialmente alcuna presa di posizione, ma in coincidenza con la divulgazione di notizie che suffragavano la tesi del missile, il Sios Aeronautica (servizio informazioni d'arma) fece conoscere in via riservata

il proprio orientamento, che portava ad individuare nelle carenze strutturali del velivolo la causa del disastro.

A questa prima indicazione, in contrasto con tutte le acquisizioni prima richiamate (di cui l'Aeronautica non poteva non essere a conoscenza in quanto ampiamente pubblicizzate dalla stampa), fece seguito qualche giorno più tardi un documento - anch'esso a diffusione limitata - diretto a contrastare le ricostruzioni imperniate attorno all'ipotesi del missile.

Il documento fu inviato il 20 dicembre dal gen. Ferri, sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica, allo Stato maggiore della difesa e al gabinetto del Ministro della difesa, con la raccomandazione di attenersi strettamente alle valutazioni in esso contenute.

Lo stesso testo, depurato del suggerimento finale, il 23 dicembre fu trasmesso dal gen. Tascio, all'epoca responsabile del Sios Aeronautica, al giudice istruttore Santacroce.

Gli elementi centrali dell'informativa del Sios si possono così sintetizzare:

1) la sera del 27 giugno non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o Nato, nessun aereo dell'Aeronautica italiana si trovava in volo, non operavano navi o velivoli della VI Flotta Usa, nei poligoni prospicienti l'area di Ustica non era in svolgimento alcuna attività;

2) l'affermazione secondo cui nelle registrazioni radar di Marsala vi sarebbe stato un "buco" in coincidenza con la caduta dell'aereo è da respingersi in quanto *"inconsistente ed insinuante"*, poiché l'interruzione avvenne 4 minuti dopo l'incidente e fu effettuata *"da un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro"*;

3) dall'analisi dei tracciamenti radar realizzata sulla base della documentazione dei centri radar di Licola, Siracusa e Marsala risulta che "tutte le tracce rilevate dal radar erano identificate e tutti i velivoli avevano concluso il volo senza inconvenienti".

Si trattò, spiegherà poi Tascio dinanzi alla Commissione stragi, di un'iniziativa assunta

"per esprimere le nostre perplessità di fronte alla campagna di stampa che stavano subendo".

In realtà sarebbe apparso chiaro più tardi che con quella nota l'Aeronautica gettava il pilastro della propria posizione ufficiale e tracciava la propria linea di intervento nell'inchiesta.

Una linea imperniata su una conclusione obbligata: non essendo stata alcuna traccia sconosciuta in prossimità del Dc9, la perdita del velivolo non poteva attribuirsi ad un missile o ad un qualsivoglia atto di guerra, ma doveva ricercarsi altrove, verosimilmente in un cedimento strutturale spontaneo.

A questa linea i vertici militari si sarebbero attenuti anche nel corso degli anni successivi - come dimostra la stessa relazione Pisano, presentata nel 1989 - salvo rettifiche ed aggiornamenti imposti dallo sviluppo delle indagini giudiziarie.

Così, ad esempio, l'ipotesi del cedimento strutturale venne abbandonata a favore dell'ipotesi della bomba dopo che i laboratori britannici del Rarde (Royal armament research and development establishment) ebbero riscontrato la presenza di tracce di esplosivo su alcuni reperti del Dc9: tracce che le precedenti analisi dei laboratori dell'Aeronautica italiana non avevano rilevato.

Analogamente altri elementi della versione fornita nel dicembre 1980 furono attenuati, corretti o lasciati cadere con il procedere dell'inchiesta.

E' il caso dell'affermazione secondo cui tutte le tracce radar erano state identificate: in realtà negli anni successivi l'Aeronautica ha riconosciuto che di alcune tracce non si sapeva nulla, essendo andata distrutta la relativa documentazione.

Ed è il caso anche del singolare riferimento ai tracciati radar di Siracusa contenuto nel citato appunto del 23 dicembre 1980.

Mai, al di fuori di quella circostanza, si è fatto riferimento al centro di Siracusa, se non per dire che la sera dell'incidente era inattivo perché guasto ovvero, secondo un'altra versione, perché interessato da un intervento di manutenzione.

Per non parlare, infine, della tormentata serie di correzioni subite dalla versione ufficiale relativa all'interruzione nelle registrazioni del radar, anch'essa documentata nelle precedenti relazioni della Commissione.

Queste rettifiche lasciano intendere come la versione di fatti fornita al giudice nel dicembre 1980 fosse stata apprestata per consentire all'Aeronautica di controbilanciare l'ipotesi del missile, più che per offrire un quadro completo di tutti gli elementi a disposizione delle autorità militari. E questo scopo si può dire pienamente raggiunto se è vero che a partire dal 1981 l'inchiesta rallentò, fino quasi a fermarsi.

L'intervento dell'Aeronautica ebbe l'effetto di rimettere in discussione la direzione presa dalle indagini dopo gli accertamenti effettuati da Luzzatti e Santacroce.

Sulle analisi dei dati radar di Ciampino realizzate dalla Selenia e dal Ntsb, che evidenziano la presenza di una traccia estremamente veloce in prossimità dell'aereo civile, finì per prevalere l'argomento secondo cui le cause dell'incidente avrebbero potuto essere determinate con certezza solo in seguito al recupero del relitto.

Da quel momento, per sette anni, l'inchiesta ignorò altri possibili filoni di indagine in attesa della soluzione del problema del recupero.

Di conseguenza, un'ampia serie di elementi rilevanti ai fini del proseguimento dell'inchiesta è rimasta ignota per lungo tempo. Basti ricordare che il sequestro della documentazione relativa all'esercitazione

Synadex fu effettuato soltanto il 12 febbraio 1987; per l'acquisizione dei dati del centro radar di Poggio Ballone si dovette attendere il novembre 1989; la distruzione della documentazione originale del radar di Licola venne constatata il 18 agosto 1988; la trascrizione integrale delle registrazioni telefoniche intercorse tra Roma-Ciampino ed altri enti fu disposta il 21 ottobre 1989; il sequestro delle registrazioni telefoniche dei centri di Martina Franca e Poggio Ballone fu ordinato solo nel novembre 1990.

Se oggi l'inchiesta della magistratura ha ripreso vigore ciò si deve, forse più ancora che al recupero del relitto, ad alcuni degli elementi emersi dalle acquisizioni sopra citate.

E' facile dunque valutare i danni provocati da simili ritardi allo sviluppo dell'inchiesta.

Se, a ben vedere, l'indifferenza pubblicamente ostentata dall'Aeronautica nei confronti della vicenda del Dc9 Itavia nascondeva un interesse febbrile, tutt'altro che simulato è stato invece per un lungo periodo di disinteresse delle istituzioni politiche.

Il Parlamento si occupò del disastro di Ustica nei giorni immediatamente successivi al fatto, ma l'attenzione si volse altrove non appena prese corpo la tesi del cedimento strutturale.

La vicenda di Ustica fu di nuovo portata davanti alle Camere sul finire del 1980, quando fu trasmessa al Parlamento la seconda relazione preliminare della commissione Luzzatti, che escludeva il cedimento strutturale.

In quella circostanza, come già si è ricordato, il ministro dei trasporti Formica dichiarò di ritenere l'ipotesi del missile "*più probabile delle altre*". Malgrado ciò dal Parlamento non provenne alcuna reazione. Né fu assunta alcuna iniziativa quando due anni più tardi la commissione ministeriale consegnò la terza ed ultima relazione, nella quale si avanzava l'ipotesi - da verificare, scriveva Luzzatti, mediante il sollecito recupero dei rottami dell'aereo giacenti sul fondo del mare - che le cause del disastro fossero da ricercare in un'esplosione (interna o esterna).

Il caso Ustica di fatto scomparve dall'agenda parlamentare nel dicembre 1980, per riapparirvi molti anni più tardi.

Analogo atteggiamento fu tenuto dal Governo. Dopo le assicurazioni dell'Aeronautica, che escludevano ogni ipotesi che non fosse il cedimento strutturale, i vertici istituzionali archiviarono il caso per dedicarsi ad altre questioni.

Nei sei mesi successivi all'incidente di Ustica la cronaca nazionale fu occupata da una impressionante serie di eventi: il 2 agosto la strage alla stazione di Bologna, ad ottobre il terremoto in Irpinia, tra ottobre e novembre tre agguati mortali ad opera delle Brigate rosse, il 12 dicembre il rapimento del giudice D'Urso, tra dicembre e gennaio l'uccisione del gen. Galvaligi e la rivolta nel carcere di Trani. Se a ciò si aggiunge la

condizione di instabilità dell'esecutivo - il 27 settembre cadde il secondo governo Cossiga -, si comprende perché il caso Ustica nelle settimane successive al fatto non formò l'oggetto di alcuna discussione o decisione del Consiglio dei ministri.

Meno comprensibile è il motivo per cui tale inattività perdurò anche quando l'ambito delle ipotesi venne ufficialmente ristretto a due possibilità (bomba o missile), entrambe chiamanti direttamente in causa le responsabilità istituzionali dell'esecutivo.

Tanto più che a portare l'attenzione su una di quelle ipotesi era stato un autorevole membro del Governo, il ministro Formica.

Tanto il Parlamento quanto il Governo, nella vicenda di Ustica, hanno scelto per un lungo periodo di non assumere alcuna iniziativa, rimettendosi interamente alle valutazioni degli Stati maggiori ed all'inchiesta giudiziaria. Anche quando fu chiaro che in questo modo si era prodotta una situazione di stallo, l'atteggiamento non mutò.

Su questa situazione influì in modo determinante la scarsa attenzione dell'opinione pubblica. Per larga parte dei primi cinque-sei anni dell'inchiesta il caso Ustica ebbe infatti scarsa eco sulla stampa.

Questo stato di cose cominciò a mutare allo scadere del sesto anniversario della sciagura, quando il presidente della Repubblica Cossiga, sollecitato da un gruppo di cittadini riuniti nel Comitato per la verità su Ustica, intervenne presso il presidente del consiglio Craxi affinché - come si era espresso il senatore Bonifacio, presidente del Comitato - "*fosse posto fine ad un silenzio intollerabile*".

Il sottosegretario Amato, incaricato della questione, il 30 settembre 1986 comunicò alla Camera che il Governo aveva convenuto di considerare le spese per il recupero del relitto come "*spese di giustizia*".

Risolta finalmente in questo modo la questione del finanziamento, le operazioni di recupero ebbero inizio.

Delle fasi seguenti si è già detto sotto il profilo dell'inchiesta giudiziaria.

Il grande clamore suscitato dagli accertamenti eseguiti sul relitto, ancor più amplificato dalle conclusioni della prima relazione del "collegio Blasi", orientata verso l'ipotesi del missile, ebbe immediate ripercussioni in sede istituzionale.

Nei mesi successivi, accanto alla massiccia mobilitazione degli organi di informazione, si registrò un crescendo di iniziative da parte delle autorità politiche.

Il 23 novembre 1988 fu costituita presso la Presidenza del Consiglio una commissione amministrativa d'inchiesta sul caso Ustica, alla quale venne affidato il compito di raccogliere tutti gli elementi reperibili presso il ministero della Difesa ed altre amministrazioni pubbliche, per valutarli alla luce dei dati ulteriormente acquisibili in campo internazionale.

Fu questa la prima volta dall'incidente che il Consiglio dei ministri si occupò specificamente del caso del Dc9 Itavia.

La Commissione, presieduta dal dottor Carlo Maria Pratis, presentò la sua relazione il 10 maggio 1989. Il documento, che non venne discusso perché il governo De Mita era nel frattempo entrato in crisi, terminava riproponendo l'alternativa bomba-missile, in contrasto con i risultati della perizia giudiziaria. Tale valutazione veniva però temperata da una considerazione critica riguardo la possibilità, a distanza di tanti anni, di acquisire elementi certi di giudizio.

Il lavoro della Commissione Pratis concludeva infatti segnalando che ogni tentativo di approfondire il problema, dopo un così lungo periodo di tempo, non poteva che arrestarsi dinanzi all'incompletezza dei documenti a disposizione, determinando di fatto una situazione di *"sospensione del giudizio"*.

A conclusioni ben più critiche nei confronti della perizia Blasi giunse invece la già citata relazione del capo di Stato maggiore dell'Aeronautica gen. Pisano, redatta a seguito dell'inchiesta disposta il 17 marzo 1989 dal Ministro della difesa, al fine di accertare, in relazione alle conclusioni della perizia giudiziaria, se da parte delle forze armate fossero state

"pienamente rispettate le norme e procedure in vigore e la necessaria diligenza"

e se

"nella circostanza dell'incidente possano ravvisarsi disfunzioni o carenze riguardanti l'organizzazione dei servizi e l'impiego degli apparati".

Le risultanze dell'indagine, pur evidenziando alcune negligenze ed inadempienze da parte dell'Aeronautica, fornirono al gen. Pisano l'occasione di riaffermare ancora una volta la totale estraneità della forza armata rispetto alla vicenda e di rivendicare la più completa collaborazione prestata alle indagini della magistratura.

Inoltre il generale colse l'opportunità per riconfermare, a distanza di nove anni, la tesi dell'Aeronautica in merito alla dinamica del disastro: nessun aereo era in volo nelle vicinanze del Dc9, dunque la causa della caduta non poteva individuarsi nell'esplosione di un missile.

Dopo il Governo, anche il Parlamento infine, in questa fase di febbrile attività, si mosse.

Il 30 marzo 1989 la Commissione deliberò all'unanimità di svolgere un'inchiesta sulle vicende relative al disastro aereo di Ustica.

Tale inchiesta, negli anni successivi, è di fatto venuta a costituire una delle attività principali della Commissione.

Al termine del 1992, infine, il Governo ha annunciato di volersi costituire parte civile nel procedimento penale a carico dei militari indiziati di aver taciuto o distrutto informazioni utili

all'accertamento della verità. Una decisione che ha finito per pesare sull'atteggiamento dell'Aeronautica nei confronti dell'inchiesta.

7. Nell'inchiesta sulla tragedia di Ustica il piano dell'accertamento della verità dei fatti e il piano dell'accertamento delle responsabilità della mancata individuazione di quella verità restano ancora oggi drammaticamente divisi.

Da quando l'inchiesta ha acquistato vigore, sotto la conduzione del giudice Priore e con il parallelo impegno della Commissione parlamentare, ci si è potuti rendere conto con sempre maggiore precisione di quanti siano stati i depistaggi, le omissioni, i silenzi che hanno costellato l'intero corso di questa vicenda.

Alle comunicazioni giudiziarie emesse dal giudice Bucarelli nel 1989 nei confronti dei militari addetti ai centri della Difesa aerea di Marsala e Licola, il 30 dicembre 1991 si sono aggiunte 13 comunicazioni indirizzate da Priore ad altrettanti alti ufficiali dell'Aeronautica e del Sismi, tra i quali i generali Tascio, Ferri, Bartolucci e Pisano.

Più recentemente si sono aggiunti i provvedimenti contro altri alti ufficiali dell'Aeronautica, tra cui l'ex capo di stato maggiore Stelio Nardini, imputato di abuso di ufficio per le vicende connesse all'archivio sequestrato nella sua abitazione.

Dal momento in cui - con l'invio dei primi ventitré mandati di comparizione - la magistratura ha mostrato di non credere alla versione dell'Aeronautica, numerosi sono gli elementi venuti poco alla volta alla luce. Continua però a mancare un quadro coerente, in grado di fornire le spiegazioni mancanti.

Nulla si sa ancora su ciò che i silenzi dovevano coprire. Dal punto di vista politico ed istituzionale - come la Commissione ha già ribadito nelle sue precedenti relazioni - poco cambia tuttavia se dovesse essere provata la tesi del missile, della bomba o altra ancora.

Se alla fine dell'inchiesta giudiziaria l'unico approdo dovesse risultare l'accertamento delle responsabilità di quanti hanno ostacolato l'accertamento della verità, tanto basterebbe a dare un senso ad una vicenda altrimenti disperatamente priva di ogni senso.

Una vicenda il cui significato si racchiude nella constatazione che nel nostro paese è stato possibile che un aereo di linea precipitasse con i suoi 81 passeggeri senza che nessuno potesse darle una ragione.