



**PROCURA DELLA REPUBBLICA
PRESSO IL TRIBUNALE ORDINARIO DI ROMA**

**RICHIESTA DI ARCHIVIAZIONE
Art. 415 c.p.p.**

**Al giudice per le indagini preliminari
Presso il Tribunale di ROMA**

Il Pubblico Ministero dott. Erminio Carmelo AMELIO

Letti gli atti del procedimento penale n. 107598/22 R.I. iscritto nel registro degli indagati in data 13/07/2022, nei confronti di:

IGNOTI per il reato di cui all'art. 285 c.p. avente a oggetto la caduta del velivolo DC9 Itavia con a bordo 81 persone (77 passeggeri e 4 membri dell'equipaggio) inabissatosi nel mare nei pressi dell'isola di Ustica il 27/6/1980.

PREMESSA

In data 27 giugno 1980 l'aereo DC9 della compagnia ITAVIA, con identificativo IH 870, è caduto in mare nei pressi dell'isola siciliana di Ustica alle ore 20:59:45, ora di invio dell'ultimo segnale del trasponder di bordo.

Il velivolo era decollato, con circa due ore di ritardo rispetto all'orario previsto, alle ore 20,08 (ore 18,08 Zulu) dall'aeroporto di Bologna con destinazione l'aeroporto di Palermo Punta Raisi.

Come attestato dal contenuto delle registrazioni della strumentazione di bordo e dai vari siti radar che l'Aeronautica ha messo a disposizione, il volo lungo l'aerovia assegnata era stato regolare con continui contatti fra l'equipaggio e i centri radar dislocati sulla rotta fino a qualche istante prima rispetto al punto

della caduta. Il volo era continuato con regolarità e anche le condizioni atmosferiche erano buone in quanto nessuna turbolenza aveva registrato la strumentazione di bordo del DC9 e quella degli altri aerei in volo che avevano impegnato, nel medesimo periodo, lo stesso spazio aereo.

Il Centro di Controllo aereo di Ciampino ha, pertanto, fornito le ultime disposizioni all'equipaggio del DC9 per approssimarsi alla discesa verso l'aeroporto di destinazione. Si riportano gli ultimi colloqui terra – bordo – terra.

Ore 18,56,00

IH 870: *E' sull'Alfa la 870.*

C.C.ROMA: *E si, affermativo leggermente spostato sulla destra, diciamo 4 miglia e comunque il radar termina, 28,8 per ulteriori.*

IH 870: *Grazie di tutto buonasera.*

C.C. ROMA: *Buonasera a lei.*

Ore 18,56,54

IH 870: *Roma, buonasera è l'IH 870.*

C.C. ROMA: *Buonasera IH 870 avanti.*

IH 870: *115 miglia per Papa Alfa...per Papa Romeo Sierra scusate, mantiene 250.*

C.C. ROMA: *Ricevuto IH 870 può darci uno stimato di Raisi?*

IH 870: *Si Raisi lo stimiamo intorno agli uno tre.*

C.C. ROMA: *870 ricevuto, autorizzati a Raisi Vor, nessun ritardo è previsto, ci richiami per la discesa.*

IH 870: *A Raisi nessun ritardo, chiameremo per la discesa 870.*

C.C. ROMA: *E' corretto.*

Chiuso il contatto radio con il Centro di Controllo di Ciampino, l'equipaggio si è preparato per la discesa verso l'aeroporto Punta Raisi di Palermo e, all'interno della cabina di pilotaggio è stata registrata l'ultima conversazione intercorsa fra i componenti, come è emerso dall'analisi delle registrazioni dal cockpit voice recorder, successivamente recuperato:

“ allora siamo a discorsi da fare...l'autorità con la barba bianca anche lei...ma anche loro ci hanno abituato...mamma!. Va bene i capelli sono bianchi...è logico ...Eh lunedì intendevamo trovarci ben poche volte se no.....sporca eh!

Allora sentite questa..... “GUA”.

L'assenza di successive comunicazioni da parte dell'equipaggio del DC9 Itavia, ha indotto il Centro di Controllo di Roma, dalle ore 19,04,28 alle ore 19,07,26 Zulu (ore locali 21,04,28 e 21,07,26) a mettersi, ripetutamente, in contatto con il DC9 Itavia e, perdurando l'assenza di risposta, ha determinato il controllo aereo a contattare l'equipaggio di un aereo della compagnia Air Malta (che avrebbe dovuto viaggiare quasi in parallelo con il DC9 Itavia sulla stessa aerovia e che, invece, navigava con circa 15 minuti di ritardo sull'orario previsto dal piano di volo) chiedendo all'equipaggio dell'aereo maltese di mettersi in contatto con i colleghi dell'Itavia.

Tuttavia, avendo anche tale contatto sortito esito negativo e perdurando il silenzio da ormai oltre trenta minuti dall'ultimo contatto radio, le Autorità competenti hanno ordinato l'inizio delle ricerche del velivolo, a quel punto ritenuto ormai scomparso, con l'ausilio di mezzi navali e militari.

A distanza di qualche ora dall'accaduto (le prime ore del mattino), nel mare sono iniziati ad affiorare alcuni corpi dei passeggeri e alcuni dei relitti dell'aereo. Le ricerche sono proseguiti nei giorni successivi ed è stato possibile recuperare altri corpi delle vittime che sono stati portati presso l'Istituto di medicina legale dell'Università di Palermo dove sono state l'espletate le autopsie di rito.

L'indagine giudiziaria per accertare le cause della caduta e i responsabili dell'accaduto è stata svolta inizialmente dalla Procura di Palermo che, successivamente, ha trasmesso gli atti per competenza alla Procura della Repubblica di Roma che l'ha condotta fino alla trasmissione degli atti al Giudice Istruttore affinchè si procedesse con l'istruzione formale.

Il G.I. con l'ordinanza sentenza del 31 agosto 1999 ha dichiarato “*non doversi procedere in ordine al delitto di strage perché ignoti gli autori del reato*” (pag. 5465 ordinanza/sentenza).

Contestualmente alla sopra riportata pronuncia il Giudice istruttore, accogliendo la richiesta avanzata dall'ufficio del Pubblico Ministero, ha rinviato al giudizio della Corte di Assise di Roma i generali dell'Aeronautica Militare Lamberto Bartolucci (all'epoca dei fatti Capo di Stato Maggiore dell'aeronautica), Franco Ferri (all'epoca dei fatti, Sotto Capo di Stato Maggiore), Corrado Melillo (all'epoca dei fatti, Capo dell'ufficio II° presso lo Stato Maggiore) e Zeno Tascio (all'epoca dei fatti, Capo del SIOS presso lo Stato Maggiore),

per il delitto di cui agli artt. 81 cpv. - 110 - 289 codice penale e art. 77 codice penale militare di pace, perché, in concorso tra loro e con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, impedivano l'esercizio delle attribuzioni del Governo della Repubblica, nelle parti relative alle determinazioni di politica interna ed estera concernenti il disastro aereo del DC9 ITAVIA, in quanto, dopo aver omesso di riferire alle Autorità politiche e a quella giudiziaria le informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense, la ricerca di mezzi aeronavali statunitensi a partire dal 27 giugno 1980, l'ipotesi di un'esplosione coinvolgente il velivolo e i risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino/Ciampino nonché l'emergenza di circostanze di fatto non conciliabili con la collocazione della caduta del MIG Libico sulla Sila nelle ore mattutine del 18 luglio 1980, abusando del proprio ufficio, fornivano alle Autorità politiche, che ne avevano fatto richiesta, informazioni errate, tra l'altro escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei e affermando che non era stato possibile esaminare i dati del radar di Fiumicino/Ciampino perché in possesso esclusivo della Magistratura, anche tramite la predisposizione di informative scritte.

Reato commesso in Roma in epoca successiva e prossima al 27 giugno 1980.

IL PROCESSO DAVANTI AL GIUDICE PENALE

Il giudizio celebratosi davanti alla Corte di Assise di Roma, sezione III penale, per il reato di cui all'art. 289 c.p. si è concluso con l'emissione della sentenza il giorno 30 aprile 2004 mediante lettura del seguente dispositivo:

La Corte di Assise di Roma dichiara non doversi procedere:

- 1) *Nei confronti di Bartolucci Lamberto, in ordine alla contestazione di omesso riferimento alle autorità politiche dei risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino Ciampino.*
- 2) *Nei confronti dello stesso Bartolucci e di Ferri Franco in ordine alla contestazione di aver fornito informazioni errate alle autorità politiche, escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei nell'informativa scritta del 20 dicembre 1980, perché giuridicamente definiti i fatti sopra indicati come delitto di alto tradimento commesso con atti diretti a turbare le attribuzioni del governo norma dell'articolo 289, comma due, codice penale, il 77 codice penale militare di pace, il delitto stesso è estinto per intervenuta prescrizione*
- 3) *assolve Ferri Franco Melillo Corrado e Tascio Zeno dalla contestazione sopra indicata al punto 1°) per non aver commesso il fatto;*
- 4) *assolve Melillo Corrado e Tascio Zeno dalla contestazione sopraindicata al punto 1°) perché il fatto non costituisce reato;*
- 5) *assolve Bartolucci Lamberto, Ferri Franco, Melillo Corrado e Tascio Zeno dal delitto loro ascritto relativamente a tutte le residue imputazioni perché il fatto non sussiste.*

A seguito di impugnazione dell'ufficio del Pubblico Ministero, limitatamente alle posizioni degli imputati Lamberto Bartolucci e Franco Ferri per il reato di cui agli articoli 110 – 81 cpv. – 289 c.p. e art. 77 c.p.m.p., è stato instaurato il procedimento di secondo grado e la Corte di Assise di Appello di Roma con sentenza del 15/12/2005 ha assolto gli imputati Bartolucci e Ferri dal reato

come derubricato dalla Corte di Assise di primo grado (da impedimento a turbativa) perché il fatto non sussiste ai sensi dell'art. 530 c. II c.p.p. emettendo il seguente dispositivo:

“La Corte di Assise di Appello, in riforma della sentenza pronunciata il 30 aprile 2004 dalla III Corte di Assise di Roma nei confronti di Lamberto Bartolucci e Franco Ferri, assolve Lamberto Bartolucci e Franco Ferri dall'imputazione loro ascritta perché il fatto non sussiste”.

Con sentenza n. 34/2007 la Corte di Cassazione, sezione 1 penale, ha dichiarato inammissibile, per carenza di interesse, il ricorso del Pubblico Ministero e ha rigettato il ricorso delle parti civili e, per l'effetto, ha confermato la sentenza emessa dalla Corte di Assise di Appello del 15/12/2005, ritenendo che la sentenza dei giudici d'appello pronunciata ai sensi dell'art. 530 c. II con la formula “perché il fatto non sussiste” costituisce un completo e pieno riconoscimento dell'innocenza degli imputati dai reati contestati senza alcuna riserva o aspetto che possa in qualche modo mettere in dubbio una pronuncia assolutamente liberatoria (pagg. 4 e 5). Hanno chiarito i supremi giudici che la sentenza gravata si era soffermata in più punti per sottolineare l'assoluta mancanza di prova a carico degli imputati in ordine ai reati contestati, quindi la pronuncia, seppur ex art. 530 c. II doveva fare riferimento alla “mancanza” della prova non già “all'insufficienza o alla contraddittorietà” della stessa.

A seguito della decisione della Suprema Corte di Cassazione la vicenda relativamente alla contestazione di cui all'art. 289 c.p. è coperta dal giudicato e non più suscettibile di ulteriore giudizio sotto questo particolare aspetto.

E' da sempre, invece, rimasta aperta la vicenda giudiziaria relativa all'ipotesi di strage, ex art. 422 c.p. considerato che la decisione del giudice istruttore era stata pronunciata nei confronti di autori ignoti la cui identificazione poteva, e potrebbe, avvenire nel tempo, non essendovi ostacolo di “giudicato” in considerazione della natura giuridica della sentenza/ordinanza pronunciata dal Giudice istruttore.

I PROCESSI DAVANTI AL GIUDICE CIVILE

La vicenda relativa alla caduta del DC9 Itavia ha avuto anche uno strascico giudiziario davanti ai Tribunali di Palermo e di Roma (anche nei successivi gradi di giudizio) a seguito delle azioni giudiziarie poste in essere dalla società Itavia e dai familiari delle persone decedute, tendenti a ottenere il risarcimento dei danni sofferti, nel caso dell'Itavia con riferimento alla perdita dell'aeromobile e al successivo fallimento della società aerea e relativamente alla posizione degli eredi per la perdita dei loro familiari.

I giudici civili pur essendosi occupati essenzialmente dell'aspetto relativo al risarcimento dei danni hanno analizzato il materiale probatorio acquisito nel corso delle indagini penali, in particolare le numerose e dettagliate perizie disposte dal Giudice istruttore e le consulenze tecniche delle parti.

Dalle numerose sentenze, ormai passate in giudicato, emesse dai giudici civili di Palermo e di Roma sono emerse due circostanze rilevanti e cioè che la caduta del DC9 non fu causata da una esplosione interna dovuta al posizionamento di una bomba nel velivolo e che la causa della causa dell'aereo Itavia fu dovuta a un fattore esterno cioè all'abbattimento mediante un missile atteso che nello scenario volativo la sera del 27 giugno 1980 erano presenti diversi aerei, oltre al DC9 e alcuni vicino a esso, oppure per l'effetto di una condotta di volo definibile di “quasi collisione”.

Hanno sottolineato, altresì, i giudici civili che nell'ambito della ultradecennale indagine ci fu un'attività di depistaggio cioè *una intenzionale attività di inquinamento probatorio, ripetuta e duratura nel tempo svolta a livelli decisionali e operativi, posta in essere da militari dell'aeronautica militare sia presso le strutture di base sia presso il vertice dell'amministrazione*”.

IL PRESENTE PROCEDIMENTO

In data 11 luglio 2022 la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bologna ha trasmesso a questo ufficio il fascicolo processuale n. 18183/22 R.I. iscritto a seguito di esposto presentato dalle signore Flavia Bartolucci e Giuliana De Faveri Tron contro Ignoti per l'ipotesi di cui all'art. 285 c.p., in relazione alla caduta, in data 27 giugno 1980, dell'aereo DC9 Itavia nel mar Tirreno nelle vicinanze dell'isola siciliana di Ustica.

A seguito della trasmissione atti per competenza è stato iscritto presso questa Procura della Repubblica, in data 13 luglio 2022, il procedimento penale n. 107598/2022 nei confronti di Ignoti per il reato di cui all'art. 285 c.p.

L'ESPOSTO A FIRMA DE FAVERI TRON e BARTOLUCCI

In data 25 giugno 2022 Flavia Bartolucci (in qualità di presidente dell'associazione per la verità sul disastro aereo Ustica) e Giuliana De Faveri Tron (nella qualità di erede della madre Anna Paola Pelliccioni, deceduta il 27 giugno 1980 in quanto passeggera del DC9 Itavia) con l'esposto citato hanno *sollecitato all'Autorità giudiziaria adita il compimento delle indagini più opportune per individuare gli autori della predetta "strage"* e, contestualmente, hanno chiesto di *sottoporre a sequestro il relitto del DC9 Itavia allo stato affidato in custodia al Comune di Bologna e di disporre gli accertamenti tecnici*.

Le esponenti, a sostegno delle richieste, hanno allegato copia della sentenza di secondo grado emessa dalla Corte d'Assise d'Appello di Roma e della sentenza della Corte di Cassazione, nonché copia di una relazione peritale svolta nell'ambito del procedimento penale 527/84, cioè il procedimento già

celebratosi davanti alla Corte d'Assise di primo grado definito con sentenza emessa in data 30 aprile 2004.

L'esposto in questione ha posto in evidenza due argomenti: il primo riguarda l'individuazione dell'ipotesi che avrebbe causato la caduta del DC9, il secondo l'eventuale movente che l'avrebbe originata.

Sotto il primo aspetto le esponenti, dopo aver ripercorso la pregressa vicenda dibattimentale con particolare riferimento agli accertamenti tecnici espletati nel corso sia della lunga fase istruttoria dal Giudice istruttore e poi nella successiva fase del giudizio davanti alla Corte d'Assise di primo grado nelle numerose udienze dedicate appositamente all'audizione dei periti di ufficio e dei consulenti di parte pubblica e privata, hanno evidenziato che i giudici hanno affermato che l'unica ipotesi tecnicamente sostenibile ad aver causato la caduta del DC9 sarebbe stata quella attribuibile a una bomba collocata a bordo del DC9 Itavia, come indicato in particolare nelle conclusioni della perizia Misiti (dal nome del presidente del collegio tecnico scientifico), che aveva indicato il posizionamento dell'ordigno all'interno della toilette posteriore.

Tale ipotesi – sempre a dire delle esponenti – era stata riscontrata dal lavoro tecnico scientifico dei consulenti di parte imputata e non era stato scalfito dalle conclusioni difformi rese dai periti Casarosa e Held, e avrebbe ricevuto conferma dalle testimonianze di Cossiga (Presidente del Consiglio dei ministri) e Zamberletti (sottosegretario al Ministero degli Affari Esteri).

In ordine al secondo aspetto relativo al presunto movente le esponenti hanno fatto riferimento sia alle tensioni nelle fasi della stipula dell'Accordo fra Malta e Libia, cui era interessato il nostro Paese, (testimonianza dell'on.le Zamberletti) sia al contenuto di alcune informative del SISMi datate 24 e 26 aprile e 12 maggio 1980 acquisite nell'ambito del procedimento per la strage di Piazza della Loggia del 1974, nelle quali – a dire delle esponenti - si farebbe riferimento all'azione illecita del Fronte Popolare per la Liberazione

della Palestina (F.P.L.P.) consistito nella prospettazione della ripresa di eventuali azioni terroristiche contro interessi italiani. A tale riguardo le esponenti hanno ipotizzato che *“le 81 vittime innocenti della strage di Rustica potrebbero essere proprio la concretizzazione del rischio paventato nelle predette e informative.”*

Ciò posto le esponenti hanno chiesto il sequestro del relitto per compiere sullo stesso eventuali accertamenti di natura tecnica.

Questo ufficio ha rigetto la richiesta sopra menzionata con apposito provvedimento con la seguente motivazione:

“Al riguardo si evidenzia che prima dello sviluppo dibattimentale in aperto contraddittorio fra le parti, nel corso dell'istruttoria davanti al giudice istruttore, sono state espletate diverse perizie (chimica, frattografica, esplosivistica, metallografica, radarista ecc.), i cui risultati sono confluiti nelle perizie finali. A tali accertamenti hanno partecipato anche i consulenti tecnici esperti nominati dalle parti private che hanno, a loro volta, depositato elaborati scientifici. Le varie perizie e le diverse consulenze svolte ai massimi livelli da specialisti italiani e stranieri hanno riguardato tutti gli aspetti del relitto, tant'è che anche a seguito di ciò i periti sono riusciti a ricostruire, nella quasi totalità - a eccezione dei pezzi non recuperati dal fondo marino - il relitto dell'aereo nella condizione in cui oggi si trova esposto al museo della memoria in Bologna. Su ogni pezzo del relitto sono stati effettuati diversi accertamenti specialistici nelle varie branche scientifiche sopraindicate, che sono state ritenute esaustive. Ciò posto non si ritiene necessario procedere al sequestro probatorio invocato dalle denuncianti, in quanto nessun altro accertamento tecnico si appalesa utile, natura e tipologia di accertamento che neanche le denuncianti hanno saputo individuare e indicare, limitandosi a chiedere di disporre “gli accertamenti tecnici che il progresso scientifico consente”, formula generica e vuota di significato scientifico”.

Con memoria del 23 giugno 2023 le esponenti, hanno depositato documentazione consistita in un elaborato redatto dal consulente comandante Franco Bonazzi di critica alla fondatezza della teoria della “Quasi collisione” prospettata al Giudice istruttore dott. Priore con dettagliata Nota dai periti Carlo Casarosa e Manfred Held (anche loro componenti del collegio Misiti). Ulteriormente le esponenti hanno chiesto il compimento di alcune attività di indagine in particolare: di espletare una commissione rogatoria con gli Stati Uniti e la Libia per sentire il cittadino libico Abu Agila Masud (accusato dagli Stati Uniti di aver costruito la bomba che il 21 dicembre 1988 distrusse il Boeing 747 della compagnia aerea Pan Am che volava su Lockerbie; di acquisire la documentazione desegretata riguardante gli atti SISMI con particolare riferimento alla vicenda “Giovannone/O.L.P.; l'assunzione di s.i.t. del generale di Vincenzo Ruggero Manca e dell'ingegnere Arnold Taylor;

l'acquisizione delle dichiarazioni rese dal generale Gianadelio Maletti alla Commissione stragi del 13 Marzo 1997.

Relativamente alle predette richieste istruttorie si rileva ed evidenzia che questo ufficio già, in epoca precedente all'esposto in esame, aveva acquisito nell'ambito di altro procedimento pendente contro Ignoti per l'ipotesi di strage, la documentazione originata dal SISMI, appena essa era stata resa disponibile dal D.I.S., e aveva assunto le dichiarazioni del generale Vincenzo Ruggero Manca. Successivamente al deposito dell'esposto e come richiesto dalle firmatarie ha acquisito copia delle dichiarazioni dal generale Gianadelio Maletti rese davanti alla Commissione Stragi.

Non si è invece di ritenuto di assumere le dichiarazioni dell'ingegner Taylor (tra l'altro con eventuale rogatoria) in quanto il predetto, quale componente della commissione peritale Misiti, aveva ampiamente esposto la sua ipotesi di ricostruzione della vicenda sia con l'elaborato peritale depositato al collegio giudicante sia rendendo dichiarazioni esplicative in ordine al lavoro peritale

svolto nel corso del dibattimento davanti alla Corte d'Assise nel procedimento numero 1/99 di primo grado, nel contraddittorio delle parti (udienze del 22 e 23 ottobre 2002 e 18 e 19 dicembre 2002).

Le dichiarazioni rese dall'ingegnere Taylor in Corte di Assise sono sicuramente in possesso dei difensori delle esponenti, avendo i legali preso parte al giudizio dibattimentale, e comunque sono state acquisite in copia al presente procedimento, sortendo gli stessi effetti delle eventuali nuove s.i.t.. In sostanza non si ritiene che l'ingegnere Taylor possa aggiungere nulla di nuovo e decisivo in ordine al fatto e ciò indipendentemente dalla tesi sostenuta dal predetto che, come si dirà in seguito, è ritenuta da questo ufficio infondata. Analogamente, non si è appalesato necessario espletare una Commissione rogatoria sulla vicenda della caduta dell'aereo della soc. Pan AM, avvenuta otto anni dopo la strage di Ustica, per chiedere di assumere le dichiarazioni di Abu Agila Masud attesa l'inconferenza della invocata testimonianza (attentato aereo Pan Am a Lockerbie) con i fatti oggetto dell'esposto.

Ulteriormente con autonoma memoria del 23 settembre 2023, i difensori delle esponenti hanno depositato un articolo di stampa, apparso sul quotidiano *La Repubblica* il 2 settembre 2023, contenente l'intervista all'ex on.le Giuliano Amato, nonché le dichiarazioni rese dal predetto davanti alla Corte di Assise di Roma all'udienza del 11 dicembre 2001, chiedendo di assumere nuovamente le dichiarazioni del predetto.

Tanto premesso si

O S S E R V A

Prima di affrontare le questioni indicate dalle esponenti appare a questo ufficio doverosa una premessa: nessuna sentenza emessa dai giudici penali ha riconosciuto come vera la tesi che a provocare la caduta del DC9 Itavia sia stata la collocazione a bordo del velivolo di un ordigno esplosivo (bomba) in particolare all'interno della toilette posteriore.

In particolare nella sentenza della Corte di Assise di Appello prodotta dalle esponenti (alla quale le stesse fanno riferimento, non prendendo sul punto in considerazione la sentenza di primo grado), espressamente si legge a pagina 116 che:

*“In linea del tutto teorica, è possibile che i fatti siano svolti come li ha ritenuti il giudice di primo grado, (presenza di traffico aereo nel cielo radar e nelle vicinanze del DC9, ipotesi esclusa dai giudici di secondo grado n.d.r) ma sulle ipotesi non possono costruirsi sentenze di condanna. Le stesse ipotesi, (si sottolinea ipotesi e non certezze) dell'abbattimento dell'aereo a opera di un missile **o di esplosione a bordo non hanno trovato conferma**, dato che la carcassa dell'aereo non reca segni dell'impatto del missile e, nel caso della bomba all'interno dell'aereo, bisogna ritenere che l'ignoto attentatore fosse conoscenza del dato che l'aereo sarebbe partito da Bologna con due ore di ritardo per poter programmare il timer con due ore di ritardo per l'esplosione, visto che di criminali kamikaze che potessero essere rapporto allora non vi era traccia. Tutto il resto, non essendo provato, è solo frutto della stampa che si è sbizzarrita a trovare scenari di guerra, calda o fredda, un intervento della Libia, la presenza sul posto del suo leader Gheddafi e così via, fino a cercare di escogitare un (falso) collegamento con la caduta di un aereo Mig di nazionalità libica avvenuto in data successiva”.*

In definitiva, neanche i giudici di appello hanno ritenuto di individuare la causa della caduta del DC9 nella esplosione di un ordigno (bomba) all'interno del velivolo. Tale ipotesi è stata ritenuta, “*come tecnicamente sostenibile*”, dal collegio peritale Misiti con l'eccezione dei periti Carlo Casarosa e Manfred Held che, invece, si sono espressi per l'ipotesi della “quasi collisione”.

Dunque, quanto sostenuto dalle esponenti è solo ed esclusivamente una semplice ipotesi di parte e non l'accertamento espressamente affermato in una sentenza passata in giudicato.

Come ipotesi, pertanto, essa è contestabile tecnicamente e, nel caso di specie, non ha trovato una fondata affermazione posto che, tantissimi sono stati gli elementi tecnico scientifici che – periti e consulenti – hanno evidenziato a confutazione di quanto sostenuto da una parte del collegio Misiti.

E', quindi, opportuno riportare gli elementi acquisiti nel corso delle indagini sulla ipotesi bomba a bordo.

La tesi che la caduta del DC9 Itavia fosse stata causata dalla collocazione e dalla successiva esplosione di un ordigno (bomba) all'interno del velivolo è stata sostenuta da diversi soggetti i quali hanno fornito diverse motivazioni a sostegno del loro enunciato indicandone, volta per volta, gli elementi, senza però riuscire a fornire – secondo il parere di questo ufficio - convincenti e adeguate argomentazioni tecnico scientifiche, apprezzabili anche da un punto di visto logico fattuale, tali da consentirne l'accettazione.

Innanzitutto, è doveroso osservare, preliminarmente, che non vi è stata mai concordanza di vedute fra i sostenitori della tesi in esame circa il luogo dove l'ordigno potesse essere stato collocato, se è vero che ognuno dei tecnici che se ne è fatto portatore ha indicato un posto dell'aeromobile diverso da quello individuato in precedenza dagli altri colleghi che, nel corso del tempo, hanno avuto modo di formulare la medesima ipotesi.

Tale circostanza non è di poco momento in quanto già da sola è tale da rendere le tesi fra loro incompatibili, indebolendo significativamente l'affidabilità dei singoli pronunciamenti anche da un punto di vista tecnico, non essendo stato mai individuato un univoco luogo di posizionamento dell'ipotetico ordigno, oggettivamente supportato dal punto di vista scientifico e scevro da fondate contestazioni. Proprio l'incertezza sull'esatto punto di collocazione dell'ordigno a bordo dell'aereo e, soprattutto, l'insussistenza di segni esteriori sul relitto di evenienze da esplosione verificabili, oggettivamente e indiscutibilmente, a sostegno di ognuna delle varie ipotesi, convincono che tale ipotesi non sia stata scientificamente provata (e provabile) e, pertanto, ancora

oggi, non è accettabile la tesi dell’esplosione di una bomba a bordo come causa della caduta del DC9 Itavia.

Per una valutazione esaustiva dell’argomento, si riportano di seguito e per sintesi, le varie espressioni con le quali, nel tempo, è stata sostenuta l’ipotesi cd. “interna” come causa della distruzione dell’aereo.

L’ipotesi del colonnello Lippolis

Il primo sostenitore dell’ipotesi bomba è stato il colonnello Lippolis che ha ipotizzato la collocazione dell’ordigno nella parte sinistra della fusoliera, sotto un sedile nel vano bagagliaio. Il Lippolis nel corso della deposizione resa nel processo davanti alla Corte di Assise di primo grado ha così ricostruito la sua versione:

“Io ho sempre ritenuto e continuo a ritenere, come mia personale opinione, che si trattò di una esplosione “interna”. Le cause non le conosco, c’era stato qualche cosa, perché c’erano delle bruciature sui sedili, perché c’erano queste macchie di sangue e quant’altro in un’area che era entrando dalla porta anteriore del DC9 verso sinistra, e decidemmo anche quali grossomodo dovevano essere le file dei sedili interessati. Qui sorge il problema del perché della bomba, perché una esplosione interna che possa provocare quel danno ai sedili, può essere solamente una esplosione, e siccome lì sotto c’è il vano bagagli, io ho ipotizzato che ci potesse essere stata una esplosione nel vano bagagli. L’ipotesi della esplosione non fu fatta nell’immediatezza, non quella sera, ma quando abbiamo cominciato la mattina dopo a trovare questi cuscini. Di questa ipotesi ne parlai con tutti quanti anche al Comandante Mangani, fu riferito il 28 giugno. Io ho parlato di una esplosione quando mi è stata fatta questa domanda davanti al giudice Guarino di Palermo che dice: “Lei esclude che possa essere un missile?”, io ho detto: “Io non escludo niente”, intanto perché di missili non ne capisco un granché, secondo, per quanto mi risulta, per quel poco che ogni Ufficiale dell’Aeronautica dovrebbe sapere, il missile esplode quasi sempre fuori. Quella notte furono solamente ipotesi, tutte le

ipotesi possibili. E le ipotesi di un aereo di quella grandezza che cade non sono poi tante. O c'è un guasto meccanico o un cedimento strutturale o quello che sia o c'è stata una causa esterna che potrebbe essere ricondotta a un aereo che ha incrociato o urtato, e quella potrebbe essere anche un'altra ipotesi, oppure che ci sia stata un'esplosione, vuoi interna perché un dirottatore ha fatto scoppiare una bomba, vuoi perché un missile lo ha colpito, quello che sia, ma comunque c'è stata un'esplosione.

La teoria di Lippolis, tuttavia, non ha trovato alcun sostegno da un punto di vista scientifico e nelle prove acquisite, atteso che le indagini effettuate hanno escluso che la zona del bagagliaio fosse stata interessata da una esplosione di qualsivoglia natura.

L'ipotesi del R.A.R.D.E. poi D.R.A.

Successivamente l'ipotetica presenza di un ordigno a bordo è stata sostenuta dall'ente inglese R.A.R.D.E. (successivamente denominato D.R.A.) che ha individuato il posizionamento dell'ipotetico ordigno in una zona della parte destra della fusoliera, dove erano stati notati dei segni possibilmente riconducibili a esplosione.

Anche tale tesi, a seguito delle puntuali indagini sul punto, si è rivelata priva di elementi probatori concreti che potessero giustificarla.

Il semplice raffronto fra le due tesi fa emergere una grande contraddizione per il fondamentale vizio di fondo che le pervade: sono incompatibili fra loro.

Invero, il colonnello Lippolis ha ipotizzato la collocazione dell'ordigno nella parte anteriore sinistra del velivolo, mentre i tecnici inglesi hanno ritenuto di individuarne l'avvenuta allocazione nella parte destra.

Quindi volendo aderire, in generale, alla tesi della bomba a bordo appare evidente che una delle due conclusioni riportate deve ritenersi profondamente errata atteso che di un solo ordigno si è sempre ipotizzata la presenza e, quindi, esso non poteva trovarsi in due posti distinti e diversi dell'aereo (uno a sinistra e l'altro a destra) e incompatibili fra loro. Come si vedrà nessuna delle due

ipotesi ora riportate ha trovato conferma nei lavori del collegio Misiti (che, come sarà riportato successivamente è stato il più fermo sostenitore dell'ipotesi bomba) che sul punto ha concluso escludendo:

“che possa essersi verificato un evento esplosivo nella cabina occupata dai passeggeri ivi compresa la cabina di pilotaggio o nei vani del bagagliaio anteriore e posteriore”.

Alla luce di quanto riportato si deve, quindi, ritenere con certezza che gli accertamenti effettuati in epoca successiva hanno smentito dal punto di vista scientifico le tesi dell'ipotesi bomba sostenute da Lippolis e dal R.A.R.D.E.

Nonostante ciò, la tesi cd. interna non è stata del tutto abbandonata essendo essa riemersa nell'ambito degli accertamenti supplementari e integrativi eseguiti della commissione presieduta dall'ing. Blasi.

La commissione Blasi. La tesi dei periti Blasi e Cerra.

Dopo i lavori della Commissione tecnico formale Luzzatti e la relazione del collegio Blasi del 1989, con la quale unanimemente i periti avevano concluso che a causare la perdita del DC9 Itavia era stato il lancio di un missile, nel maggio del 1990, su sollecitazione del giudice istruttore, lo stesso collegio peritale depositava un supplemento di indagine le cui conclusioni, diversamente dalla precedente occasione, non furono assunte dai periti all'unanimità. Invero, i periti Blasi e Cerra modificarono il loro precedente convincimento e giunsero alla conclusione opposta e cioè che a causare la distruzione dell'aereo fosse stata una bomba posta al suo interno, così rispondendo ai quesiti del giudice istruttore:

- L'incidente occorso al DC9 I TIGI sia attribuibile a una esplosione avvenuta all'interno dell'aereo per la presenza di una bomba a bordo¹

La nuova opinione dei periti Blasi e Cerra essenzialmente si era fondata sulla impossibilità di ritenere la presenza di altri aerei vicino al DC9 e ciò in base ai

¹ Perizia Blasi, Supplemento di indagini, volume II parte III pag. 390

risultati di una nuova relazione tecnica sul contenuto dei radar depositata dalla società Selenia nel 1990.

In sostanza i periti Blasi e Cerra ritenevano che la causa della caduta del velivolo fosse da attribuire allo scoppio di un ordigno collocato all'interno del velivolo senza però indicare il posto dove esso sarebbe stato posizionato e senza evidenziare nulla circa la natura e la quantità dell'esplosivo che sarebbe stato utilizzato.

Il vizio di fondo della prospettata ipotesi risiede nel fatto che nessun elemento a sostegno della stessa è stato indicato dai periti i quali, sostanzialmente, hanno tratto il loro convincimento non su elementi positivi scientificamente favorevoli alla presenza di una bomba, quali, a esempio, i segni tipici dell'esplosione, bensì a seguito della ritenuta non presenza di altri aerei.

Un'analisi, quella in esame, che ha fondato il convincimento attraverso una procedura per esclusione: se non sono presenti altri aerei nelle vicinanze del DC9 la sua caduta è da attribuirsi a una esplosione avvenuta al suo interno.

In definitiva una ipotesi non fondata su elementi positivi, bensì su elementi negativi, non sugli elementi che erano stati trovati, ma su quelli non rinvenuti. La menzionata tesi non è stata condivisa dagli altri componenti (Imbimbo, Migliaccio e Lecce) del medesimo collegio i quali, dopo averla confutata nel supplemento di perizia, l'hanno respinta nel corso del dibattimento davanti alla Corte di Assise esprimendosi nei seguenti termini:

Perito Migliaccio *Qualunque parte dell'aereo recuperata (ricordo che siamo quasi al 70%) guardata dall'interno del velivolo a noi non ha mai dato l'idea di un'esplosione interna, basti ricordare per esempio che alcuni bulbi di lampade contenute nelle plafoniere erano ancora intatti, e tanti altri particolari nel bagagliaio dove è immaginabile che si possa essere una carica esplosiva nel caso di attentati, tutti i rivestimenti interni del bagagliaio erano praticamente intatti, quindi non denuncianti una compressione interna.*

Perito Lecce *Quello che risultò evidente e che fu anche in qualche maniera*

confortato dalle indicazioni date dai tecnici della “Douglas” che erano tecnici specifici per quanto riguarda le indagini di incidenti aerei, avevano visto nella loro esperienza decine di incidenti aerei e loro ci esclusero in maniera abbastanza categorica che in quella zona della fusoliera, della cabina, potessero essersi verificati eventi esplosivi, nel senso che non trovarono evidenza significativa di fenomeni esplosivi e bensì tutto quello che si vedeva era dovuto al violento impatto di quella parte del velivolo contro l’acqua che aveva ridotto cinque metri di fusoliera e li aveva compattati in poco più di mezzo metro di rottami, questa era la situazione”.

L’ipotesi di Chris Protheroe.

Una ulteriore e successiva ipotesi di collocazione di una bomba all’interno del velivolo è stata quella formulata da Chris Protheroe, inspector senior presso l’ente inglese AAIB, che ha individuato la zona della cappelliera sulla parte sinistra della fusoliera quale luogo di collocazione dell’ipotetico ordigno.

L’esperto Protheroe ha depositato due relazioni, datate 12 gennaio e 15 aprile 1992, aventi a oggetto l’analisi di reperti e le conclusioni sulla causa della caduta del DC9, e una successiva relazione il 2/5/1992 avente ad oggetto le valutazioni dell’eventuale impatto di un missile contro il DC9. In particolare nell’elaborato del 12 gennaio, Protheroe ha precisato: “*è troppo presto per giungere a conclusioni definitive sull’indagine, ma sulla base delle prove finora disponibili sembrerebbe che la causa più probabile sia stata un’esplosione interna nella zona della cappelliera della cabina posteriore sul lato sinistro immediatamente più avanti alle prese d’aria dei motori che ha portato alla separazione in questa zona dei rivestimenti sopra la parte superiore della fusoliera e indietro fino alla deriva di coda*”²

Protheroe ha indicato alcuni elementi che scientificamente potevano essere presi in considerazione a sostegno della teoria i quali, tuttavia, alla fine si sono dimostrati equivoci e in molte circostanze di primaria importanza sono stati in

² Relazione Protheroe del 12 gennaio 1992, pag. 23

contrastò insanabile con quelli indicati dal perito Frank Taylor, cioè di colui che, nell'ambito dei lavori del collegio peritale Misiti, è stato il più strenuo sostenitore della teoria della bomba a bordo.

A solo titolo di esempio un palese elemento che, anche da solo, può invalidare la teoria di Protheroe è quello che se la bomba fosse stata effettivamente posizionata nella cappelliera, che si sviluppava per tutta la lunghezza della cabina passeggeri, i frammenti si sarebbero dovuti distribuire all'interno della cabina stessa e, inevitabilmente, avrebbero dovuto interessare anche il tappeto che ricopriva il pavimento. Invece, quando a seguito dell'attività di ricerca nei fondali marini il tappeto della cabina fu recuperato esso si presentò nella sua quasi totalità privo di bruciature, con ciò dimostrandosi che non era stato interessato da alcuna esplosione.

In conseguenza di quanto detto, anche la teoria espressa da Protheroe deve ritenersi sfornita di sufficiente e adeguato sostegno probatorio, atteso che nessun elemento, validamente e scientificamente convalidato, è stato acquisito a sostegno.

L'ipotesi del collegio peritale Misiti

La tesi della bomba come causa della caduta del DC9 Itavia ha trovato una decisa affermazione da parte dall'ultimo collegio peritale presieduto dal prof. Misiti che a conclusione degli accertamenti l'ha definita come l'unica *“teoricamente sostenibile”*.

Tale conclusione è stata condivisa dagli imputati e dai loro consulenti che hanno sostenuto la validità scientifica argomentando, in tal senso, sia con il deposito di elaborati tecnici, sia deponendo nel corso del dibattimento.

Il nuovo collegio peritale Misiti nel ritenere l'ipotesi della bomba come causa della caduta del DC9 *“teoricamente sostenibile”* ha indicato come luogo di posizionamento dell'ordigno l'interno del vano toilette.

La suddetta tesi è stata fondata sulla ritenuta esistenza di sei indizi:

1. *segnature sui frammenti metallici 6-4M e 52-1M*

2. *presenze su alcuni reperti di fibre globularizzate*
3. *segnature su un vestito di bambola*
4. *pelle a buccia di arancia su un piccolo disco metallico*
5. *tracce di esplosivo su un gancio e su alcune valigie,*
6. *formazione di schegge*

L'analisi dell'ipotesi sostenuta dal collegio Misiti fa emergere, immediatamente, un primo immediato elemento di contrasto del punto di posizionamento dell'ipotetico ordigno con quanto sostenuto dai precedenti sostenitori della medesima tesi, Lippolis (che lo aveva posizionato nella parte sinistra bagagliaio sotto il sedile), R.A.R.D.E. (che lo aveva collocato nella parte destra della fusoliera), Protheroe (che aveva individuato la zona della cappelliera parte sinistra della fusoliera).

Tali differenze danno conto, essenzialmente, di quello che è sempre stato il vero punto debole della ipotesi in esame e cioè l'individuazione dell'esatto punto di collocazione dell'ordigno.

Invero, solo dimostrando l'esatta posizione in cui sarebbe stata collocata la bomba si sarebbero potuti (o dovuti) trovare tutti gli altri elementi, sul relitto e sui corpi delle vittime, come naturali conseguenze dell'esplosione che avrebbero potuto fornire dimostrazione oggettiva dell'esattezza dell'ipotesi.

Come si è visto i diversi esperti pur analizzando i medesimi reperti sono pervenuti a conclusioni opposte e contrastanti, segno evidente che gli elementi fondanti le rispettive ipotesi erano insufficienti e/o contraddittori e non hanno retto alle analisi successive.

Ma non è tutto, perché altri elementi di contrasto dal punto di vista tecnico sono emersi nel corso dei lavori peritali del collegio Misiti tali da invalidare efficacemente la conclusione cui il collegio è pervenuto, seppur non all'unanimità.

In generale, un fondamentale elemento di contrasto è stato quello della netta divergenza di pareri e di risultati tra il collegio principale Misiti e i vari collegi

ausiliari (chimico, esplosivistico, frattografico, metallografico) di cui il primo si è avvalso. Tutti i collegi ausiliari, invero, sono pervenuti a conclusioni che non solo non corroborano quelle del collegio Misiti, ma sono con queste in definitivo e insanabile contrasto con argomentazioni tecnico scientifiche di portata rilevante in quanto idonee a minare in radice la conclusione adottata dal collegio principale.

Al riguardo, la circostanza che balza immediatamente all'evidenza, e che getta molte ombre sulla decisione finale del collegio, è stata la mancata valutazione dei risultati tecnico scientifici cui sono pervenuti i collegi ausiliari, nel senso che tali elaborati non sono stati tenuti in nessun conto nella valutazione complessiva del caso e ciò pur avendo, univocamente, tutti i collegi ausiliari specialistici escluso che dai reperti analizzati potessero emergere elementi per sostenere che gli oggetti, ritenuti dal collegio Misiti dimostrativi dell'ipotesi bomba a bordo, fossero stati sottoposti a onde causate da un fenomeno esplosivo.

In sostanza, da parte della maggioranza dei componenti del collegio Misiti è stato ignorato tutto il lavoro specialistico dei collegi ausiliari che era quello che avrebbe potuto e dovuto convalidare la conclusione finale atteso che ognuno di tali collegi aveva analizzato le parti dell'aereo che erano state interessate dall'evento che aveva causato la caduta.

Una totale mancata valutazione che – per la sua importanza – non è sfuggita ai giudici della Corte di Assise di primo grado che sull'argomento si è espressa nei sotto riportati termini di censura dell'operato del collegio Misiti in relazione al lavoro dei collegi ausiliari.

E' apparsa evidente in più casi la sottovalutazione delle conclusioni di segno diverso a cui pervenivano gli esperti chiamati a comporre i collegi ausiliari.

Non sono state definite tali (dai collegi ausiliari n.d.r.) da giustificare tale conclusione le fibre globularizzate, le segnature sul vestitino di bambola, le schegge penetrate nei cuscini e negli schienali, il disco metallico perché gli

effetti sugli stessi sono stati ricondotti a cause diverse da quella della proiezione di frammenti esposti ad esplosione. Mentre per le schegge 6-4M e 52-1M, i residui di esplosivo sul gancio e sulle valigie verosimilmente sono da ritenersi originati, rispettivamente, o da errori di repartazione o da contaminazione.

Tutti questi elementi erano concentrati in zone, quali la cabina passeggeri e il bagagliaio, assolutamente incompatibili con la localizzazione di una esplosione nella toilette perché oggetti che, in origine e per loro natura, si dovevano trovare distanti dalla zona toilette dove si è assunto essere avvenuta l'esplosione.

Della fusoliera, degli arredi e dei bagagli sono state recuperate ampie parti ben rappresentative dell'intera zona interessata e sulle stesse sono state espletate le più sofisticate indagini peritali, sia da collegi di esperti italiani che esteri, a conclusione delle quali i periti non hanno rilevato nessun segno di esplosione.

Ulteriormente si può dire che almeno una valigia su cui fu trovata traccia di esplosivo era sicuramente stivata nel bagagliaio nel cui vano è stata esclusa il verificarsi di una esplosione; in ipotesi questo potrebbe giustificare i segni sul vestito di bambola ma non quelle dei frammenti 6-4M e 52-1M per la differente composizione chimica e così via per gli altri reperti in precedenza indicati.

Si sarebbe, quindi, dovuto prendere atto della incompatibilità fra gli stessi oggetti assunti come ipotetici elementi rappresentativi di una esplosione a bordo dell'aereo con l'ipotesi di localizzazione della bomba all'interno del vano toilette e trarne le dovute conseguenze, ma ciò non è stato fatto.

In realtà il Collegio, preso atto che in nessuna altra zona del velivolo (cabina passeggeri, bagagliaio ecc.) si era potuta certamente verificare una esplosione, nella ricerca del possibile punto di collocazione dell'ipotetico ordigno ha proceduto per esclusione e ha evidenziato che della zona posteriore della fusoliera fra le ordinate 642 e 877 non era stata recuperata una parte consistente,

osservando che nella parte anteriore della suddetta zona vi erano stati fenomeni di imbozzamento verso l'esterno della struttura (cd. quilting).

Queste due emergenze hanno fatto ipotizzare che il luogo di possibile posizionamento dell'ordigno poteva essere il vano toilette, parte del quale non era stato recuperato e sui quali si sarebbero potuti trovare i segni dell'esplosione.

La censura che è stata prima formulata nei confronti della conclusione dei periti Cella e Blasi, può essere avanzata anche per quella del collegio Misiti in quanto anch'esso ha individuato la zona della toilette non su rilievi positivi, (perché non ha acquisito in tal senso elementi scientificamente certi sulla presenza dell'ordigno all'interno della toilette e sulle conseguenze della sua deflagrazione), bensì sul rilievo negativo che i pezzi della suddetta parte erano mancanti, perché non recuperati, affermando che sugli stessi potrebbero essere stati presenti i segni tipici dell'esplosione.

Una tesi, quindi, fondata non su quanto osservato, direttamente e certamente, sul relitto recuperato, ma su quanto eventualmente e ipoteticamente osservabile (o non) sulle parti di relitto non ancora recuperate.

Quelle indicate finora per sintesi, tuttavia, non sono le uniche censure che escludono dal punto di vista tecnico scientifico la validità dell'ipotesi bomba in teoria collocata nel vano della toilette.

Infatti, lo stesso collegio pur sostenendo la tesi in disamina non è riuscito a individuare il posto specifico della toilette dove l'ordigno sarebbe stato collocato e gli sforzi fatti in tal senso non hanno avuto conferma dagli esami specialistici effettuati dai collegi ausiliari.

Nella relazione Misiti a pag. IX 109 si legge che:

"i risultati delle analisi delle deformazioni degli elementi appartenenti alla zona toilette anche nell'ipotesi che essi possano essere tutti unicamente attribuibili all'evento esplosivo non hanno consentito di poter individuare con certezza tra tutte quelle possibili una plausibilmente certa posizione

dell'ordigno" e che "non si sente in grado di indicare con precisione dove la carica esplosiva fosse nascosta ma solo di dichiarare che si trovava nella toilette"³

In definitiva il collegio peritale ha ritenuto che:

- *la caduta del DC9 I-Tigi è stata causata da una esplosione di un ordigno a bordo del velivolo;*
- *l'ordigno era collocato all'interno del vano toilette;*
- *nessun certo posizionamento all'interno del vano toilette è stato possibile fornire;*
- *non è stato possibile stabilire il peso e il tipo della carica, che sarebbe stata, comunque, "nuda" cioè senza rivestimento o involucro metallico;*
- *le prove oggettive dell'esplosione sarebbero fornite esclusivamente da alcune deformazioni e improntature rilevati su alcuni frammenti;*
- *i segni tipici dell'esplosione, non rinvenuti, potrebbero trovarsi sui reperti ancora in fondo al mare e non recuperati.*

In sintesi il collegio Misiti aveva indicato come possibili elementi a sostegno della tesi:

- l'interno e le pareti della toilette, compresa la paratia di pressurizzazione;
- le travature del pavimento sottostanti la toilette;
- il pilone del motore destro;
- la gondola del motore destro.

Tuttavia le analisi specialistiche effettuate dai collegi ausiliari su detti elementi hanno escluso l'esistenza di segni di deformazione o altri fenomeni riconducibili all'effetto di una esplosione a onde di elevate sovrateemperature connesse a un evento esplosivo a breve distanza dal reperto. Nello specifico è risultato che il pilone o non recava alcuna traccia di evento esplosivo sia microscopico che macroscopico nonostante la sua collocazione a pochissima distanza (circa 40/50 cm) dalla parete della toilette, che la paratia antifiamma

³ vedasi Perizia Tecnica Misiti/Santini , IX, pag. 107 e ss.

nella sua parte centrale era deformata prevalentemente verso l'interno del velivolo (circostanza che mal si accorda con una esplosione interna che avrebbe dovuto, invece, causare una deformazione verso l'esterno), la gondola del motore presentava dei fori causati dalla penetrazione di oggetti o frammenti alcuni dall'esterno verso l'interno e altri con direzione opposta tutti a velocità verosimilmente bassa.

Analogamente per quanto ha riguardato altri oggetti della toilette o vicini a essa. In particolare il galley non aveva evidenziato elementi favorevoli all'ipotizzata esplosione di un ordigno nella toilette, il tubo di scarico della toilette presentava deformazioni non omogenee su tutta la lunghezza del reperto per cui non sarebbe stato assoggettato a onde di pressione, mentre altri tubi del DC9 che si trovavano a distanza dalla toilette presentavano deformazioni simili a quelle rilevate sul tubo di scarico; il copritazza del water era stato recuperato integro e privo di segnature di schegge (ciò contrasta con qualsivoglia posizionamento della bomba all'interno della toilette).

In particolare quanto ai reperti relativi all'interno e alle pareti della toilette sono stati considerati importanti i frammenti AZ497 e AZ534 riguardanti la riquadratura della porta di ingresso posteriore e della separazione del vano toilette dalla parte interna del velivolo nei quali era stata osservata una “inflessione con curvatura verso l'interno”.

Dall'analisi frattografica, però, è emerso che:

“Nessuno dei due reperti mostra segno alcuno di deformazione a livello microcristallino o altri fenomeni riconducibili all'effetto di una esposizione a onde di elevate sovratemperature connesse a un evento esplosivo a breve distanza dal reperto.

Analogamente dalla perizia balistico/esplosivistica non sono emersi elementi di conferma dell'ipotesi del collegio peritale Misiti in quanto per il reperto AZ534 le deformazioni si sono rivelate consistenti con ogni peso e posizione delle cariche e per il reperto AZ497 le deformazioni hanno mostrato un minimo

di similitudine solo nelle prove con l'utilizzo di un peso di carica fra 1 Kg e 1,500 Kg e con una carica di pochi ettogrammi posta sul pavimento in prossimità del WC.

Queste risultanze avrebbero dovuto convincere il collegio Misiti che non era possibile addivenire alla conclusione della presenza della bomba all'interno della toilette per la debolezza e l'equivocità dei contenuti.

Ma non sono state solo queste le incongruenze riscontrate ed evidenziate dai collegi specialistici ausiliari.

Anche per il reperto AZ562 (la parte di frammento che appartiene alla riquadratura della porta di ingresso e che si trova posta in posizione superiore al reperto AZ497) le modalità di rottura indicate dal collegio non corrispondono con quelle evidenziate dai periti esplosivistici.

Allo stesso modo per quanto concerne le travature (AZ539 e AZ 451) atteso che neanche detto reperto ha presentato segni macroscopici di esposizione a schegge o ad alta temperatura; senza contare che la traversa si trovava sopra il vano 4 che, secondo il piano di carico, era vuoto e al più poteva contenere 180 chilogrammi di merce e avrebbe dovuto recare tracce evidenti di proiezione di schegge e degli effetti di onda d'urto che, invece, non vi sono stati.

Non solo, il collegio non ha considerato possibili altre cause alternative giustificanti la creazione delle deformazioni quali a esempio quelle di natura meccanica verosimilmente prodotti non solo sul lato destro, ma anche su quello sinistro dell'aereo.

Ulteriormente, nessun danno è stato riportato dai cavi elettrici e d'antenna che passano sopra la citata traversa e nessun danno da sovrapressione è stato osservato nelle parti recuperate della pelle dell'aereo nella zona sovrastante la toilette, anzi un limitato effetto di tal genere è stato rinvenuto nella zona a essa opposta.

Per quanto concerne il pilone destro del motore è stato accertato che il reperto non reca alcuna traccia di evento esplosivo a livello macroscopico, nonostante la sua collocazione a pochissima distanza dalla parete della toilette (circa 40 o 50 centimetri). Ciò avrebbe dovuto, nell'ottica del collegio peritale, sicuramente fornire un forte avallo alla ipotesi della bomba all'interno della toilette, e in particolare alla ipotesi di posizionamento dell'ordigno fra il rivestimento esterno e quello interno, proprio perché il pilone avrebbe dovuto essere direttamente colpito dall'onda dell'esplosione.

L'assenza degli effetti dell'esplosione è, quindi, una sorta di "firma mancante" dell'ipotesi e, conseguentemente, un forte indebolimento, se non la sconfessione, della tesi della bomba.

Peraltro, la paratia parafiamma nella sua parte centrale (reperto AZ 769) è risultata *deformata prevalentemente verso l'interno del velivolo* e tale circostanza mal si accorda con l'ipotesi di una esplosione all'interno della toilette che, invece, avrebbe

dovuto causare una diversa deformazione verso l'esterno.

Con riferimento alla gondola del motore destro, gli accurati accertamenti del collegio frattografico/metallografico hanno evidenziato che tutti i fori presenti sulla stessa sono stati causati dalla penetrazione di oggetti o frammenti alcuni dall'esterno verso l'interno e altri con direzione opposta, tutti a velocità verosimilmente bassa.

Le modalità di rottura, per momenti di sollecitazioni flettenti e di compressione, non sono in sé indicative di un evento esplosivo. Esse sono immuni da improntature, segni, modificazioni morfologiche caratteristiche dell'esposizione agli effetti di una esplosione.

Contrariamente a quanto sostenuto dal collegio Misiti, nessuna delle segnature determinatesi a seguito delle prove di scoppio possono ritenersi avere caratteristiche assimilabili a quelle provenienti da una esplosione. Altresì, come

evidenziato sempre dalla relazione metallografica/frattografica, nessuno dei reperti relativi al complesso dei vincoli del motore destro della fusoliera reca segni di rottura per esposizione a esplosione.

In ogni caso nell'esperimento effettuato dai periti sul simulacro di toilette il rivestimento del motore è risultato fortemente danneggiato e ha presentato numerosi segni di schegge mentre il reperto (la gondola), risulta praticamente integro. Al riguardo si deve anche valutare che essendo stata ipotizzata la presunta carica esplosiva nella toilette e, quindi, nella parte destra del velivolo, la gondola del motore adiacente avrebbe dovuto subire un forte danneggiamento (anche in accordo a quelli che sono stati i risultati delle prove sperimentali), che invece non c'è stato; inoltre, si sarebbero dovuti produrre almeno danneggiamenti maggiori e diversi rispetto alla gondola posta a sinistra, cosa che non si è verificata nella realtà.

Le analisi sul Galley, che si trovava nella zona posteriore dell'aereo in corrispondenza con la toilette, sul lato sinistro, non hanno evidenziato elementi favorevoli alla ipotizzata esplosione di un ordigno all'interno del vano toilette. I periti esplosivistici hanno escluso che i frammenti che hanno colpito il galley fossero ad alta velocità; anzi, proprio i limitati danni riportati dal galley costituiscono uno degli elementi in contrasto con la localizzazione nella toilette di una sorgente esplosiva.

Anche gli accertamenti sugli oggetti che si trovavano all'interno del vano toilette, come l'arredo della medesima, e cioè il tubo di lavaggio (AZ453), il lavello (AZ 558), il copritazza del WC (AZ 595) e il contenitore della scatola dei fazzoletti (AZ 511) fa ritenere insostenibile l'ipotesi di ordigno collocato nel vano toilette.

In definitiva nessun segno di esplosione è stato osservato sulle superfici del tubo di scarico e le deformazioni riscontrate non possono essere ritenute prova di esplosione di un ordigno collocato nel vano toilette. Esse sono state, quindi, provocate da altra causa e non dall'esplosione di una bomba.

Relativamente al lavello (reperto AZ558) i consulenti di parte degli imputati hanno ritenuto che le deformazioni subite siano derivate dall'esposizione a una esplosione e comunque non ottenibili per azione meccaniche di qualsivoglia complessità.

La perizia frattografica ha però concluso in modo diametralmente opposto:

Gli esami condotti su tutti i reperti effettuati in data 1/12/1992 hanno escluso la presenza di carburi di cromo precipitati ai bordi di grano (intergranulari).

Ulteriori esami microstrutturali effettuati su altri due campioni del lavello della toilette hanno escluso sia precipitazioni di carburi di cromo intergranulari sia fenomeni di scorrimento multiplo all'interno dei cristalli.

Ciò porterebbe a escludere esposizioni del lavandino a temperature elevate per un tempo tale da provocare la ridissoluzione dei carburi di titanio e la successiva precipitazione di quelli di cromo (pag. 98)

Ulteriormente non sono stati osservati fenomeni di deformazione plastica per scorrimento multiplo localizzato su alcuni cristalli con eventuale orientazione favorevole quali quelli che si osservano solitamente nei metalli sottoposti a onde d'urto.

Inoltre si è evidenziato che le piegature sul lavello ottenute per deformazioni plastiche della zona anteriore e della zona destra anteriore e posteriore sembrano coerenti con un fenomeno di trazione globale subita dal lavello in direzione prevalentemente dall'alto verso il basso con i vincoli di reazione che possono essere costituiti dal fissaggio del lavello alla sua sede.

Anche il D.R.A. (ex R.A.R.D.E) nel 1993, aveva ulteriormente evidenziato nettamente che “nessun segno di esplosione è stato osservato sulle superfici del lavello”.

Quanto al copritazza esso risulta essere stato recuperato integro e privo di segnature di schegge (il collegio Misiti l'ha ritenuto *con elevato grado di certezza* appartenente al velivolo pur non essendo un ricambio originale McDonnell Douglas).

Questa circostanza se fosse stata tenuta in considerazione nel valutare l'ipotesi dell'ordigno collocato all'interno del vano toilette avrebbe dovuto indurre il collegio a escludere l'ipotesi in maniera certa.

Infatti, l'integrità del reperto contrasta con qualsivoglia collocazione dell'ordigno nella toilette o, almeno, contrasta con la collocazione di un ordigno di natura e peso tale che poteva determinare la distruzione del vano e, quindi, causare la caduta del velivolo.

I periti esplosivistici hanno attribuito notevole importanza alle condizioni del reperto in questione in quanto in seguito alle sperimentazioni effettuate il copritazza è stato praticamente frantumato e ciò ha fatto concludere che questo reperto per come è stato recuperato era un forte indizio contrario all'esplosione all'interno della toilette.

Il collegio Misiti non ha fornito nessuna spiegazione circa la compatibilità dello stato del copritazza (integro) con l'esplosione all'interno della toilette.

Il perito Castellani ha formulato l'ipotesi che il copritazza potesse essere stato protetto da una lamiera; mentre un consulente di parte l'ha giustificata con la possibile presenza di una persona che avrebbe potuto fare da schermo al momento dello scoppio. Ovviamente per nessuna delle due ipotesi sono emersi elementi di prova a sostegno.

Il fatto che il collegio non sia stato in grado di fornire spiegazione alcuna dimostra la debolezza e l'inconsistenza della tesi sostenuta.

Neanche sul contenitore della scatola dei fazzoletti di carta sovrastante il WC non sono stati rilevati i segni tipici dell'esplosione in quanto erano assenti segnature di schegge e quanto altro tipico dell'evento esplosivo.

Così come le analisi sulla porta di accesso alla toilette non hanno evidenziato risultanze associabili a fenomeni di natura esplosiva.

Di analogo contenuto sono stati i risultati della perizia frattografica per i tubi di condizionamento e di irrorazione del water. I periti del collegio ausiliario hanno escluso la possibilità che i citati reperti possano essere stati esposti a una

esplosione e che siano state riscontrate deformazioni microstrutturali e macroscopiche associabili a esplosione.

Elementi contrari sono emersi anche dalle risultanze della perizia esplosivistica.

Sia gli studi teorici, sia le prove pratiche espletate in più occasioni, hanno, infatti, dimostrato che un ordigno esplosivo di potenza tale da determinare la caduta dell'aereo, posto nel vano toilette e in una zona prossima all'attaccatura dei motori, avrebbe dovuto causare ingenti danni sulle strutture laterali interne del motore e, innanzitutto, sulla gondola.

Con la perizia esplosivistica si è voluto verificare se fosse ipotizzabile che una esplosione nel vano toilette potesse provocare le deformazioni anzidette senza le modificazioni morfologiche, nonché verificare se quelle stesse deformazioni fossero compatibili tra loro e con i danni riportati (o non riportati) da altre componenti del vano toilette recuperate.

La perizia esplosivistica ha accertato che tali danni sono tra loro incompatibili e che non è possibile fare riferimento alle due serie di frammenti per sostenere la tesi della esplosione dell'ordigno all'interno della toilette.

Dalle simulazioni matematiche e dalle prove di scoppio effettuate è risultato che nelle ipotesi di collocazione dell'ordigno in posizioni tali da determinare gli effetti di proiezione di parti della paratia parafiamma e del rivestimento della fusoliera nel pilone e il distacco del motore di destra, gli elementi di copertura del motore hanno riportato danni assai consistenti venendo investiti non solo dall'onda d'urto, ma anche da numerosissimi frammenti scagliati a grande velocità dalla violenza dell'esplosione.

Essi hanno lasciato sulla struttura metallica che simulava la gondola del motore segni inconfondibili e numerosi; molte schegge hanno attraversato il rivestimento esterno e avrebbero dovuto raggiungere le parti interne dei motori in moto, cagionare danni aggiuntivi derivanti dai danni indotti sulle pale dalle turbine ed essere rinvenuti – insieme ai tronchi – al momento delle indagini

tecniche. I fori presenti manifestano le caratteristiche tipiche della penetrazione da oggetti ad alta velocità.

Hanno quindi affermato i periti del collegio ausiliario che si deve ragionevolmente concludere che se un ordigno fosse esploso nel vano toilette esso doveva trovarsi in una posizione tale da poter contestualmente determinare il distacco del motore di destra e, quindi, l'immediato distacco di quello di sinistra senza provocare su entrambi i motori alcun segno diretto, il che non appare tecnicamente possibile.

Le criticità della tesi della bomba collocata nel vano toilette non solo quelle in precedenza riportate.

Il collegio peritale non è stato in grado di indicare il posto dove l'ordigno sarebbe stato collocato dicendo solamente che *“il luogo deve essere accessibile dall'esterno e tale da fornire un accettabile grado di occultamento”*.

L'incapacità di individuare caratteristiche e posizione della presunta bomba non sono, nella complessiva economia valutativa, particolari secondari, ma dimostrano l'enorme difficoltà del collegio derivante dal fatto che le parti recuperate della toilette non consentono, obiettivamente, di affermare scientificamente che in quel vano si sia verificata una esplosione.

Il collegio Misiti, nel tentativo di sostenere la propria tesi, ha indicato sei possibili collocazioni dell'ordigno non tutte ritenute sullo stesso piano, anzi escludendone alcune e ritenendo altre come più probabili:

1. Contenitore dei fazzoletti di carta sopra al WC
2. Contenitore dei copritazza del WC
3. Interno del serbatoio contenente gli scarichi della toilette accessibile dal foro della tazza del WC
4. Contenitore degli asciugamani di carta
5. Contenitore dei rotoli di carta igienica
6. Mobiletto sottostante il lavandino ed aree accessibili attraverso esso.

Il collegio ha, poi, escluso le prime due posizioni in considerazione dello stato del contenitore dei fazzoletti (“*il non elevato grado di deformazione e la completa mancanza di segni di esplosione farebbero escludere un posizionamento della carica all'interno del contenitore stesso e di conseguenza anche all'interno del contenitore del copritazza del WC ad esso adiacente*”).

Per completezza il collegio avrebbe dovuto aggiungere, ma non lo ha fatto, come elemento contrario all’ipotesi anche l’integrità del copritazza che si trova sotto i contenitori.

Anche le ipotesi indicate ai nn. 3, 4 e 5 non sono state ritenute plausibili dal collegio in considerazione del fatto che sarebbe stato possibile una individuazione dell’ordigno.

Anche la posizione n. 6 è in contrasto con le analisi che sono state effettuate sul mobiletto di guisa che la collocazione in detta posizione non avrebbe fondamento tecnico. Il collegio, invece, ha ritenuto che la posizione più probabile potesse essere considerata quella *tra la lamiera del velivolo e la parete della toilette tra le stazioni 804 e 806 con accesso più probabile a questa area attraverso il contenitore dei fazzoletti di carta*”⁴

Al riguardo si deve osservare che tale posizionamento è in contrasto con quanto dal collegio già evidenziato e cioè che *il non elevato grado di deformazione e la completa mancanza di segni di esplosione farebbero escludere un posizionamento della carica all'interno del contenitore stesso e di conseguenza anche all'interno del contenitore del copritazza del WC a esso adiacente*.

Si è già detto in precedenza, come dall’analisi di tutte le indagini appaiono evidenti i contrasti fra le tesi formulate dai periti che hanno sostenuto la validità dell’ipotesi interna della bomba come causa del disastro aereo di Ustica.

Il Protheroe, nella sua relazione, non ha parlato mai della zona toilette e non ha saputo indicare il luogo di possibile posizionamento dell’ordigno limitandosi a dire che “*non si può indicare con precisione, ma solo dire che l’esplosione*

⁴ Perizia Tecnica Misiti/Santini, parte IX, pag. 107

doveva essere in qualche posto nell'ambito dell'area 3”.

Dalla lettura della relazione di Protheroe del 15 aprile 1992 le cui conclusioni sono state: “*sulla base delle prove disponibili alla data del presente sembrerebbe che la causa più probabile dell'incidente sia stata un'esplosione interna nella parte anteriore della cabina posteriore sul lato sinistro immediatamente più avanti alle prese d'aria dei motori che ha portato alla separazione in questa zona dei rivestimenti sopra la parte superiore della fusoliera e indietro fino alla deriva con l'associata rottura strutturale e conseguente distacco dell'intera sezione di coda e di entrambi i motori*”⁵, emerge ancora una volta il contrasto della tesi del tecnico inglese con quella del collegio Misiti.

Con una lettera del 23 aprile Protheroe ha evidenziato l'esigenza di recuperare relitti della zona 3 indicando delle aree dove, a suo giudizio, si sarebbero dovuti trovare i relitti mancanti. Proprio in una delle aree da lui indicata è stato trovato un serbatoio del tipo quelli in uso ad aerei militari e non i relitti del DC9.

In ordine al tipo di carica e alla quantità della stessa il Protheroe ha riferito:

“*Non ho accertato direttamente il tipo di carica usata, ma doveva trattarsi di una forte carica, ma non so di quale natura*”⁶. *Quando parlo di forte carica mi riferisco ad un esplosivo più potente, un materiale plastico del tipo usato anche dai militari. Non è stata fatta una valutazione del tipo di carica.*

Il Protheroe ha fatto riferimento a una “carica forte”, anche se non è riuscito a specificarla mentre il collegio Misiti al riguardo ha ritenuto che si sia trattato di una “piccola carica”.

Ancora una volta e anche su questo aspetto i convincimenti sono stati in aperto contrasto. Quindi non solo sulla posizione ma anche sull'entità della carica.

Non solo ma Taylor nell'udienza del 18/12/2002 davanti alla Corte di Assise di primo grado ha riferito di non essere un esperto in materia di esplosivi e che

⁵ Relazione Protheroe del 15 aprile 1992, pag. 51.

⁶ Ibidem pag. 109 e 110.

al riguardo “*dovreste parlare per sapere della dimensione della carica con degli esperti come Protheroe*”, il quale a sua volta si è dichiarato non esperto in materia conseguentemente rimandando anche lui all’ausilio di altri esperti.

Fra l’altro a specifica domanda se egli dissentiva dall’ipotesi di Taylor secondo il quale si sarebbe trattato di una “*carica piccola*” Protheroe ha risposto affermativamente dichiarando: “*si, la dichiarazione del dottor Taylor è lungi dall’essere precisa*”⁷

In pratica sia Protheroe che il collegio Misiti hanno fondato le loro ipotesi partendo da nessun presupposto certo (quale la presenza di segni tipici dell’esplosione) ma da un “non presupposto” e cioè dal fatto (dal punto di vista probabilistico anche incerto) che i segni tipici sarebbero stati presenti sui relitti del velivolo ancora non recuperati.

Anziché chiedersi come mai segni tipici di esplosione non sono stati rinvenuti, i periti hanno affermato che l’esplosione c’era stata e che i segni sarebbero presenti sui relitti non recuperati.

Il percorso è stato il seguente: a causare la caduta del DC9 è stata una bomba, non sono stati rinvenuti i segni tipici sul relitto perché essi sono su quelli che si trovano in fondo al mare, recuperati alcuni di tali relitti e persistendo l’assenza di segni tipici si è ribadito che i segni tipici sarebbero stati negli altri non recuperati e così via.

Sarebbe stato sufficiente, a parere di questo ufficio, chiedersi se la mancanza di segni poteva essere attribuita a una causa ben più semplice: la mancanza di ordigno.

L’ipotesi della bomba collocata all’interno dell’aereo, in generale, e quella del posizionamento all’interno della toilette, in particolare, è stata oggetto di radicale critica da parte dei consulenti di parte civile i quali hanno affermato che “*l’impossibilità del collegio di trovare una collocazione di una eventuale*

⁷ Protheroe, udienza 5/2/2003 pag. 7 e 8.

*bomba è dovuta semplicemente al fatto che non vi è stata bomba”*⁸.

Alla stregua di tutti i risultati di natura tecnica acquisiti si può certamente concordare con i periti esplosivisti secondo i quali *“l’esplosione di un ordigno all’interno dell’ aeromobile, in particolare nella toilette di poppa, può essere considerato come un evento estremamente improbabile”*.

Più in particolare sull’argomento così si è espresso, nel corso del dibattimento di primo grado, il perito esplosivista Brandimarte:

Le prove di scoppio sono state effettuate ponendo la carica in tre posizioni che si ritenevano le più significative e cioè sotto il lavello, entro un contenitore utilizzato per la raccolta delle salviette di carta utilizzate come asciugami, sempre sotto al lavello al di sopra di questo contenitore, quindi o dentro o sopra il contenitore, e in un vano del mobiletto porta lavello.

L’effetto complessivo di questa esplosione dava subito a vedere che questa esplosione aveva provocato dei danni molto, molto più elevati rispetto ai danni riscontrati nella stessa zona sul DC9. La cosa che si vedeva subito, che si poteva evidenziare subito era una perforazione estesa, dovuta a piccoli fori nel cilindro che noi avevamo posto in questo simulacro per simulare il motore del DC9, perché il DC9 possiede due motori che sono posti nella parte posteriore dell’aereo stesso e uno dei due è praticamente in corrispondenza con la zona della toilette. Bene, questi due cilindri che noi avevamo posto perché non avevamo messo il motore intero ovviamente, in questo cilindro che noi avevamo posto vicino alla zona della toilette, era crivellato da scheggiature, da microforature, diciamo da forature piccole mentre sull’aereo non era stata rilevata nessuna foratura se non proprio alcune sporadiche ma proprio minime. Nello stesso tempo bisogna anche pensare che l’aereo quando fosse successa questa esplosione ipotizzata, aveva i motori in movimento per cui le particelle che perforavano l’involtucro dell’aereo, le particelle provenienti dall’aereo e dalle parti di aereo esplose e quindi lanciate verso l’esterno che

⁸ Relazione dei consulenti di parte civile Algostino ed altri, 22/11/1994, pag. 21

avessero perforato l'involturo o che in qualche maniera fossero venute a contatto con le palette delle turbine, avrebbero lasciato dei segni notevoli sulle palette medesime mentre invece l'analisi del motore aveva rilevato che praticamente non si avevano danni di questo genere qua.

Analizzando poi nei particolari i vari elementi costituenti la toilette o la zona della toilette dell'aereo, si notava in generale che per alcune deformazioni reali osservate la carica che era stata impiegata era di peso più basso rispetto a quella che avrebbe provocato quelle deformazioni lì.

*Sono stati esaminati i reperti costituiti da tutte le parti dell'aereo di tutte le varie zone, sia la cabina passeggeri, il vano portabagagli, la cabina di pilotaggio eccetera, non sono stati trovati sui reperti della cabina passeggeri, vano portabagagli e cabina pilotaggio delle evidenze tipo deformazioni, pelature, bruciature eccetera, tali da poter ipotizzare l'esplosione di una carica in quelle zone. I due criteri che sono stati utilizzati per collocare la carica sono stati la corrispondenza alle deformazioni o perforazioni che erano state trovate e la possibilità che questa carica venisse occultata, perché evidentemente non si poteva mettere una carica nella zona della toilette alla vista di tutti quanti, e in base a questi criteri è stato possibile vedere che le localizzazioni più probabili erano da individuare **all'interno del mobiletto porta lavello**, anche perché appunto questa vaschetta del lavello aveva questa deformazione che prevedeva l'applicazione di una forza verso l'alto, quindi al di sotto di questa vaschetta, all'interno e posta in aderenza della paratia di pressurizzazione, ecco, la stazione 817 che presentava questo foro, oppure in vano situato vicino alla vasca sottostante il water e adiacente alla pelle della fusoliera e in questo caso, appunto, il posizionamento poteva essere effettuato abbastanza facilmente attraverso un foro che esisteva nell'elemento di divisione tra il mobiletto portalavello e il gruppo water.*

Poi c'erano altre posizioni addirittura all'interno della vasca del water, però lì c'era la difficoltà di mantenere impermeabile questa carica per un certo tempo, cosa che non era impossibile però creava un'ulteriore difficoltà a chi avesse previsto una operazione del genere. In ogni caso poi l'esplosione di un ordigno sistemato in questa posizione, cioè dentro la vasca, quindi sott'acqua, avrebbe sicuramente danneggiato la tavoletta copri water del toilette che invece era stata trovata pressoché integra tra i rottami del DC9, quindi in pratica sono state prese in considerazione quattro posizioni, cioè sotto il lavello, entro un contenitore adibito alla raccolta delle salviette di carta utilizzate come asciugami, sempre sotto il lavello al di sopra di questo contenitore, in un vano del mobiletto porta lavello utilizzato per la sistemazione delle salviette di carta e nel vano precedentemente descritto posto tra il mobiletto porta lavello e la vasca sottostante il water, cioè una specie di vano a cui si poteva accedere abbastanza facilmente attraverso questo foro.

L'eventuale collocazione dell'ordigno nella vasca sottostante il water avrebbe prodotto degli effetti, delle conseguenze sul motore destro dell'aereo.

Non sono stati riscontrati dei danni al motore di destra dell'aereo derivanti da esplosione, ed è stato accertato che non è stato vicino a onde esplosive. Sono state trovate solo alcune ma proprio un numero limitatissimo di perforazioni del rivestimento del motore stesso, e mentre invece il motore, le palette del motore sono state trovate non danneggiate.

I danni che ho descritto prima sarebbero in generale provocati dall'esplosione di una carica in una delle zone ipotizzate della toilette, e invece non sono stati ritrovati nel caso reale.

Quindi sono state fatte queste prove ed è stato deciso di fare la prova finale a Ghedi su una struttura più completa e chiusa che simulasse la zona della toilette ponendo la carica sotto il lavello e dentro il contenitore della raccolta delle salviette e in questa prova è stato aumentato un po' il quantitativo di

esplosivo, perché nella prova che avevamo fatto a Spezia il danneggiamento della vaschetta era risultato ancora troppo piccolo, quindi è stato aumentato la carica di esplosivo e sono state effettuate queste prove.

*Queste prove sono state fatte in **ambiente chiuso** praticamente, perché è stato simulato tutto il vano della toilette con questi reperti all'interno.*

Il perito ha ritenuto non riscontrata l'ipotesi della bomba riferendo testualmente:

“Sicuramente no, non sono stati trovati dei riscontri, non sono stati trovati dei risultati che avevano dei riscontri effettivi e globali nella realtà del relitto del DC9, questo appunto principalmente per l'abbondanza di scheggiatura che si aveva sul cover del motore e quindi su ipotetici danni che sarebbero stati fatti poi alle turbine del motore che noi a Ghedi non abbiamo messo, oltre tutto poi erano anche in funzione quindi avremmo dovuto fare una cosa eccezionale e però appunto se lì avveniva la perforazione di una scheggia, queste schegge poi venivano raccolte dalle turbine e quindi le turbine si potevano danneggiare e questo non è avvenuto né la scheggiatura così, né la perforazione così frequente, diciamo, così densa, né i danni sul motore e poi appunto le incongruenze che si avevano nei danneggiamenti dei vari particolari, perché appunto una carica che sarebbe stata in grado di creare gli stessi danneggiamenti sul lavello era troppo piccola per creare poi i danneggiamenti sul longherone oppure era troppo la carica che già creava dei grossissimi danneggiamenti sul lavello e molto più estesi rispetto a quelli reali creava sulla famosa paratia 817 un foro che era di gran lunga inferiore a quello creato realmente, e queste cose erano già state viste con la simulazione matematica, quindi questo era solo una conferma di quello che era stato ipotizzato in precedenza, e quindi in conclusione i risultati delle prove hanno dato un segnale di incompatibilità e incongruità nel posizionamento della carica, nel peso della carica e nel suo posizionamento nelle varie posizioni in cui era stata studiata, incongruità con la realtà ovviamente.

Quando poi abbiamo operato invece in ambiente chiuso, con all'interno dei simulacri più credibili di quello che c'era nella toilette, allora abbiamo visto questa proiezione, questa forte proiezione di schegge, era lì, e l'abbiamo vista anche perché era lì che volevamo vedere se c'era o non c'era, però erano sempre schegge quelle di Ghedi, erano schegge prodotte dall'esplosione ma non schegge dell'involucro.

"Il concetto fondamentale che abbiamo detto, cioè l'assenza di esplosione all'interno della cabina, perché insomma quando io ho una esplosione ho degli effetti macroscopici di questa esplosione che non possono essere distrutti da niente, che vengono riconosciuti subito a colpo d'occhio, anche da un profano e lì non si trovavano queste evidenze.

L'esclusione dell'esplosione interna e l'esclusione dell'esplosione esterna hanno tutte e due lo stesso peso, io a questo punto in questo momento, penserei che tutti e due sono sullo stesso piano con lo stesso piano di incertezza, perché nella ricerca nello studio, questo minimo di margine è uguale in tutti e due i sensi, diciamo che però sostanzialmente il giudizio è negativo per tutte e due le cose.

L'altro componente del collegio esplosivistico dott. Kolla ha confermato la ricostruzione fatta dal Brandimarte riferendo che:

"Il risultato finale è che non abbiamo delle dimostrazioni chiare né per l'una e né per l'altra delle due teorie, ora per quanto riguarda un'esplosione interna o esterna, nella perizia forse si può avere l'impressione che l'esplosione interna venga esclusa con maggiore rigore di quella esterna, perché c'è un fatto, che per le esplosioni interne abbiamo bisogno di prove, di dimostrazioni più chiare se avesse avuto luogo, che per quella esterna, quindi abbiamo bisogno di evidenze più chiare in questa ipotesi, nel caso di un missile aria-aria, ci sono delle prove meno evidenti, o delle tracce meno evidenti che vengono lasciate che non nel caso di una esplosione interna, quindi questo ci da

questa diversa sfumatura riguardo alla probabilità del fatto avvenuto e nient’altro.

Analoga posizione negativa verso l’ipotesi bomba è stata espressa dal Manfred Held il quale ha ribadito il proprio convincimento nel corso dell’esame testimoniale:

*“Io ho escluso la detonazione interna perché non ho trovato le tracce tipiche della detonazione interna su quelle parti che io sono stato in grado di osservare o di investigare. Alcuni esperti hanno dichiarato che la detonazione ha avuto luogo nella toilette. **Io non ero d’accordo perché non c’erano quei segni spuri o quelle marche particolari** che uno potrebbe aspettarsi come curvature in questa zona, nelle ordinate.*

La maggior parte dei membri del Collegio erano d’accordo con la tesi sostenuta da Taylor. quindi io ho controfirmato il documento per presa visione ma senza essere d’accordo con il documento.

Io non sono d’accordo sulle conclusioni dove si dice che: “è tale da rendere questo tecnicamente plausibile perché si pone il dubbio non solo sulla identificazione di una posizione precisa della bomba, ma si pone anche il dubbio sul fatto stesso che vi fosse una bomba. Se noi non riusciamo a identificare la posizione di una bomba possiamo anche mettere in dubbio l’esistenza stessa di una bomba.

Quindi dal mio punto di vista per l’ipotesi bomba non ho potuto riscontrare firme di una detonazione interna di una bomba. Questa è stata la mia dichiarazione.

Io non condivido l’ipotesi della bomba nella toilette come tecnicamente sostenibile (come non condivido il rigetto della tesi della quasi collisione).

Non ci sono prove che una esplosione interna sia avvenuta. Vi è l’assenza di segni primari di una esplosione sui relitti recuperati; non li abbiamo trovati sulle ordinate recuperate; le parti rimanenti che noi abbiamo trovato non

indicano nessuna traccia , mentre Taylor aveva considerato che si sarebbero potute trovare sulle parti mancanti. Secondo me questo non era necessario.

Io ho escluso, esaminando i relitti che non c'era stata esplosione da detonazione interna o impatto di missile. Io escludo l'esplosione interna.

Analoga posizione è stata assunta e sostenuta dal perito prof. Casarosa il quale nel corso delle udienze dibattimentali ha riferito:

“Quali sono le ipotesi sulla quale si può supporre che ci sia stata un’esplosione a bordo dell’aeroplano nella zona toilette? A mio parere sono solo tre o quattro queste, la prima è l’evento improvviso, cioè quando un aeroplano sta volando in quota di crociera, eliminate tutte le possibilità di guasti tecnici e cose di questo genere, sparisce dal radar e c’è il black-out improvviso di tutte le cose, l’esplosione è un’ipotesi che si può formulare anche da un punto di vista statistico, Poi che cosa ci sono? C’è una serie di frammentazioni della parte posteriore molto pronunciate. Il terzo elemento con il quale si può sostenere l’ipotesi è esplosione è la deformazione di alcuni elementi appartenenti alla parte posteriore, quelle deformazioni che hanno avuto anche un riscontro nelle prove teoriche di esplosione, quindi le prove teoriche fatte simulando un’esplosione a bordo si è visto che mettendo la carica, noi dicevamo in posizione 4, fatte le prove di simulazione di esplosione al calcolatore da parte della Commissione Esplosivistica, si è potuto osservare che c’era congruenza fra quanto rilevato nelle prove di simulazione e quanto riscontrabile sul relitto, solo per tre frammenti, i due frammenti che appartengono al riquadro della porta di ingresso e il lavello della toilette

Ora, tenendo conto che in volo c’è stato un importante break up dell’aeroplano, si sono staccati i motori, si è staccata la coda, quindi sono nate forze chiaramente incredibili nella parte posteriore dell’aeroplano, io penso che solo sulla base della deformazione meccanica che può essere attribuita a qualsivoglia altra natura, non si possa sostenere l’ipotesi di esplosione, se a bordo dell’aeroplano succede una esplosione, questa deve lasciare dei segni

primari e in particolare deve lasciare fusioni, vappature, pitting, melting e soprattutto scheggiature, perché quando si distrugge la parte si crea una miriade di schegge che vanno a improntare tutto quanto c'è intorno, nelle prove sperimentale che abbiamo fatto a Ghedi dove abbiamo ricostruito una toilette completa e abbiamo messo una quantità di esplosivo nella posizione che prima dicevamo e tutto l'interno era massacrato di schegge, tutto quanto contornava la toilette era come averci sparato a lupara, era un affare incredibile, ora in tutti i frammenti appartenenti alla toilette che noi abbiamo recuperato e in tutte le parti sottostanti la toilette, tipo il bagagliaio posteriore che era vuoto di bagagli, non c'è un graffio, non c'è un segno che mi dica che c'è stata una scheggiatura. L'esplosione, a mio parere, e contrariamente a quello che diceva Forshing, è giustificabile attraverso questi elementi, cioè subitanità dell'evento, deformazioni di alcuni particolari, in accordo alle prove teoriche, frammentazione della parte. Però ha grossi elementi di critica che sono la mancanza assoluta di questi primari di esplosione, mi riesce difficile pensare di mettere una bomba nell'intercapedine fra toilette e rivestimento esterno dove passano tutte le condutture del carburante che in quel momento l'aeroplano stava volando quasi alla massima velocità, quindi buttava bocca piena cherosene, io ci faccio scoppiare lì una bomba e non do fuoco al carburante, non solo non do fuoco al carburante ma non do fuoco neppure a pezzetti di carta e alla gomma che ancora si vede presente in quella zona. Quindi quello che resta attualmente del relitto porterebbe ad escludere la bomba, è una ipotesi che ha luci ed ombre come altre ipotesi.

I miei motivi di dissenso, praticamente si possono condensare in un unico concetto, cioè che in tutta la zona della toilette per lo meno quella attualmente recuperata e in tutti i frammenti che la compongono, non ci sono, non sono evidenti tracce primarie di esplosione, dove per tracce primarie di esplosione io intendo le tracce di gas washing, melting, pitting che caratterizzano tutti gli oggetti che hanno avuto la possibilità di trovarsi nell'immediata vicinanza

*del punto di esplosione e anche la segnatura di ogni tipo di scheggia che certamente al momento dell'esplosione si deve essere generata tenendo conto della frammentazione della parte dove si ipotizza l'esplosione. L'ipotesi di esplosione può essere sostenuta attraverso unicamente deformazioni meccaniche di certi particolari, deformazioni meccaniche che però non sono di natura detonica, cioè la rottura di questi frammenti, almeno dalle analisi metallografiche, esplosivistiche e chimiche, non presentano alcun segno di rottura che possa essere attribuito a un evento esplosivo, questi sono gli elementi e poi non tutti sono congruenti con uno stesso punto di focalizzazione dell'esplosione. Io personalmente ho seguito tutta la parte esplosivistica, quindi tutta la parte che ha fatto gli esperimenti sia al Poligono Cottrau de La Spezia, sia a Ghedi e, quindi, ho avuto degli scambi di opinioni sia con il Professor Brandimarte e sia con Ibisch e Kolla, loro mi dicevano: "cioè guarda su questi frammenti noi non stiamo vedendo niente", e dico: "sì, voi avete ragione e direte in finale che non avete visto l'esplosione, però noi al Giudice bisogna rispondere al primo quesito, perché è cascato l'aeroplano, e allora noi in qualche modo bisogna pur giustificare perché è cascato l'aeroplano, quindi io sono d'accordo che da questi elementi non si vede il segno dell'esplosione, però a me che devo stabilire perché è cascato l'aeroplano, mi dovete lasciare la libertà di dire che forse questi segni sono nella parte che manca e quindi dire che l'aeroplano è caduto per effetto di una esplosione interna", e probabilmente queste differenze quindi di valutazione fra noi e loro era, a parer mio, è dipesa dal fatto che loro dovevano dare una risposta puntuale, nel senso dire: "questi frammenti hanno segni di esplosione", e loro hanno detto: "**no**", e noi invece bisognava dire: "a bordo dell'aeroplano c'è stata una esplosione" e noi si è detto: "dai quei segni non si vede, però siccome me ne manca un po', siccome l'aeroplano è cascato in qualche modo deve essere cascato e io posso ipotizzare che i segni mancanti*

che voi non vedete qui io li possa vedere nella parte mancante”.

L’ipotesi Taylor dice: “l’esplosione ha schiacciato questi elementi e ha frammentato questi elementi”, io ho espresso i miei soliti dubbi, dico: “ma scusa Taylor, sotto questi elementi c’è il bagaglio dell’aeroplano – sotto intendo a venti centimetri di distanza - c’è il bagaglio posteriore dell’aeroplano, era vuoto di bagagli, e quindi non si può dire neanche perché i bagagli si vede che erano caricati nei bagagliai anteriori, quindi se qui c’è stata questa frammentazione del pavimento e delle travature mi dici i frammenti dove sono andati che non si trovano nel bagagliaio che è venti centimetri sotto, né si trovano segnature, né si trova graffi, né si trova niente, io dentro quel bagagliaio ci sono stato, l’ho ripulito tutto, gli ho levato tutta la terra, l’ho lucidato a specchio per vedere se nella plastica si potesse vedere almeno un graffio, e non c’è niente”, quindi questo è un altro elemento di dubbio, cioè l’elemento è che fra tutti quei frammenti che Frank Taylor attribuiva originati dall’esplosione se si prendono in considerazione tutti e si va incontro a queste discrepanze, cioè non si capisce come mai queste cose possono essere successe, come un pezzo si disintegra e nel pezzo che ci sta sotto non si trova il segno di questa disintegrazione.

Consideriamo solo quelli che danno un elemento certo dell’esplosione”, questi tre sono congruenti con una forma di esplosione e soprattutto indicano anche dove può essere stata l’esplosione, però quando noi abbiamo fatto la prova a Ghedi, e abbiamo messo l’esplosivo in quella posizione, che cosa abbiamo visto? si è visto un massacro di schegge tutto intorno, tutti i frammenti, tutti i pezzi staccati, i tubi, il famoso tappo del gabinetto, la paratia destra, la paratia sinistra, la copertura dei motori, erano un massacro di schegge, sembrava che ci si fosse sparata a lupara sopra, i tubi erano schiacciati ma massacrati di schegge, e di questo non si vede niente sui reperti che noi abbiamo disponibili.

Il Collegio Esplosivistico ci dette ampie garanzie in quanto gli esperimenti che sono stati fatti hanno messo in evidenza che sugli arredi della toilette, quando si fa una esplosione dentro la toilette, si trovano segni primari e segni secondari esplosione. E' vero, invece, che nei reperti recuperati e che appartengono all'interno della toilette non si trovano segni primari di esplosione.

Io ho avuto diverse discussioni anche con il collega Taylor a proposito dell'esplosione di queste e io mi ricordo che in una di queste discussioni Frank Taylor mi disse: "guarda io sono talmente sicuro della bomba, che se anche vedessi la fotografia di un aeroplano che sta impattando contro il DC9 direi che in quel momento è scoppiata una bomba", io dissi: "scusa Frank, ma io su questa linea non ti posso seguire insomma, se io ho dei dubbi li debbo esprimere", non si può prendere queste posizioni come prendere la posizione di non considerare minimamente tutti i risultati delle perizie collaterali, anche perché anche qui Frank Taylor dice: "io sono talmente sicuro di questo che non ho bisogno di altri riscontri", questo lo ha anche scritto, e io dissi: "io no, io ho bisogno di altri riscontri insomma". L'ipotesi dell'esplosione non ha la certezza assoluta. Perché non ho la certezza assoluta che c'è stata una esplosione quando tutte le perizie collaterali stavano a dire: "no, ma qui non c'è niente"".

*Il professore Casarosa ha ulteriormente argomentato sull'inconsistenza dell'ipotesi bomba riferendo sul punto di posizionamento della carica: "se io ho tre gruppi di elementi deformati che non mi danno informazioni su dove è stata la carica, siccome la carica può essere stata posizionata in un solo punto, questo vuol dire che due di questi elementi sono falsi e uno solo è vero. E su questi elementi nessun segno primario di esplosione è stato trovato. E io ho analizzato gli incidenti (aerei n.d.r.) **di Lockerbie** dov'era plateale che fosse esplosa una bomba, dove anche l'uomo della strada guarda i relitti e dice, qui è scoppiata una bomba. Anche in relazione all'incidente aereo del*

deserto del Tenereé andammo a vedere la cosa e lì era un pò diverso. In questo caso gli esperti mi presero per mano e mi portarono lì e mi dissero guarda qui si vede che c'è stata una esplosione perché qui questa rottura è detonica. C'erano infatti un certo numero di piccoli indizi che potevano suggerire l'ipotesi e poi, in effetti, è stata trovata la valigia con mezzo chilo di esplosivo".

A commento di quanto detto c'è da evidenziare, altresì, che nella vicenda dell'aereo di Lockerbie il Flight Data Recorder ha registrato il botto dell'esplosione, mentre nel caso del DC9 nessuna esplosione è stata registrata dalla cd. "scatola nera" dell'aereo che è stata recuperata.

Ha continuato sull'argomento il professore Casarosa:

"Io ho detto ai miei colleghi, andiamo a Pratica di Mare e cerchiamo eventuali segni anche sul relitto del DC9. Noi li abbiamo cercati e non ce ne è neanche uno. In questi frammenti (quelli del DC9 n.d.r.) manca completamente ogni segno, ogni segno primario di esplosione.

Il dott. Frank Taylor è stato il perito al quale si può attribuire, più degli altri, la paternità dell'ipotesi di esplosione di un ordigno all'interno del vano toilette.

Nel corso del dibattimento di primo grado egli ha riferito che soltanto una esplosione interna e più precisamente nella parte interna del motore destro, vicino all'alloggio del motore e in vicinanza della toilette avrebbe potuto procurare il tipo di danno osservato sul DC9.

Il perito, tuttavia, non è riuscito a indicare il punto dove sarebbe stata collocata la bomba riferendo nel corso del dibattimento che *"la proposta più probabile è quella che va a considerare come luogo dell'esplosione quella che si trova tra la parete rompi fuoco in titanio e la parte più interna, il rivestimento interno in materiale plastico".*

Su nessuno degli argomenti contestatigli (verso dell'onda d'urto, centro dell'esplosione, mancanza di segni tipici di esplosione sui reperti) Taylor ha fornito alcuna spiegazione limitandosi a riferire che *"questa materia è soggetta a un'alta variabilità, io ho parlato con esperti in materia forense o esperti di*

esplosivi che mi hanno confermato che se ci sono due persone e si verifica una esplosione una delle due può essere dilaniata e l'altra può riportare magari un danno al timpano”

La difficoltà di Taylor nel sostenere la propria tesi è emersa in tutta la sua chiarezza quando non ha potuto far a meno di ammettere che “di tutti i pezzi che abbiamo trovato non abbiamo un'assoluta certezza, potremmo dire che possono essere coerenti con l'ipotesi dell'esplosione, ma anche non coerenti con l'ipotesi dell'esplosione”⁹. Alcuni di questi pezzi sembrano essere coerenti con l'ipotesi di esplosione avvenuta in questa zona anche se non riesco a dirvi dove in questa aerea. Noi non abbiamo trovato delle zone in cui si verifica il fenomeno del pitting cioè di affossamenti provocati da parti che colpiscono quella zona ad alta velocità, né tantomeno di gas washing”

Ulteriormente Taylor ha precisato che: “*la carica posta nel DC9 non si trovava in un contenitore, forse in un bustina di plastica o in un giornale messo probabilmente nell'intercapedine. Non si poteva essere certi del centro dell'esplosione e quindi non l'abbiamo indicato in perizia, molte delle prove dell'esplosione si trovano in fondo al mare*”.

Il perito Taylor quando gli è stato chiesto di spiegare come mai una esplosione potrebbe avere – a suo dire – danneggiato il tubo dello scarico sotto e non anche il copritazza che è a pochissimi centimetri, ha risposto che loro non sapevano se era un reperto del DC9 quello che è stato recuperato. Ciò è in palese contrasto con quanto hanno scritto in perizia e cioè che il reperto apparteneva al DC9 con elevata probabilità.

Quello che è emerso è stato che i periti non sono stati d'accordo con i colleghi del collegio frattografico (le cui risultanze peraltro non hanno posto a base del lavoro finale), ne prendono atto a dibattimento, accettano che non ci sono sui reperti analizzate le “firme” di un ordigno esplosivo e nonostante tutto

⁹ In tali termini testuali si è espresso il perito Taylor all'udienza del 23/10/2002 pag. 199.

continuano a sostenere che le tracce possono essere ritrovate nei relitti in fondo al mare.

In assenza di ritrovamenti di segni sicuri dell'esplosione, il collegio avrebbe dovuto usare molta cautela nel fare le proprie affermazioni sulla causa della caduta del DC9.

Infatti Taylor ha dovuto ammettere che: *“sui sostegni del motore non abbiamo trovato quelle che chiameremmo prove primarie, invece le deformazioni che abbiamo trovato sono microscopiche”*¹⁰

Ulteriore elemento di smentita in ordine alla plausibilità della collocazione della bomba nel vano toilette lo si ricava da un documento del RARDE.

Con una lettera inviata al prof. Santini in data 24 febbraio 1994, il citato ente ha espresso una ferma opinione di dissenso verso l'ipotesi bomba nella toilette, scrivendo testualmente:

“Siamo a conoscenza delle opinioni di Frank Taylor e di altri riguardo a una esplosione nella toilette. I nostri risultati non sono incoerenti con questa teoria, ma nessuna prova sicuramente di esplosione fu trovata sui pezzi provenienti dalla toilette che furono esaminati dal DRA”

Le conclusioni che si possono trarre sono le seguenti:

- * gli elementi su cui è stata fondata l'ipotesi esplosione nella toilette è quella della presenza di alcune improntature e deformazioni rilevate su alcuni reperti recuperati;
- * questi elementi non sono però univoci nel senso di far ritenere con certezza essere avvenuta una esplosione, ma possono avere, e hanno, origini e spiegazioni alternative;
- * alcune di queste deformazioni e in particolare quelle che, per struttura e verso, sembrerebbero attribuirle a una esplosione recano nelle immediate vicinanze del reperto una deformazione di segno contrario, cioè verso l'interno e non verso l'esterno (es. AZ495);

¹⁰ Taylor, udienza 18/12/2002 pag. 94

- * c'è contraddizione tra i danni prodotti sui reperti addotti a fondamento dell'esplosione e le possibili localizzazioni dell'ordigno (es. AZ 519);
- * dato di fatto incontestabile è che nessuna traccia di esplosivo sia mai stata trovata su tutti i reperti riguardanti la zona toilette, né sono state trovate i segni evidenti dell'esplosione quali il gas wash, il pitting e altro.
- * non è stato mai indicato il punto da ritenersi come centro dell'esplosione;
- * c'è stata l'impossibilità di determinare il punto esatto di collocazione dell'ordigno. Questa non è una circostanza da poco, anzi. Il collegio anche nel momento in cui sono stati sentiti i periti a dibattimento non hanno saputo aggiungere nulla di più di quanto contenuto in perizia se non che (Misiti) il collegio non ha avuto *"la possibilità di dire esattamente dov'era perché ci sono evidenze che dicono una cosa e evidenze che ne dicono un'altra"*.

Il perito Misiti ha dovuto ammettere, altresì, le insanabili contraddizioni che vi sono state fra tutte le ipotesi di posizionamento formulate e i danni che sono stati riscontrati (a esempio quando è stato fatto rilevare che un ordigno collocato sopra il lavandino non spiega gli altri danni trovati in altre zone ecc.) e ha affermato testualmente: *"ci sono contraddizioni, certo"* e analogo riconoscimento ha dovuto fare il perito Castellani del quale si riporta la dichiarazione testuale nei seguenti termini: *Lì il fatto fondamentale per noi è che se noi le mettiamo tutte insieme queste evidenze ricostruiamo la toilette, giustifichiamo globalmente lo scoppio della toilette con una esplosione interna e non possiamo più lì allora localizzare la carica, questo è il punto, perché quando io le assemblo e le metto insieme allora in qualunque punto io lo possa mettere, purché dia un opportuno valore della carica e riuscirei se riesco a fare cose a giustificarle tutte insieme.*

* se si considerano sufficienti a far ritenere causa della caduta del DC9 i danni sul vestito di bambola, le schegge 52-1M e 6-4Mii, le particelle incombuste di TNT T4 e se questi elementi si considerano attendibili, ma su ognuno di questi punti sono state esplicite più di una riserva, si dovrebbe ritenere che

l'esplosione sia avvenuta all'interno della fusoliera e precisamente all'interno della cabina dei passeggeri e non, quindi, all'interno del vano toilette;

* appare incomprensibile, se non addirittura impossibile, che su nessuno dei tantissimi reperti della toilette che sicuramente sarebbero stati vicini all'ipotetico centro dell'esplosione non ci siano segni primari e secondari dell'esplosione e ciò nonostante che il vano toilette sia piuttosto angusto (circa un metro per un metro o poco più);

* non ha nessuna valenza scientifica l'affermazione che i segni tipici dell'esplosione si troverebbe nei relitti non recuperati.

Tuttavia gli elementi suddetti sono fra loro incoerenti in quanto le schegge provengono con ogni probabilità da elementi esterni e che si trovano lungo le componenti esterne del velivolo, le particelle incombuste di esplosivo sono state rinvenute su oggetti che si trovavano certamente nel vano bagagli, ma anche su un gancio all'interno della cabina dei passeggeri; il vestito di bambola è stato repertato tra i relitti della parte anteriore della cabina.

Tutti elementi tecnicamente sufficienti a rigettare la tesi della bomba a bordo come causa della caduta del DC9 Itavia.

Si è riportato il compendio degli elementi sull'ipotesi bomba in quanto essa è quella che le esponenti ritengono essere quella che ha causato la caduta del DC9.

Allo stesso modo quanto riportato serve a dimostrare che non sono necessarie le ulteriori indagini tecniche sul relitto del velivolo proposte nell'esposto e che nulla avrebbe potuto aggiungere il perito Frank Taylor rispetto a quanto già diffusamente argomentato in anni di investigazioni scientifiche. Al riguardo si fa rinvio alla testimonianza del predetto nel processo di primo grado.

Analogamente nulla ha aggiunto in tal senso il generale Vincenzo Ruggero Manca, sentito nell'ambito di altro procedimento aperto per la strage di Ustica, si rinvia alle dichiarazioni acquisite in atti.

Ne, tantomeno, possono ritenersi decisive, nel senso indicato dalle esponenti, le risposte fornite dal generale Gianadelio Maletti davanti alla Commissione Stragi. Invero dal resoconto stenografico acquisito si evince che egli ha formulato, come tanti, una personale ipotesi, senza alcun dato a riscontro.

In particolare dalla lettura dell'atto acquisito si evince che il Maletti interrogato su diversi "temi" degli anni ottanta ha risposto:

"Ne so troppo poco per formulare ipotesi sul treno 904 o su Bologna. Su Ustica posso forse fare un'ipotesi: penso a un attentato libico di stile gheddafiano contro Paesi occidentali variamente amici e legati agli U.S.A. come più tardi avvenne nei casi di Lockerbie e del Ciad. L'attentato all'aereo esploso è caduto nel Ciad fu una vendetta contro la Francia per la sua politica in quella regione; quello di Lockerbie vi fu una vendetta contro gli USA per le azioni di guerra aerea condotta contro la Libia. Ustica forse fu un avvertimento libico Alitalia.

Alla domanda se tra l'ipotesi missile e la bomba egli propenda per l'ipotesi bomba ha risposto: "Si, sono per l'ipotesi bomba".

Come si può apprezzare dal contenuto delle risposte il convincimento di Maletti è una *probabile ipotesi*, come si evidenzia dall'uso dell'avverbio *"forse"*, non fondata su alcun tipo di dato oggettivo ma ancorato a casi di caduta di aerei totalmente diversi da quello del DC9 Itavia.

Infatti nei due casi citati sui relitti dei velivoli furono trovati molteplici elementi che dimostravano l'ipotesi della bomba e per l'aereo caduto a Lockerbie addirittura il Flight Data Recorder (la cd. scatola nera) aveva registrato l'esplosione della bomba collocata all'interno, circostanza questa assente nel caso del DC9 dove la scatola nera recuperata non contiene alcun elemento in tal senso che avrebbe necessariamente dovuto esserci se l'ordigno fosse esploso all'interno del velivolo.

Né può dirsi – contrariamente a quanto sostenuto dalle esponenti che ne hanno sollecitato l'audizione – che elementi che possano suffragare l'ipotesi

bomba possano trarsi dall'assunzione delle dichiarazioni dell'ex on.le Giuliano Amato atteso che egli mai, nel corso dei decenni trascorsi ha affermato essere un fautore di tale ipotesi, anzi al contrario ha sostenuto, in tutte le sedi in cui è stato audito, compresa la Corte di Assise di primo grado, di ritenere che la causa della caduta del DC9 Itavia fosse da ricondurre a una ipotesi esterna, verosimilmente quella di un missile.

L'on.le Giuliano Amato, che aveva già reso testimonianza davanti alla Corte di Assise di primo grado in data 6/12/2001, e davanti alla Commissione parlamentare stragi, sentito da questo ufficio in data 5/2/2008, ha dichiarato, in sintesi, che: circa la documentazione e la telefonata con Andò che emerge dagli atti acquisiti negli Stati Uniti, egli ha ricordato che in quel periodo le Autorità americane erano sempre più spazientite dal rispondere alle richieste italiane e ha precisato di avere, forse, parlato con l'ambasciatore Peter Secchia e di questo poi ha riferito al ministro Andò. Ha confermato le dichiarazioni rese alla Corte di Assise in ordine alle richieste di collaborazione a Clinton e a Chirac e alle risultanze delle stesse. Quanto alle dichiarazioni rese dal presidente Cossiga ha detto di ritenere poco credibile che l'ammiraglio Martini si sia espresso nei termini indicati dal Presidente in quanto Martini credeva all'ipotesi bomba e a lui non ha riferito di possibili responsabilità francesi. Non ha ricordato di aver detto a Cossiga quello che lui gli attribuisce e cioè le confidenze di Martini, affermando che forse fra loro c'era maggiore confidenza e che Cossiga non gli ha mai parlato di questa vicenda. Craxi aveva cercato di porre un freno allo zelo con il quale lui si interessava della vicenda.

Altre dichiarazioni sulla vicenda l'on.le Amato aveva rilasciato al Tribunale di Palermo, all'udienza del 16/12/2008, in una vertenza di natura civilistica fra i familiari delle vittime e alcuni Ministeri:

Non è vero (quanto riferito da Cossiga nello stesso processo all'udienza del 15/12/2008 n.d.r.). E' vero che negli ambienti che si occupavano della questione circolavano queste voci, come del resto, altre. Io però non ho mai

avuto informazioni specifiche né ufficiali, né ufficiose che indicassero la Francia come responsabile del fatto. È vero che, se non sbaglio a fine settembre 1986, ricevetti una lettera dall'ammiraglio Martini nella quale si domandava se era opportuno l'affidamento del relitto alla società francese Ifremer, successivamente ammiraglio Martini con uno scritto indirizzato non ricordo a chi affermò che quei dubbi dovessero ritenersi superati”.

Appare evidente che la versione resa dall'on.le Amato non sia compatibile, nei contenuti, con quella fornita dall'on.le Francesco Cossiga ed esse non sono, al momento, componibili, essendo, nelle more, deceduto l'on.le Cossiga.

Il 2 settembre 2023 l'on.le Giuliano Amato è ritornato sull'argomento rilasciando una intervista al quotidiano *La Repubblica* nella quale, significativamente, ha fatto riferimento alla ipotetica responsabilità dell'aeronautica francese con la complicità degli americani specificando che si sarebbe trattato di una operazione diretta a eliminare il leader libico Gheddafi che sfuggì all'atto proditorio perché avvisato preventivamente di non volare sulla rotta dove si era simulata una esercitazione, una messa in scena, che avrebbe dovuto spacciare l'attentato come incidente involontario.

Questi i passaggi più significativi dell'intervista:

“la versione più credibile è quella della responsabilità dell'Aeronautica francese con la complicità degli americani e di chi partecipò alla guerra aerea nei nostri cieli la sera di quel 27 giugno. Si voleva fare la pelle a Gheddafi, in volo su un MIG della sua aviazione. E il piano prevedeva di simulare una esercitazione della NATO con molti aerei in azione, nel corso della quale sarebbe dovuto partire un missile contro il leader libico: l'esercitazione era una messa in scena che avrebbe permesso di spacciare l'attentato come un incidente involontario.

L'ipotesi più accreditata è che quel missile sia stato lanciato da un caccia francese partito da una portaerei al largo della costa meridionale della

Corsica o dalla base militare di Solenzara, quella sera molto trafficata. La Francia su questo non ha mai fatto luce.

La nostra aeronautica era schierata in difesa della menzogna. Era un segreto molto più grande di loro, un segreto che riguardava la NATO.

Non era del tutto irragionevole che i generali per tenere al sicuro il segreto si guardassero bene dal condividerlo con i politici.

Mi ero andato a studiare gli atti della prima commissione ministeriale guidata dal Carlo Luzzati. Le relazioni tecniche avevano escluso fin dal primo momento l'ipotesi di una bomba esplosa all'interno.

Tutto, dagli squarci nell'aereo ai brandelli dei sedili, accreditava al contrario la tesi di un impatto esterno con materiale esplosivo. E poi rimasi molto colpito da un altro elemento.

Lessi la perizia medica sul corpo dell'aviere libico ritrovato sui Monti della Sila il 18 luglio del 1983, settimane dopo la tragedia del DC9: parlava espressamente di avanzato stato di putrefazione. Non poteva essere morto il giorno prima. Perché ce lo volevano far credere le ricostruzioni ufficiali?

Il pilota del Mig si era nascosto vicino al 19 per non essere colpito. Sul chi le ho già detto della presumibile mano francese, che però non può non essere stata autorizzata dagli americani. E' impensabile che una sporca azione come questa sia stata progettata, mentre i generali americani erano impegnati a giocare a bocciette, sul perché la domanda resta aperta. A distanza di anni non sono riuscito a trovare una risposta.

Anche il giudice Priore dovette fermarsi sulla porta della NATO. Insieme, maturammo la convinzione che bisognava rivolgersi ai governi dei Paesi coinvolti nella guerra aerea.

Alla domanda sulla circostanza che il presidente Cossiga aveva detto che l'ammiraglio Martini aveva informato anche Amato sulle ipotetiche responsabilità francesi ha risposto:

Accadde esattamente il contrario, Fulvio Martini era uno di quei generali che con assiduità venivano a trovarmi per convincermi della bomba a bordo. Fu però lui a mettermi in guardia sull'opportunità di affidare alla ditta di Marsiglia il recupero del relitto, forse proprio perché sapeva della responsabilità dei francesi, ma a me non lo disse.

Un apparato costituito da esponenti militari di più Paesi, ha negato ripetutamente la verità, pensando che il danno sarebbe stato irrimediabile per l'Alleanza atlantica e per la stessa sicurezza degli Stati. E quindi tutte queste persone hanno coperto il delitto per una “ragion di Stato”. Anzi, dovremmo dire per una “ragion di Stati” o per una “ragion di NATO”.

Nei giorni successivi l'on.le Amato ha ridimensionato il contenuto delle dichiarazioni riportate nell'intervista precisando, nel corso di una conferenza stampa appositamente indetta, di non aver voluto attribuire precise responsabilità ad alcuno, ma di avere voluto, semplicemente, sollecitare le persone che sono a conoscenza di elementi utili a fornire un contributo per la ricerca della verità.

Leggendo il contenuto dell'intervista de qua, salvo alcuni aspetti di cui si dirà, non si ravvisano nella stessa elementi nuovi rispetto a quanto dichiarato dall'on.le Amato nel corso del dibattimento davanti alla Corte di Assise di Roma all'udienza del 11/12/2001. Invero, nel corso della citata udienza l'allora teste Amato riferì di essersi occupato della vicenda Ustica in tre archi temporali (1986, 1990 rispondendo alla Commissione stragi, e quando fu nominato presidente del Consiglio) nonché di aver interloquito con alcuni ufficiali dell'aeronautica (ha ricordato solo i nomi dei generali Pisano e Tascio) con i quali parlò dei radar militari e dei tre plot, in prossimità del DC9, che erano stati visti dal solo radar Ciampino e che gli fu detto che gli altri radar militari non li avevano registrati perché troppo rapidi; che relativamente alla circostanza che il G.I. Bucarelli avesse potuto parlargli di fotografie del relitto del DC9 già in possesso degli americani prima della localizzazione del relitto

sul fondale marino, ha specificato di non averle mai viste; quanto al nastro del radar di Marsala gli fu assicurato, dall'aeronautica, che non portava risultati e che non era manipolabile.

In ogni caso non ha ricordato qual era l'ipotesi della caduta che formulavano i rappresentanti dell'aeronautica. Successivamente, a seguito degli ulteriori accertamenti, egli ebbe a riferire che non gli era stata detta tutta la verità. Allora cominciò a ritenere che fossero prevalenti gli elementi che erano a sostegno dell'ipotesi esterna, cioè del missile, mentre l'ammiraglio Martini (con il quale aveva discusso più volte) propendeva per l'ipotesi interna della bomba. Quindi lui pensava che se fosse stato recuperato il relitto si poteva chiarire la causa della caduta soprattutto nella prospettiva del missile. Quanto alle navi francesi le autorità avevano escluso che esse stazionassero nel mar Mediterraneo.

Ha riferito dei suoi colloqui con i colleghi Zanone e Formica che gli esclusero, il primo, di manovre militari e della Nato e, il secondo, gli parlò di quanto aveva appreso dal generale Rana circa la presenza di plot sui tracciati radar di cui era in possesso. Aveva avuto l'impressione che più lui si convinceva per la bontà dell'ipotesi missile tanto più i suoi interlocutori, il Sismi in particolare, gli rappresentavano che stava cadendo vittima di una campagna di stampa e a fronte della sua convinzione gli arrivavano appunti con i quali si sottolineava, invece, come realistica l'ipotesi diversa della bomba.

Ha sempre pensato che, nel caso fosse confermata, l'ipotesi del missile avrebbe ristretto l'ambito di responsabilità ad alcuni Paesi (Italia, America, Francia, Inghilterra, Libia) mentre se si fosse trattato dell'ipotesi bomba poteva essere stato chiunque e, quindi, la platea degli attentatori sarebbe stata più ampia e difficile da individuare.

Non vi è dubbio che nelle dichiarazioni rese nel corso dell'intervista si colgono elementi di novità relativamente ad alcuni argomenti trattati in particolare quando l'intervistato ha fatto riferimento esplicito a una ipotetica responsabilità dell'aeronautica francese (con la complicità americana), in una con il

riferimento alla messa in scena di una esercitazione per eliminare il leader libico Gheddafi, circostanze mai riferite in precedenza, ma esse vanno nel senso di attribuire “cittadinanza” all’ipotesi “esterna” piuttosto che alla bomba.

Come in precedenza riportato, l’on.le Amato è stato già sentito da questo ufficio in data 5/2/2008 a seguito delle dichiarazioni rese dal Presidente emerito della Repubblica on.le Cossiga che hanno dato origine al presente procedimento.

In quella occasione questo ufficio ha dovuto registrare il contrasto fra le dichiarazioni rese dai predetti in ordine alle confidenze che sarebbero state fatte dall’ammiraglio Martini (all’allora capo del Sismi) e nessun riferimento è stato fatto a ipotetiche paternità dell’azione missilistica contro il DC9.

Tuttavia, dalla lettura dell’intervista si deve registrare una sorta di “allineamento” della posizione dell’on.le Amato con quella precedentemente espressa dall’ex Presidente on.le Cossiga, circa la riconducibilità dell’ipotetica responsabilità all’aeronautica francese della caduta del DC9 Itavia.

Dunque nessun elemento nuovo nel senso prospettato dalle esponenti potrebbe venire dall’audizione dell’on.le Amato.

IL PRESUNTO MOVENTE LIBICO E/O PALESTINESE

Le esponenti hanno evidenziato che il movente della strage del DC9 potrebbe essere rinvenuto nel contenuto delle cd. informative di Beirut del SISMi datate 24 e 26 aprile e 12 maggio 1980 nelle quali, a dire delle esponenti – si rappresenta, tra l’altro, che, in caso di risposta negativa alle trattative in corso, la “*maggioranza della dirigenza e della base dello stesso F.P.L.P. intende riprendere - dopo sette anni - la propria libertà di azione nei confronti dell’Italia, dei suoi cittadini e dei suoi interessi, con operazioni che potrebbero coinvolgere anche innocenti*”; che pertanto, dal giugno 1980 non saranno più congelate le azioni contro gli interessi italiani da parte del F.P.L.P. (così testualmente a pag. 15 esposto del 25/06/2022 nella quale si fa riferimento ad allegati non presenti in atti). Con successiva memoria del 23/6/2023 i difensori

delle esponenti hanno chiesto di acquisire il carteggio Giovannone/O.L.P. o SISMI/O.L.P. contenente atti originati dal Servizio dal 16 novembre 1979 (cioè otto giorni dopo il sequestro dei missili antiaerei palestinesi a Ortona) fino al 19 agosto 1982.

In particolare, ipoteticamente, si è sostenuta una possibile paternità della caduta dell'aereo DC9 Itavia all'azione terroristica del Fronte Popolare Liberazione della Palestina (in seguito F.P.L.P.). L'ipotesi è stata adombbrata in diverse occasioni, in particolare, dall'ex senatore Carlo Giovanardi il quale, come componente della Commissione parlamentare d'inchiesta sulla morte dell'on.le Aldo Moro, ha affermato di avere avuto la possibilità, in quanto a ciò debitamente autorizzato per il ruolo ricoperto, di consultare e di annotare documenti classificati "segretissimi" e "segreti" relativi al periodo ottobre 1979 giugno 1980 provenienti dall'ambasciata italiana a Beirut relativi alle reazioni delle organizzazioni palestinesi dopo il sequestro a Ortona di missili terra aria trasportati da elementi della resistenza palestinese assieme a membri italiani dell'area dell'Autonomia. L'ex senatore ha, quindi, indicato nel carteggio esistente fra i Servizi Segreti italiani a Beirut del colonnello Giovannone e il Governo italiano l'esistenza di documenti che potrebbero portare "*uno straordinario contributo per capire cosa possa essere avvenuto 36 anni fa nei cieli di Ustica*".

Prima di analizzare la prospettata ipotesi, va fatta una doverosa premessa su alcuni aspetti della vicenda al fine di contestualizzare le vicende dalle quali si ritiene di potere ipotizzare un attentato da parte delle forze terroristiche palestinesi.

Il sequestro dei missili marca Strela a Ortona (CH) e i relativi processi.

In data 8 novembre 1979, in Ortona (CH) i Carabinieri, a seguito di un controllo a un furgone, sequestravano due sistemi d'arma missilistici del tipo terra-aria SAM 7 "Strela" di fabbricazione sovietica, completi di quattro generatori e congegni elettrici a scatto.

Nella circostanza venivano tratti in arresto per i reati di detenzione e porto di arma da guerra, nonché di introduzione di armi da guerra nello Stato italiano, Daniele Pifano, Giuseppe Neri e Giorgio Baumgartner, tutti militanti di “Autonomia Operaia”. Successivamente, nel corso delle indagini, veniva tratto in arresto per la medesima vicenda, e per gli stessi reati, Salem Abu Anzeh. Quest’ultimo, cittadino giordano di origini palestinesi, aveva frequentato l’università a Perugia e a Bologna, era il rappresentante in Italia del Fronte Popolare per la Liberazione della Palestina di George Habbash e delegato anche alle attività militari e al rifornimento di armi; il predetto, al tempo stesso, era anche un soggetto che si “relazionava” con il Servizio segreto militare italiano. A seguito della perquisizione dell’abitazione venne ritrovata nella disponibilità di Saleh, oltre a numeroso materiale interessante le indagini sulle armi, l’annotazione di un numero telefonico (06 6799421) con indicato vicino il nome Stefano.

Gli accertamenti effettuati permisero di verificare che trattavasi dell’utenza della residenza romana del colonnello Stefano Giovannone, all’epoca capocentro del Sismi a Beirut, e uomo di riferimento dell’on.le Aldo Moro.

Il processo di primo grado davanti al Tribunale di Chieti si svolse con il rito direttissimo e si concluse con sentenza emessa il 25 gennaio 1980 con la quale gli imputati furono condannati per detenzione e porto di armi e assolti, per insufficienza di prove, per il reato di introduzione di armi da guerra nel territorio italiano.

Nelle more del processo di appello Abu Saleh venne scarcerato a seguito di sentenza emessa dalla Corte di Cassazione in data 14 agosto 1981.

La Corte di Appello dell’Aquila, con sentenza del 18 gennaio 1982, assolse con formula piena tutti gli imputati dal delitto di importazione in Italia di armi da guerra e rideterminò la pena in cinque anni a fronte dei sette irrogati dal primo giudice. (tale circostanza, si vedrà in seguito, assumerà particolare valore in relazione a uno dei contenuti del carteggio Giovannone/OLP.)

La Corte di Cassazione con sentenza del 13 maggio 1983 rigettò i ricorsi formalizzati dal P.G. e dagli imputati e la sentenza acquistò valore di giudicato. Nel 1991 il condannato Abu Saleh, in applicazione della normativa sul condono dello stesso anno, ottenne un ulteriore sconto di pena, che fu dichiarata estinta per intervenuta prescrizione con ordinanza del 27 aprile 1998.

La documentazione attestante i rapporti fra il Capo Centro del Sismi a Beirut (col. Giovannone) con l'Organizzazione per la Liberazione della Palestina (in seguito l'O.L.P.) e il supposto movente che essa conterrebbe come causa della strage di Ustica trova, dunque, la sua genesi nel procedimento riguardante il sequestro dei missili a Ortona che è stato considerato, dai fautori della teoria, l'atto di violazione del cd. "Lodo Moro" all'epoca esistente fra l'Italia e l'O.L.P., organizzazione della quale faceva parte il F.P.L.P.

Il cd. Lodo Moro risale alla metà degli anni settanta e si è realizzato, esclusivamente sulla parola (quindi un accordo verbale), fra il col. Giovannone (del quale Moro nutriva grande fiducia) e il leader palestinese Yasser Arafat dopo l'avvenuta strage di Fiumicino del dicembre del 1973. Nella sostanza, l'Accordo sarebbe stato la conclusione di un negoziato fra l'Italia e l'O.L.P. in ottemperanza del quale quest'ultima si sarebbe impegnata in un patto di non aggressione e di preservazione del territorio nazionale italiano da attentati di natura terroristica ottenendo quale contropartita da parte dell'Italia il sostegno alla causa palestinese.

E' bene anticipare e precisare che il contenuto del cd. *Lodo Moro* non prevedeva alcuna immunità, che ovviamente non poteva essere concessa, per le eventuali azioni terroristiche palestinesi, ma esclusivamente quello di sostenerne le ragioni, anche giuridiche, dell'agognato riconoscimento del popolo palestinese al diritto di autodeterminarsi. Risultato, quest'ultimo, che fu raggiunto pienamente – e con il decisivo contributo del nostro Paese - all'esito del vertice della Comunità Europea (CEE) svoltosi a Venezia il 12 e il 13 giugno 1980 mediante l'emanazione della "Dichiarazione di Venezia sul

problema Medio Orientale" (Risoluzione del Consiglio Europeo) con la quale, appunto, fu riconosciuto il diritto del popolo palestinese, di Yasser Arafat e dell'O.L.P. in virtù del quale ebbero la legittimazione strategica e politica che consentì il percorso, fino a quel momento negato, di ottenere la Palestina il riconoscimento di Stato indipendente.

E, infatti, proprio in ossequio a tale contenuto del cd. Lodo Moro le Autorità italiane preposte alla vicenda de qua hanno avuto modo di interloquire – per il tramite del rappresentante dei Servizi – in modo assolutamente positivo per vanificare, in maniera efficace e definitiva, i cd ultimatum che, di volta in volta, gli interlocutori rappresentavano verbalmente al colonnello Giovannone e questi li riportava alle Autorità di Governo.

La tesi che vorrebbe ricondurre la caduta del DC9 Itavia il 27 giugno 1980 a un'azione terroristica di matrice palestinese è stata fondata sulla base di alcuni documenti che sono stati estrapolati dall'articolato e complesso carteggio prodotto dal capo Centro Sismi a Beirut colonnello Giovannone.

Quelli di seguito indicati sono gli atti acquisiti relativi al carteggio Giovannone/OLP che riguardano, temporalmente, la vicenda in esame.

- **7 ottobre 1979** data del sequestro dei missili a Ortona.
- **14 novembre 1979** arriva il rappresentante dell'O.L.P. a Roma con una lettera personale di Arafat per Cossiga nella quale si sottolineano le responsabilità libiche per quanto riguarda i lancia missili sequestrati;
- **13 novembre 1979** Hammadi (O.L.P.) dice di non avere lettere per Cossiga. Attenzione la lettera c'era ma Hammadi ha ritenuto opportuno non consegnarla;
- **16 novembre 1979** Arafat e Gufo hanno compreso che l'episodio di Ortona costituisce la prova sinora mancante della collusione fra palestinesi e terrorismo internazionale che potrebbe coinvolgerli in corresponsabilità per operazioni più efferate degli anni scorsi tra cui la stessa vicenda di Aldo Moro; Gufo è il nome in codice di un appartenente ai Servizi (n.d.r.).

- 16 novembre 1979 Il Tasir Qubaa aveva chiesto che Abu Amlec potesse permanere a Bologna dove era il “contatto” Carlos;

- 20 novembre 1979 se la vicenda non sarà chiarita in modo convincente per quanto riguarda i rapporti fra le organizzazioni palestinesi e terroristi italiani il nostro governo potrebbe essere costretto a rivedere radicalmente il proprio atteggiamento nei confronti dell’O.L.P. e dei palestinesi in Italia. Parlare con Arafat;

- 18 dicembre 1979 L’interlocutore Tasir Qubaa ha minacciato immediata dura rappresaglia nel momento in cui venisse a conoscenza del rifiuto o non rispetto impegno richiesto – ritengo che l’interlocutore sia esasperato da critiche e accuse rivoltegli da oppositori all’interno del F.P.L.P. e rappresenti “Autonomia” che ritengo lo abbiano recentemente contrastato sollecitando vivamente a urgenti passi

idonei a ridimensionare la gravità delle imputazioni addebitate agli autonomi incriminati;

- 2 febbraio 1980 appunto per risposta a interrogazione Servello e Aglietta esponente F.P.L.P. parla di missili in transito, esprime minacce e rappresaglie: si esclude un’apertura del Governo italiano, non risulta siano intervenuti accordi fra Italia e Palestina;

- 10 marzo 1980 bisogna fronteggiare pressioni autonome italiane e parte propria base palestinese che sollecitano iniziative intimidatorie e punitive nei confronti dell’Italia;

- 14 aprile 1980 F.P.L.P. (Habbas) notifica che gli elementi moderati dell’organizzazione sono riusciti sino a ora a bloccare ogni operazione a carattere intimidatorio nei confronti dell’Italia voluta dai membri del politbureau si trovano attualmente pressati e in serie difficoltà di fronte l’atteggiamento minaccioso degli elementi estremisti del F.P.L.P. inutile rivolgersi all’O.L.P. perché non sarebbe in grado di prevenire l’effettuazione di una operazione terroristica che sarebbe probabilmente affidata ad elementi

estranei alla F.P.L.P. e coperti da una etichetta sconosciuta a tale riguardo si ritiene significativo la recente presenza Beirut degli elementi del F.P.L.P. di Carlos e si ritiene possibile che l'eventuale operazione in Italia sia avocata dagli stessi autonomi e comunque da elementi non palestinesi probabilmente europei allo scopo di non creare difficoltà all'azione politico diplomatica in corso da parte palestinese per il riconoscimento del O.L.P. e per l'auspicato invito ad Arafat.

Con nota aggiunta a mano al posto di recente presenza viene aggiunto "notizia secondo cui elementi del gruppo operativo ed estremista del F.P.L.P. avrebbero recentemente avuto contatti con il noto terrorista Carlos"

- 12 maggio 1980 il 16 maggio scade l'ultimatum quale termine ultimo per la risposta da parte delle autorità italiane alla richiesta del Fronte, in caso di risposta negativa la maggioranza della dirigenza e la base del F.P.L.P. intende riprendere dopo 7 anni la propria libertà di azione nei confronti dell'Italia, dei suoi cittadini e dei suoi interessi con operazioni che potrebbero coinvolgere anche innocenti l'interlocutore ha lasciato capire che il ricorso all'azione violenta sarebbe la conseguenza di istigazione della Libia diventata principale sponsor del F.L.P.L. ha affermato che nessuna operazione avrà luogo prima della fine di maggio e probabilmente senza che vengano date specifiche comunicazioni;

- 21 maggio 1980 lettera del sottosegretario on.le Mazzola l'Italia è disponibile a valutare la richiesta su Abu Hanze Salec nessun impegno per Pifani e gli autonomi, disponibilità a indennizzare i sistemi d'arma;

- 16 giugno 1980 la Corte d'Appello dell'Aquila ha respinto il 29 maggio la richiesta di scarcerazione del giordano Abu Hanze Salec. Dalla preoccupata reazione dell'esponente F.P.L.P. c'è motivo di ritenere che si riprendano libertà di azioni. Non si può più fare affidamento sulla sospensione dell'operazione terroristica in Italia e contro interessi di cittadini italiani decisa dal F.P.L.P. nel 1973 si può ipotizzare una situazione di pericolo a breve

scadenza anche in coincidenza dell'appello che avverrà il 17 giugno. Fonte fiduciaria indica due operazioni da condurre in alternativa contro obiettivi italiani:

- 1) dirottamento di **un DC9 Alitalia**
- 2) l'occupazione di un'ambasciata.

Non si può escludere che la notizia sia stata diffusa allo scopo di coprire i reali obiettivi e luoghi delle suddette operazioni, non si può escludere che il F.P.L.P. attualmente controllato da esponenti filo-libici possa garantire l'O.L.P. ma faccia ugualmente effettuare le azioni minacciate utilizzando elementi estranei che potrebbero usare nella circostanza una etichetta non qualificata;

Relativamente al predetto documento vi è da osservare, subito, quanto segue:

- la data originaria scritta in stampatello è 1980 poi sovrascritta a penna con data non totalmente comprensibile relativamente all'anno;
- analogamente per quanto concerne il riferimento alla scritta in stampatello DC9 sulla quale vi è sovrascritto a penna verosimilmente il numero 10;
- si fa riferimento a un aereo DC9 Alitalia.
- **27 giugno 1980** 10:00 habet informazioni tarda sera il F.P.L.P. avrebbe deciso di prendere totale libertà di azione senza dare corso ulteriori contatti a seguito mancato accoglimento sollecito nuovo spostamento processo.
- Se il processo dovesse avere luogo e concludersi in senso sfavorevole mi attendo reazioni particolarmente gravi in quanto il F.P.L.P. ritiene essere stato ingannato e non garantisco sicurezza personale ambasciata a Beirut;
- **14 luglio 1980** il F.P.L.P. comunica che ha sospeso le iniziative contro l'Italia sino alla metà di settembre.

La lettura della documentazione, contrariamente a quanto prospettato dalle esponenti, dimostra che l'ipotesi è priva di fondamento, soprattutto se da essa

si voglia far discendere e affermare la paternità dell'attacco terroristico di matrice palestinese nei confronti del DC9 Itavia.

L'infondatezza della prospettazione ipotetica emerge sia dai contenuti dei documenti, sia con riferimento a elementi di carattere cronologico e temporale. Invero, il contenuto dei citati documenti non esplicita mai una vera e propria minaccia a danno di interessi italiani da porre in essere sul nostro territorio nazionale, ma – al contrario – si tratta di una interlocuzione, durata anni, nel corso della quale esponenti del F.P.L.P e appartenenti alla nostra Intelligence hanno discusso, rappresentando entrambi le proprie posizioni, sulle conseguenze che potevano derivare dall'avvenuto sequestro dei missili a Ortona e, soprattutto, su come si sarebbe potuta evolvere la situazione, con particolare riferimento allo svolgimento del processo.

Nel corso di tale interlocuzione i vertici e i rappresentanti del F.P.L.P. hanno tentato di evidenziare alcuni aspetti ritenuti, dal loro punto di vista, fondamentali e che nulla avevano di pregiudizievole nei confronti dello Stato italiano.

In particolare, essi hanno sempre affermato che l'armamento sequestrato non fosse stato importato in Italia per ivi compiere un'azione terroristica, bensì che quanto sequestrato si trovava in occasionale fase di mero transito trattandosi di materiale acquisito tramite una grossa organizzazione internazionale, alla quale il terrorismo palestinese faceva capo per rifornirsi di armamenti sofisticati in vista di una rinnovata campagna terroristica in Israele.

Le armi, provenienti da un Paese dell'Est europeo, dovevano essere imbarcate su una nave battente bandiera europea-occidentale per essere scaricate in un porto israeliano e consegnata a una forza armata palestinese clandestina che attuava la guerriglia interna nel territorio israeliano.

Ulteriormente hanno escluso una qualsivoglia connessione fra frange del terrorismo palestinese e italiano per programmare e compiere azioni delittuose in territorio italiano e hanno precisato che la partecipazione dei tre italiani

arrestati (in quanto trovati in possesso delle armi) era solo da intendersi a carattere personale senza il coinvolgimento dell'organizzazione (Autonomia Operaia) di appartenenza.

Le prospettate minacce di cui si fa cenno nei documenti in precedenza citati, si ribadisce, non hanno mai riguardato il territorio italiano o enti e persone che nello stesso vivevano e operavano.

Invero, si è trattato di interlocuzioni nel corso delle quali il F.P.L.P. ha prospettato la possibilità che si potessero compiere delle azioni ritorsive a danno dell'Italia colpendone gli interessi fuori dal territorio nazionale.

I documenti dimostrano chiaramente come i rappresentanti del F.P.L.P. – secondo le fonti informative acquisite - hanno fatto sempre riferimento alla possibilità di effettuare il sequestro dell'ambasciatore italiano a Beirut ovvero, nel caso di difficoltà di portare a termine tale operazione, di procedere analogamente contro un appartenente all'Ambasciata in Libano, ovvero ancora di colpire, oltre che a Beirut, nelle sedi diplomatiche italiane del Kuwait, di Abu Dhabi, di Cipro e di Atene; minacce che non si sono mai concretizzate, anche perché sospese e rinviate nel tempo dagli stessi fautori in attesa di conoscere gli esiti delle interlocuzioni che vertevano, in particolare, sia sul rinvio del processo di secondo grado con l'ottenimento di benefici, sia sul pagamento di un indennizzo del valore delle armi sequestrate.

Salvo quanto si dirà in seguito, si evidenzia che nessun valore ha assunto, e può assumere, il documento citato erroneamente come datato 16 giugno 1980 nel quale, secondo le fonti i canali informati attivati dai nostri Servizi di Intelligence, preso atto dell'avvenuto rigetto della scarcerazione di Abu Hanze Saleh, il F.P.L.P. si sarebbe determinato a effettuare un'azione delittuosa contro gli interessi italiani individuabili, alternativamente, o nel *dirottamento di un DC10 Alitalia probabilmente sulla rotta del Medio Oriente o dell'Australia* o nell'occupazione di una Ambasciata.

Il dato temporale incontestabile del documento, **16 giugno 1981** (anziché 1980) esclude che l'azione, peraltro, mai posta in essere neanche in epoca successiva, possa essere riferita alla strage del DC9 che, come è ampiamente noto, si è verificata il 27 giugno 1980, quindi, quasi un anno prima dall'ipotetica paventata minaccia di cui al documento citato.

Si è trattato, in sostanza, di un palese errore interpretativo per inferirne, dal contenuto inesatto del documento, la possibilità di una minaccia terroristica di matrice palestinese da compiere contro un aeromobile italiano, in particolare il DC9 Itavia.

Ulteriormente l'interpretazione data al documento nel quale si parla, in maniera evidente, di un aereo diverso (DC10), che avrebbe volato su una rotta intercontinentale (Medio Oriente o Australia). Quindi niente a che vedere sia temporalmente che come obiettivo, con il volo del DC 9.

Né, tantomeno, alcun elemento alla prospettata ipotesi si può trarre dall'altro documento datato 27 giugno 1980 nel quale si riferisce che il F.P.L.P. avrebbe deciso di riprendere la sua libertà di azione in caso di mancato accoglimento del rinvio del processo.

Si evidenzia che nessuna ripresa di azioni terroristiche c'è stata, che il rinvio del processo in realtà è stato disposto all'udienza del 2 luglio 1980 e che tale libertà di azione sarebbe stata paventata il giorno prima dell'attentato al DC9 Itavia, cioè in un lasso temporale brevissimo e difficilmente (per non dire impossibile) compatibile con l'organizzazione di un grave attentato a un aereo su suolo italiano.

Questo ufficio appena è stato possibile visionare gli atti prodotti dal capo Centro Sismi italiano a Beirut col. Giovannone con riferimento ai fatti di Ortona (e su quanto da essi generato in ordine a una possibile crisi nei rapporti fra Italia e l'O.L.P.), ha proceduto all'acquisizione della documentazione, ottenendone copia dagli uffici competenti dell'Agenzia.

Come in precedenza esposto, l'analisi del contenuto degli atti ha consentito di fugare i dubbi in ordine a quanto riferito circa l'ipotetico collegamento fra il sequestro dei missili a Ortona e la strage di Ustica nel senso che si può ritenere, con certezza, escluso che le due vicende sia collegabili fra loro di guisa che il sequestro delle armi, quindi, non può essere ritenuto la causa della strage ma si è rivelata unicamente un vuoto esercizio di polemica se non un ulteriore tentativo per allontanarsi dalla verità.

Invero, la tesi che riconduce la strage del DC9 Itavia a un'azione terroristica di matrice palestinese è assolutamente inconsistente in quanto priva, anche, di semplici indizi ed è conseguente a una errata, incompleta e macroscopica errata lettura del cd. carteggio Giovannone/O.L.P. da parte dell'on.le Giovanardi.

La lettura dei predetti documenti, e altri redatti sull'argomento in date precedenti e successive agli stessi, quantomeno fino all'agosto 1982 dimostra la palese e incontrovertibile inconsistenza dell'ipotesi che la strage di Ustica possa avere avuto natura terroristica di matrice palestinese e/o di organizzazioni a essa eventualmente collegata.

Alla luce di quanto predetto e della successiva lettura di tutto il materiale documentale trasmesso dal D.I.S. si deve affermare l'inconsistenza della ipotesi di cui si discute sotto un duplice profilo:

- il primo che l'argomentare di chi sostiene la tesi muove da una lettura di atti assolutamente parziale, in quanto non è stata considerata altra mole di documenti la cui analisi avrebbe certamente convinto del contrario e, quindi, per l'assoluta infondatezza dell'ipotesi, invece, veicolata come idonea a mettere la parola fine sull'efferrata strage, ritenendo il contenuto di detti documenti la soluzione del caso giudiziario e l'avvenuto accertamento della verità in ordine a causa e responsabili.

- il secondo, che nel merito va evidenziata l'errata valutazione del contenuto degli atti indicati, sia dal punto di vista logico che cronologico.

Sotto il primo profilo si rileva che, lungi dal ritenerli utili all'accertamento della verità, i documenti indicati, oltre a non avere l'aurea che gli è stata attribuita, non sono gli unici che costituiscono il carteggio cd. Giovannone – O.L.P. essendo esso, viceversa, costituito da numerosi altri atti redatti sull'argomento, la cui lettura complessiva è idonea, da un lato, a dare esaustiva contezza della interlocuzione protrattasi per oltre due anni e, da altro lato, a smentire l'ipotesi o la tesi che a seguito dei fatti di Ortona frange di terroristi palestinesi (con o senza l'ausilio di terroristi italiani) si siano resi responsabili della strage del DC9 Itavia.

Si è già detto in precedenza, e qui lo si ribadisce, che negli atti finora indicati e posti a fondamento della versione ricostruttiva innanzi riportata, non vi è mai stata la prospettazione verbale di una minaccia ai danni di obiettivi e interessi italiani all'interno del nostro territorio nazionale essendosi trattato di paventate minacce unicamente con riguardo all'estero. Si è trattato, nella sostanza, di una sorta di "ultimatum", ribadito a diversa cadenza temporale, di natura esclusivamente verbale al quale non ha mai fatto seguito una condotta concreta che abbia leso gli interessi del nostro Paese, sia all'interno del territorio nazionale che fuori dai confini.

Ciò è stato possibile perché le nostre Istituzioni hanno reagito con l'attenzione che la situazione imponeva aprendo una interlocuzione positiva con il F.P.L.P. fino al 1983 il cui esito è stato positivo in quanto ha evitato che le paventate astratte minacce avessero conseguenze concrete.

E' utile in questa sede passare in rassegna la documentazione del citato carteggio che, da un lato, esclude in radice la possibilità dell'essersi verificata un'azione delittuosa a nostri danni (e quindi contro il DC9 Itavia), e, da altro lato, consente di affermare, con certezza, che i rapporti fra Italia e il F.P.L.P. sono continuati in modo pacifico in perfetta aderenza al contenuto dell'accordo del 1974 e nel pieno rispetto dello stesso.

Invero, come è facilmente evincibile dalla lettura dell'appunto a firma Sportelli (direttore divisione Sismi) del 23 novembre 1979 sarebbe stata esclusa dai vertici palestinesi, qualsiasi connessione con elementi italiani per azioni terroristiche programmate in Italia e ciò a conferma degli impegni assunti nei confronti delle Autorità italiane.

Posizione che è confermata dalla lettura del contenuto di tutti i documenti successivi nei quali è stata formulata minaccia verbale di sequestrare l'ambasciatore italiano a Beirut, o nel caso l'operazione si rivelasse di difficile esecuzione, di procedere nei confronti di qualche funzionario presente in Libano.

Tali azioni, seppur rappresentate, non hanno avuto mai concreta attuazione anche in considerazione del fatto che, medio tempore, i rappresentanti del F.P.L.P. nei loro incontri con il colonnello Giovannone (nome in codice Maestro) hanno “prorogato” l’eventuale condotta operativa prima alla metà di aprile e poi al 15 maggio del 1980, ritenuta data limite di congelamento delle azioni del Fronte contro gli interessi italiani. Il tutto sempre *“previa assicurazione che nessun atto violento sarà compiuto contro l'ambasciata d'Italia a Beirut o contro il suo personale né prima né dopo il 15 maggio 1980.”* In particolare poi l'interlocutore della nostra fonte d'Intelligence comunicava che la dirigenza del F.P.L.P. era *“addivenuta alla determinazione di non effettuare comunque alcuna azione nei confronti dell'ambasciata di Beirut, del capo divisione e del personale tutto nonché della collettività degli interessi italiani in libano né prima né dopo la scadenza del 15 maggio prossimo venturo anche se le richieste del Fronte non venissero soddisfatte per quella data e ciò nel rispetto per il riconoscimento di quanto fatto da parte italiana in Libano nell'interesse reciproco”* (vedasi atti del 24 e 26 aprile 1980).

La posizione è stata ribadita con riferimento sempre alla vicenda dei missili SA-7, in un ulteriore appunto datato 28 aprile 1980 di analogo contenuto, nel quale è riportato che una qualificata fonte del F.P.L.P. ha comunicato che la

propria dirigenza ha deciso che "nessuna azione" sarà effettuata dal Fronte contro l'Ambasciata d'Italia a Beirut, contro il Capo Missione e contro tutto il personale, nonché contro la collettività e gli interessi italiani in Libano. Successivamente, in un appunto del col. Giovannone datato 12 maggio 1980 è stato specificato che il F.P.L.P., contrariamente a quanto in precedenza richiesto, non è interessato all'anticipazione della celebrazione del processo di appello, che esso poteva essere celebrato a settembre e che in caso di risposta negativa il *Fronte intende riprendere la propria libertà di azione nei confronti dell'Italia dei suoi cittadini e dei suoi interessi che potrebbero coinvolgere anche innocenti, ma ha affermato che nessuna operazione avrà luogo prima della fine di maggio 1980.*

Con Nota del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri on.le Mazzola del 21 maggio 1980 sono stati autorizzati i margini entro i quali valutare le richieste del F.P.L.P. in ordine al processo e ai missili.

In definitiva, anche l'ipotetica scadenza della moratoria terroristica al 15 maggio 1980, con possibile inizio di azioni violente, era venuta meno definitivamente.

Nessuna azione violenta e concreta si è verificata nel nostro territorio (né all'estero) a danno dell'Italia successivamente alla fine di maggio 1980 di guisa che deve ritenersi che anche la prospettata astratta volontà di riprendere libertà di azione terroristica non c'è di fatto mai stata, essendo continuati i rapporti fra le parti nel rispetto degli accordi vigenti.

Ciò è confermato da un altro documento (telex del 27 giugno 1980) con il quale la nostra Intelligence ha comunicato di avere ricevuto dalla fonte nella serata del 26 giugno 1980 che il *F.P.L.P. avrebbe deciso di riprendere totale libertà di azione* a seguito del mancato accoglimento sollecitato del rinvio del processo, circostanza che se verificatasi avrebbe ingenerato nel Fronte la consapevolezza di essere stato ingannato. Il funzionario dell'Intelligence (Giovannone) riferiva, contestualmente, di avere contattato il capo di Gabinetto

del ministero della Giustizia il quale, sull'argomento non aveva escluso la possibilità di rinvio del processo.

In effetti il processo di appello davanti al Tribunale dell'Aquila fissato per il 2 luglio 1980 venne poi rinviato a nuovo ruolo all'autunno in accoglimento dell'istanza dei difensori degli imputati (come indicato nelle richieste del F.P.L.P.) e la trattativa per l'eventuale indennizzo monetario dei missili fu riavviata.

Ciò posto non residuavano ragioni per il F.P.L.P. di intraprendere le azioni ritorsive (minacciate e sospese) posto che le richieste avanzate erano state prese in considerazione e si stavano sviluppando nel migliore dei modi con l'accoglimento delle stesse.

Quanto sopra detto porta a escludere, con assoluta e incontestabile certezza, che nelle paventate minacce verbali contenute in alcuni documenti (si ripete minacce mai seguite da un'azione in concreto) possano essere state l'origine verbale, prima, e l'esecuzione concreta, poi, dell'attentato al DC9 Itavia.

In sostanza nessuna connessione vi è stata fra le prospettate minacce di cui ai documenti esaminati e la strage di Ustica.

Del resto in tal senso militano diversi elementi e ragioni che coordinate fra loro, anche in maniera logica, confortano la conclusione sopra riportata.

Innanzitutto sarebbe stato illogico da parte del F.P.L.P. agire senza aspettare di conoscere l'esito dell'ultimatum del 26 giugno 1980; sarebbe stato impossibile per il F.P.L.P. organizzare l'abbattimento del DC9 in meno di 24 ore atteso che in tale lasso di tempo avrebbe dovuto individuare l'aeromobile, l'aeroporto, studiare le condizioni per operare, approvvigionarsi e trasportare il materiale (bomba?, missile?) ecc.; né sarebbe logico ipotizzare che tali passaggi organizzativi il F.P.L.P. avrebbe potuto progettarli in precedenza perché ciò configge apertamente con la condotta pregressa che era stata caratterizzata da diversi rinvii dell'attuazione delle minacce (sempre rivolte però in territorio estero). Non solo, in nessun atto successivo le "fonti" del colonnello

Giovannone, né egli stesso, avevano fatto riferimento all'avvenuta strage del DC9 nell'interlocuzione successiva.

Eppure se ciò fosse stato vero il F.P.L.P. avrebbe certamente rivendicato l'attentato per mettere pressione ulteriore alle Autorità italiane ritenute inattive (cosa che invece è stato dimostrato non essere stata).

Al riguardo non è corretto argomentare – per inferirne al contrario la paternità - che l'azione stragista non venga mai rivendicata.

Se la strage del DC9 fosse stata conseguenza dell'azione del F.P.L.P. tale organizzazione si sarebbe sicuramente assunta la paternità dell'accaduto per dare continuità alle minacce astratte ripetutamente comunicate.

Invero, la questione della “non rivendicazione” di una strage ha un senso logico nei casi in cui nessuno ha mai in precedenza ostentato propositi di tal genere verso un obiettivo e non quando, viceversa, per tabulas tale condotta sarebbe di sicura riconducibilità dell'azione criminosa già apertamente ed espressamente prospettata.

Ulteriormente si ritiene che il supposto attentato al DC9 Itavia (con la strage di 81 innocenti) sarebbe stato straordinariamente sproporzionato a quello che avrebbe dovuto generarlo, cioè l'eventuale non accoglimento del rinvio dell'udienza del processo e il mancato indennizzo monetario per i missili sequestrati.

Sotto il secondo profilo l'analisi complessiva della documentazione costituente il cd. carteggio Giovannone – O.L.P. consente di affermare che fra la nostra Intelligence a Beirut e i vertici del F.P.L.P. è intercorsa una serrata interlocuzione fino all'anno 1983 senza che in tale lasso temporale (dal 8 novembre 1979 - fatti di Ortona - all'anno 1983) vi si stata alcuna concreta azione violenta a danno di interessi italiani di natura terroristica di matrice palestinese.

Si è già detto come già il 21 maggio 1980 il sottosegretario on.le Mazzola aveva autorizzato i margini di intervento riguardo alle proposte fatte pervenire dal

F.P.L.P. che, peraltro, con precedenti comunicati del 24 aprile ("ottenuta assicurazione che nessun atto violento sarà compiuto contro Ambasciata d'Italia a Beirut e contro il suo personale né prima e né dopo il 15 maggio") e del 12 maggio 1980 aveva dichiarato di sospendere ogni attività ritorsiva in attesa delle risposte delle Autorità italiane. Quindi la Nota dell'on.le Mazzola temporalmente si inserisce come risposta ai cd. ultimatum e come tale ebbe il risultato di tranquillizzare gli interlocutori (che peraltro avevano ritirato una delle loro istanze, vale a dire quella di anticipazione del processo chiedendo che si svolgesse come previsto tra settembre e ottobre, confermando di astenersi da ogni attività fino al termine del mese di maggio, come riportato dalla nostra Intelligence nell'appunto del 12 maggio 1980) i quali, infatti, non procedettero a concretizzare alcuna azione fra quelle paventate che, peraltro, riguardavano, eventualmente, la messa in pericolo di nostri interessi solo in territorio estero. Tale ricostruzione non può essere stata vanificata dalla comunicazione del 27 giugno 1980 per le ragioni che sono state prima evidenziate e che si intendono qui riportate.

Non solo ma che la strage di Ustica sia da ricondurre alla cd. pista palestinese è smentito anche dal successivo Appunto della nostra Intelligence datato 2 luglio 1980, quindi appena 5 giorni dopo la strage.

In tale appunto viene riportato che fonte palestinese ha informato che il F.P.L.P. avrebbe deciso di riprendere la piena libertà d'azione nei riguardi degli interessi italiani a seguito del mancato accoglimento del sollecitato nuovo spostamento della data del processo di appello per la vicenda dei missili SA-7. Maestro (cioè Giovannone) ha tentato di entrare in contatto con gli interlocutori del F.P.L.P. ma con esito negativo ritiene pertanto che nel caso il processo dovesse avere luogo e concludersi sfavorevolmente per gli imputati: 1) potrebbero verificarsi reazioni anche molto gravi; 2) le garanzie concernenti l'ambasciata d'Italia a Beirut potrebbero non essere più valide.

Orbene, dalla lettura del documento si possono trarre alcune considerazioni. Innanzitutto da 5 giorni era stata consumata la strage del DC9 e alla stessa non si è fatto alcun riferimento, se essa fosse stata conseguenza dell'azione terroristica se ne sarebbe fatto cenno da parte della nostra Intelligence trattandosi di atto concreto che aveva la valenza di costringere le autorità politiche a "piegarsi" al diktat del Fronte.

Viceversa, le minacce indicate erano sempre state espresse al condizionale, come possibilità da venire, e mai in termini concreti e riguardavano, more solito, come obiettivo l'Ambasciata italiana a Beirut, quindi non il territorio italiano.

Non solo, ma le minacce non avevano più motivo di essere formulate perché il fondamento delle stesse era venuto meno sia perché il F.P.L.P. aveva chiesto che il processo fosse celebrato nell'autunno, sia perché proprio il giorno 2 luglio nel corso dell'udienza i giudici rinviarono a nuovo ruolo (quindi nell'autunno) la prosecuzione dell'udienza. Ovviamente essendo avvenuto il rinvio dell'udienza del processo nella giornata del 2 luglio 1980 (stessa data della redazione dell'appunto) la contemporaneità del verificarsi dei fatti non consentiva la veicolazione della notizia al F.P.L.P. in tempo reale.

Altri documenti generati dalla nostra Intelligence a seguito della interlocuzione confermano che nessuna minaccia paventata si è concretamente realizzata in Italia o all'estero ai danni di interessi nazionali, meno che mai la strage di Ustica.

Infatti, in un appunto datato 25 settembre 1980, a firma del gen. Santovito – direttore del Sismi - si legge che *"un elemento responsabile del F.P.L.P. ha chiesto di conoscere entro il 3 ottobre 1980: 1) la data del processo di appello per i missili SA-7; 2) il quadro aggiornato della situazione degli imputati in relazione al prevedibile atteggiamento dell'accusa e della Corte giudicante"*.

In sostanza un altro atteggiamento incompatibile con una eventuale pregressa responsabilità della strage del DC9.

Da quanto sopra detto ne discende che se in concreto il F.P.L.P. fosse stato individuato come il responsabile della strage del DC9 le nostre Autorità, Intelligence per prima, non avrebbero continuato a portare avanti l'interlocuzione, la cui finalità e obiettivo unico era quella di prevenire eventuali problemi ai nostri interessi in Italia e nel mondo. Quindi sarebbe stato un atteggiamento schizzo-frenico per entrambe le parti continuare nell'interlocuzione dopo la data del 27 giugno 1980 se il F.P.L.P. avesse realizzato la strage del DC9.

I dati di fatto e la logica che governa l'interpretazione di essi consentono, quindi, di escludere con assoluta certezza che la strage del DC9 possa essere attribuita alla cd. "pista palestinese".

Così come già la sentenza della Corte di Assise di Bologna nel processo contro Gilberto Cavallini ha escluso che analoga responsabilità possa essere riconosciuta per la strage della stazione di Bologna del 2 agosto 1980.

La conclusione dell'insussistenza della tesi che vedrebbe responsabili della strage di Ustica le frange terroristiche del F.P.L.P. è smentita anche dal contenuto di una serie di documenti che sono stati trasmessi dall'A.I.S.E. e che fotografano i rapporti per come si sono sviluppati fra le parti anche successivamente alla strage della stazione di Bologna.

Infatti, nell'Appunto del 23 settembre 1980 Maestro (cioè il colonnello Giovannone) ha reso noto alle Autorità italiane che l'interlocutore aveva chiesto di conoscere lo stato delle cose in ordine: alla data orientativa del processo d'appello, alla conferma di quanto comunicato a metà maggio circa le assicurazioni dell'onorevole Mazzola e quale fosse la situazione aggiornata in relazione alla posizione che avrebbero assunto l'ufficio del P.M. e della Corte giudicante.

Il tutto a riprova che vi era da parte del F.P.L.P. l'interesse a portare avanti l'interlocuzione e che mai esso era venuto meno all'impegno assunto di non porre in essere azioni violente.

Situazione analoga si è poi ripetuta con l'Appunto del **6 ottobre 1980** circa gli sviluppi del processo nel frattempo rinviato ripetutamente e con udienza fissata per il 17 giugno 1981. Proprio in prossimità di tale udienza si rinvengono altri documenti quali un telex del **20 e del 22 maggio 1981** con il quale Giovannone segnalava di trattare urgentemente le ormai annose questioni sottoposte per evitare l'innesto di eventuali reazioni del F.P.L.P. Tuttavia in tali telex mentre si fa un accenno per stigmatizzare da parte del F.P.L.P. *“le persistenti e infondate chiamate in causa* effettuate dalla stampa sulla strage di Bologna” nessun riferimento si fa rispetto alla strage di Ustica.

Ed è stato dopo la comunicazione che in data 29 maggio 1981 la Corte di Appello dell'Aquila aveva rigettato la richiesta di libertà provvisoria per Abu Saleh, che la nostra Intelligence, nella persona di Maestro, ha redatto l'appunto del **4 giugno 1981** con il quale si è dato atto della *“reazione preoccupata”* del F.P.L.P. alla mancata scarcerazione di Abu Saleh e il pericolo che esso interpreti tale decisione come atteggiamento pregiudizievolmente negativo dell'A.G. e che il F.P.L.P. *possa riprendere la sua piena libertà di azione, non potendosi fare più affidamento sulla sospensione delle operazioni terroristiche in Italia e contro interessi e cittadini italiani decisa dal FPLP nel 1973 e si potrebbe conseguentemente ipotizzare una situazione di pericolo a breve scadenza anche in concomitanza del processo d'appello il cui inizio è previsto per il prossimo 17 giugno che in proposito fonte fiduciaria palestinese estranea al FPLP ha riferito di aver appreso che sarebbero state predisposte da elementi non individuati due operazioni da condurre in alternativa contro obiettivi italiani e precisamente 1) il dirottamento di un aereo DC10 dell'Alitalia probabilmente sulla rotta dell'estremo Oriente o dell'Australia con cattura dei passeggeri e dell'equipaggio 2) l'occupazione di un'ambasciata italiana in un Paese del centro Sud America con cattura dei funzionari e degli impiegati di nazionalità italiana.*

Circa la salvaguardia degli interessi italiani da operazioni terroristiche da parte di gruppi palestinesi o affiliati si è avuta conferma dell'atteggiamento responsabile dell'O.L.P. atteggiamento che appare avvalorato in teoria dal recente inserimento di rappresentanti del F.P.L. nell'esecutivo dell'O.L.P. stessa”.

Questo Appunto fu poi inoltrato dal direttore Sportelli **il 16 giugno 1981** a tutte le Autorità italiane politiche e militare per quanto di competenza.

Come è facile osservare il comunicato è stato redatto a circa un anno dalla strage di Ustica e la minaccia avrebbe a oggetto un dirottamento (non l'abbattimento) di un DC10 Alitalia (non un DC9 Itavia) su una rotta diversa e lontana da quelle italiane.

A rafforzare l'inconsistenza della tesi propugnata da chi ha ritenuto di cogliere nella documentazione dei Servizi l'individuazione dei responsabili della strage di Ustica, oltre a evidenziare che si tratta di vicende riferibile **a un anno dopo** (4 giugno 1981 rispetto al 27 giugno 1980), vi è anche il contenuto di un comunicato stampa diffuso dal F.P.L.P. il 13 giugno 1981 nel quale si afferma che *“i missili non erano assolutamente destinati ad essere usati in Italia lo abbiamo spiegato in una lettera al Tribunale di Chieti che ha processato Pifano e lo abbiamo ripetuto alla delegazione parlamentare italiana che ha visitato il Libano nel Marzo scorso”*

Non solo ma la coordinata lettura dei due documenti del **23 giugno e del 13 luglio 1981** confermano, ulteriormente, il rispetto del Patto atteso che con il primo atto si assicura da parte dell'Italia di considerare le soluzioni alternative per la posizione di Abu Saleh che dovrebbe essere liberato entro il termine di due o tre mesi a fronte di una ulteriore sospensione delle minacce, mentre con il secondo documento la nostra Intelligence comunica che dopo aver interloquito con Abu Maher (che sostituiva Georghe Habbas) questi ha assicurato (in data 12 luglio) la sospensione di qualsiasi iniziativa sino massimo metà settembre.

Il 14 agosto 1981 Abu Saleh, con provvedimento della Corte di Cassazione, veniva liberato per decorrenza dei termini di carcerazione preventiva, quindi, realizzandosi una delle richieste formalizzate dal F.P.L.P.

Il processo di appello ebbe termine, dopo una serie di rinvii, con l'emissione della sentenza, il 18 gennaio 1982, con la quale i giudici della Corte di appello pronunciarono l'assoluzione di tutti gli imputati per il reato di importazione di armi da guerra riformando la sentenza del Tribunale che si era pronunciato nello stesso senso ma con formula dubitativa.

La pena fu rideterminata per Abu Saleh in cinque anni di reclusione (riduzione peraltro auspicata dal F.P.L.P.), sanzione che nel 1991, a seguito di un ulteriore sconto di pena in applicazione del condono, fu dichiarata estinta per prescrizione il 27 aprile 1998.

L'analisi di quanto finora esposto consente di affermare che l'interlocuzione fra la nostra Intelligence e il F.P.L.P. ha dato risultati positivi nel senso auspicato da entrambe le parti, quanto richiesto dal Fronte si è verificato e nessuna azione terroristica è stata concretamente attuata contro gli interessi italiani.

Buoni rapporti che continuaron anche nell'anno successivo come emerge dalla lettura del comunicato del 11 gennaio 1982 con il quale il F.P.L.P., nel confermare il contenuto della precedente lettera inviata al Tribunale di Chieti il 2/1/1980 (nella quale rivendicava la proprietà dei missili sequestrati e negava l'essere stati illegalmente importati in Italia che, invece, era stato esclusivamente un luogo di transito) e nel ribadire che essa agiva in veste di unico rappresentante legittimo del popolo palestinese, ha evidenziato di avere *“esternato a più riprese all'Ambasciata d'Italia in Libano e al Governo italiano il proprio senso di responsabilità a fornire informazioni complete alla magistratura italiana come dimostrato dal fatto che il dott. Sica (Procura di Roma) ci ha visitato all'inizio del 1981”*.

Ogni eventuale residuo dubbio è poi fugato, soprattutto, dalla Nota del 19 febbraio 1982 redatta dal col. Sportelli nella quale si legge che “*è stato posto in risalto che l’O.L.P. agisce nei confronti dell’Italia con la massima lealtà e correttezza e che in tale linea, dopo gli accordi di circa otto anni fa, non è stato più effettuato alcun attentato contro chicchessia in Italia, né è stato tenuto contatto con organizzazioni terroristiche italiane*”.

Affermazione che richiama quanto contenuto di un altro comunicato che ha ripreso il resoconto di una conferenza stampa tenuta il 12 febbraio 1981 (riportato con messaggio dell’intelligence del 13 febbraio 1981) nella quale il rappresentante dell’O.L.P. in Italia, Nemer Hammad, aveva affermato che “*nessuna organizzazione palestinese rappresentata in Consiglio Nazionale compreso il F.P.L.P. ha rapporti con movimenti terroristici italiani*” e che “*tra Italia e O.L.P. esiste accordo in base al quale Italia non deve essere punto di conflitto tra palestinesi e loro nemici significando che i palestinesi non usano armi in Italia né le fanno transitare. Caso Pifano è stato equivoco e che F.P.L.P. non è stato un mezzo usato da Pifano per fare terrorismo*”.

Ulteriormente, a sostegno della tesi sopra sostenuta, si può citare anche il contenuto dell’Appunto datato 18 agosto 1982 a firma del Direttore del Servizio, Lugaresi.

Il predetto, analizzando i rapporti dell’Italia con l’O.L.P., ha evidenziato che nella sua attività l’O.L.P. si è attenuto all’impegno di “neutralizzare” l’Italia nei suoi interessi sul territorio nazionale e all’estero, rilevando che l’ultimo attentato palestinese in Italia risaliva al 17 dicembre 1973, cioè alla strage di Fiumicino.

Dopo quella data è stato condotto solo un altro atto violento a opera dei palestinesi, l’occupazione dell’Ambasciata siriana a Roma nel 1976, ma in quella occasione si era trattato di un’azione condotta dal gruppo di Abu Nidal, dissidente condannato a morte da Al Fatah nel 74.

Circa l'episodio di missili di Ortona, indicante un collegamento fra l'area di Autonomia e F.P.L.P. è stato chiarito dal Fronte che si trattava solo di transito di missili diretti in medio dell'Oriente e non di immissione delle armi in Italia, tesi alla quale i giudici dell'Aquila hanno praticamente concordato, condannando gli imputati per detenzione e trasporto di armi da guerra e sciogliendoli con formula ampia dalle accuse di immissione in territorio italiano di tali armi.

Il colonnello Stefano Giovannone, in quiescenza dall'anno 1981, ha reso due interrogatori al P.M. in data 20 giugno e 4 luglio 1984.

Nel parlare dei rapporti instaurati con le Forze palestinesi nel corso del periodo in cui ha svolto il ruolo di capo Centro Sismi a Beirut pur evidenziando alcune attività realizzate da tale organizzazione mai ha fatto riferimento ad azioni terroristiche contro l'Italia, e in particolare, meno che mai, ha accennato a minaccia formulate dal F.P.L.P. che poteva avere come oggetto la vicenda della strage di Ustica.

Ha dichiarato il colonnello Giovannone al P.M. in data 4/7/1984:

"Il generale Santovito mi diede la direttiva di tentare, per quanto possibile, ogni contatto tra Al Fatah, e gli ambienti moderati che a esso si collegavano, con i terroristi italiani, evitare contatti e collaborazione.

La seconda direttiva impartitami da Santovito era quella di ottenere collaborazione dai palestinesi per aiutarci a prevenire operazioni terroristiche in Italia da parte di terroristi non palestinesi come a esempio gli armeni e gli sciiti. Di fatto in Italia non vi furono azioni terroristiche dei suddetti gruppi non palestinesi o anche degli arabi; in cambio noi non abbiamo dato nulla di particolare ai palestinesi, se non una collaborazione per l'individuazione di assassini appartenenti ad altri gruppi arabi anti O.L.P. che in quel periodo avevano ucciso esponenti dello stesso O.L.P. in varie capitali europee.

Da parte di Arafat si sperava che mantenendo l'Italia come "zona bianca" nei confronti di qualsiasi terrorismo si potesse avere dall'Italia un apporto in sede internazionale per la legittimazione dell'O.L.P. e il suo riconoscimento.

In terzo luogo il Santovito mi impartiva direttive secondo cui, qualora si fosse avuta notizia di probabili operazioni terroristiche in Italia, io avrei dovuto accettare nella mia area e in particolare attraverso i contatti con i palestinesi di settore, se le notizie fossero vere e in caso affermativo, di scoprirne gli organizzatori e quindi cercare di ottenere un intervento per impedire le progettate operazioni terroristiche. Cioè è avvenuto parecchie volte. In alcuni casi dall'O.L.P. mi è stato detto che essi erano riusciti a intervenire su Gheddafi, sugli iracheni e altri per impedire che fossero poste in essere azioni terroristiche.”.

Orbene è evidente che se ci fosse stata qualche programmata – o peggio concretizzata - azione violenta di frange terroristiche palestinesi nei confronti dell'Italia (che si ripete sono state smentite da tutta la documentazione acquisita) il colonnello Giovannone ne avrebbe fatto sicuro riferimento al fine di tutelare gli interessi nazionali.

L'assenza nei documenti di riferimenti sulla vicenda della strage di Ustica non significa, dunque, omissione, depistaggio o connivenza ecc., bensì solamente che a tale strage di innocenti il F.P.L.P. era stato totalmente estraneo.

Alla luce di una lettura completa e neutra della documentazione e, quindi, scevra da mere e suggestive ipotesi ovvero da un approccio caratterizzato da tesi preconcette, è possibile affermare, senza tema di smentita, che la strage del DC9 non sia da attribuire a un atto di terrorismo, meno che mai di matrice palestinese e che la cd. “vicenda dei missili di Ortona” non abbia in alcun modo, e neanche in via embrionale, costituito il motivo di un deliberato atto terroristico nei confronti di interessi italiani, nella specie la strage del DC9 Itavia.

In particolare, con riguardo alla presunta datazione (al giugno 1980) del documento ritenuto importante per la ricostruzione che attribuirebbe la paternità della strage del DC9 alla “pista palestinese”, oltre a quanto detto riportando il contenuto dello specifico atto, emerge, in modo palese e incontestabile, che per la ricostruzione in ordine alla reale creazione e datazione del documento, il D.I.S. in data 30 giugno 2020 ha evidenziato di avere interloquito sul punto con il richiedente on.le Giovanardi rappresentando la discrepanza fra quanto da lui riportato nella richiesta (16 giugno 1980) e quanto segue invece risultante dagli atti.

Invero nel documento del D.I.S. sopra richiamato si legge:

*“Per inciso si rappresenta che il senatore Giovanardi riguardo a uno dei documenti da lui annotati, in cui vi è il richiamo a un dirottamento di un DC10 Alitalia, peraltro al di fuori del territorio nazionale (rotta dell'Estremo Oriente) **ha preso atto che si tratta di una nota del 16 giugno 1981** di un anno successivo al disastro di Ustica verificatosi il 27 giugno 1980”.*

Conclusivamente: l’ipotesi che vuole ricondurre la strage del DC9 Itavia a un’azione terroristica di matrice Palestinese è destituita di fondamento in quanto totalmente smentita dagli atti complessivamente analizzati, la cui lettura parziale ed errata (soprattutto per i documenti redatti nel giugno 1981 e colpevolmente ritenuti del 1980) ha contribuito anziché procedere verso la verità ad allontanarsi dalla stessa.

CONCLUSIONI

Sulla prospettata ipotesi bomba.

I risultati di alcuni degli accertamenti espletati su indicazione delle esponenti non hanno fornito elementi a sostegno dell’ipotesi bomba e, quindi, in questa sede può ribadirsi la conclusione negativa circa l’accoglimento.

Al riguardo si è già rilevato come tutte le diverse ipotesi formulate in tale ambito sono state caratterizzate da una forte contraddizione nella ricostruzione fornita da parte di coloro che ne sono stati fautori atteso che ognuno degli esperti ha posizionato il presunto ordigno in posti diversi dell'aereo (e anche distanti fra loro) rispetto a quello individuato in precedenza dagli altri che avevano sostenuto la medesima tesi.

In sostanza, si può dire che all'esito degli accertamenti era emerso un duplice ordine di incompatibilità: di natura intrinseca e di natura estrinseca.

In ordine alla prima perchè i vari oggetti che erano stati esaminati in quanto ritenuti possibili elementi dimostrativi dell'ipotesi bomba nel velivolo in posizioni di insanabile contrasto tra le tesi proposte, nel senso che quelli posti a fondamento di una tesi, a esempio quella formulata da Lippolis, erano in contrasto con la tesi propugnata dal Protheroe e gli oggetti indicati da questi contraddicevano le ipotesi sostenute successivamente da altri, fino ad arrivare all'analogia conclusione adottata dal collegio Misiti, che contrastava totalmente con le precedenti.

In sostanza ogni tesi proposta avente a oggetto la bomba contrasta con la successiva o la precedente.

Per quanto concerne l'incompatibilità esterna si è dovuto prendere atto che le varie tesi configgevano in ordine al posizionamento, presuntivamente, individuato della bomba, in quanto qualcuno l'aveva collocata nella parte anteriore del velivolo, qualcun altro nella parte sinistra, e altri nella parte posteriore destra.

La situazione di insanabile incompatibilità fra le tesi è tutt'altro che una circostanza di poco valore interpretativo e fattuale posto che le contraddizioni insanabili hanno dimostrato (e dimostrano), prima facie, la debolezza e l'inconsistenza sia delle singole formulazioni, sia della teoria nel suo complesso, in virtù del principio di non contraddizione.

Dunque le tesi dei vari esperti, pur concordando sulla medesima causale,

anziché fornire una quadro rassicurante, esaustivo e incontestabile circa l'individuazione della bomba e del suo posizionamento come causa della caduta del DC9, hanno contribuito a indebolirne la ricostruzione, rendendola ampiamente implausibile.

A tale censura non si è sottratta anche la versione formulata dal collegio peritale Misiti che da ultimo, e più approfonditamente, si è occupato della vicenda.

Tale collegio, a maggioranza, esclusi i periti Casarosa e Held, ha ritenuto come possibile causa della caduta del DC9 quella dell'esplosione di una bomba collocata dentro al velivolo, precisamente all'interno del vano della toilette.

Anche tale argomentazione è caratterizzata non solo da contraddizioni esterne con le altre rappresentazioni, ma anche da forti criticità "interne" che dimostrano – ancora una volta - come essa sia destituita di un benché minimo elemento concreto e oggettivo che possa farla ritenere, anche appena sufficientemente, fondata sia sotto l'aspetto logico, sia su quello tecnico.

Dal primo punto di vista appare utile evidenziare la circostanza del ritardo, di circa due ore, della partenza del DC9 dall'aeroporto di Bologna rispetto all'orario previsto. Essa ha un importante valore nell'economia valutativa della tesi in esame perché l'unico momento in cui una bomba (o un ordigno in genere) poteva essere collocata all'interno del DC9 era quello in cui esso stazionava all'aeroporto di Bologna.

Invero, il volo Bologna – Palermo era previsto in partenza per le ore 18,15 locali, ma decollò alle ore 20,08 per il ritardo con il quale l'aereo era arrivato all'aeroporto, proveniente da Palermo.

Orbene, due sono i punti fondamentali, interconnessi fra loro, da tenere presente al riguardo: l'entità del ritardo e la circostanza che la bomba doveva necessariamente essere innescata "a tempo" per consentirne la deflagrazione in volo (e non certo all'interno dell'aeroporto, perché in tale caso se si fosse voluto fare un attentato nella struttura aeroportuale sarebbe stato sufficiente collocare la bomba, non su un aereo, ma in qualsiasi posto dell'aerostazione

cosa, ovviamente, non avvenuta).

In sostanza chi avesse progettato di posizionare una bomba (un ordigno) all'interno dell'aereo di certo non sapeva del ritardo della partenza e, soprattutto, l'entità dello stesso di guisa che se il presunto attentatore avesse collocato una bomba sull'aereo, temporizzandola, non avrebbe potuto prevedere quando la stessa sarebbe esplosa, correndo il rischio che l'esplosione si verificasse nell'aerostazione (es. se al momento del posizionamento avesse previsto un'ora di tempo per l'esplosione e l'aereo fosse partito dopo).

Non solo, ma nel prevedere un periodo di tempo non calcolabile esattamente avrebbe potuto sbagliare la tempistica anche in eccesso con la conseguenza che l'ipotetica bomba sarebbe esplosa ad atterraggio avvenuto (es. se avesse previsto due ore e l'aereo fosse partito dopo trenta minuti dalla collocazione). Questa ipotesi è stata rigettata dai giudici di secondo grado (pag. 116 sentenza). Come è facile capire, troppe erano le variabili connesse a un utilizzo non sicuro della bomba che si voleva, invece, deflagrasse in volo.

In definitiva nessuno è riuscito a spiegare come il posizionamento della bomba e l'esplosione della stessa potevano conciliarsi con le due ore di ritardo con le quali il volo era partito.

Tali considerazioni costituiscono un ulteriore elemento logico per ritenere inconsistente l'ipotesi della bomba come causa della caduta del DC9 Itavia.

In ogni caso, le indagini effettuate sulla sicurezza dell'aeroporto bolognese furono tutte negative in ordine a ipotetiche e presunte falle che avrebbero potuto consentire al presunto e ignoto attentatore di agire nel senso prospettato.

Dal secondo punto di vista i risultati delle indagini frattografiche e metallografiche hanno escluso che su quegli elementi specifici indicati dal collegio peritale Misiti come dimostrativi della tesi bomba, vale a dire l'interno e le pareti della toilette, le travature del pavimento sottostanti alla toilette, il pilone destro e la gondola del motore destro, siano stati osservati e accertati segni che potessero dimostrare l'avvenuta esplosione in quella particolare zona

dell'aereo.

In effetti la perizia frattografica ha concluso che “nessuno dei due reperti (i più importanti cioè quelli individuati con le sigle AZ497 e AZ534 riguardanti la riquadratura della porta di ingresso posteriore e della separazione del vano toilette dalla parte interna del velivolo) nei quali, peraltro, era stata osservata una “*inflessione con curvatura verso l'interno, mostra segno alcuno di deformazione a livello microcristallino o altri fenomeni riconducibili all'effetto di una esposizione a onde di elevate sovratemperature connesse a un evento esplosivo a breve distanza dal reperto.*

Analogamente per quanto ha riguardato il pilone destro del motore.

E' stato accertato, infatti, che il suddetto reperto non reca alcuna traccia di evento esplosivo a livello macroscopico, nonostante la sua collocazione a pochissima distanza dalla parete della toilette (circa 40 o 50 centimetri), circostanza che – se riscontrata - avrebbe dovuto sicuramente fornire un forte avallo alla ipotesi della bomba all'interno della toilette, e in particolare alla ipotesi di posizionamento dell'ordigno fra il rivestimento esterno e quello interno, proprio perché il pilone avrebbe dovuto essere direttamente colpito dall'onda dell'esplosione.

L'assenza degli effetti dell'esplosione è, quindi, una sorta di “firma mancante” dell'ipotesi e, conseguentemente, un forte indebolimento della tesi.

Gli stessi risultati negativi per l'ipotesi bomba sono emersi anche con riferimento alla gondola del motore destro, atteso che gli accurati accertamenti del collegio frattografico/metallografico hanno evidenziato che tutti i fori presenti sulla stessa sono stati causati dalla penetrazione di oggetti o frammenti alcuni dall'esterno verso l'interno e altri con direzione opposta, tutti a velocità verosimilmente bassa. Ulteriormente, è stato precisato dai periti che le modalità di rottura, per momenti di sollecitazioni flettenti e di compressione, non sono indicative di un evento esplosivo perché esse sono immuni da improntature, segni, modificazioni morfologiche caratteristiche dell'esposizione agli effetti

di una esplosione.

Analoghi risultati negativi sono stati accertati ed evidenziati dai collegi esplosivistico e chimico.

In particolare il collegio esplosivistico ha concluso dicendo che “l'esplosione di un ordigno all'interno dell'aeromobile, in particolare nella toilette di poppa, può essere considerato come un *evento estremamente improbabile*”, chiarendo che l'evento di un'esplosione interna “è *pochissimo probabile*”.

I periti esplosivistici hanno decisamente negato che ci fossero elementi per provare l'esplosione interna per gli scarsi riscontri obiettivi.

Il collegio chimico, per quanto di competenza, a seguito dell'esame dei reperti e alle indagini svolte sugli stessi, ha concluso affermando che nessun elemento deponeva a favore della tesi di una esplosione di un ordigno a bordo e in particolare nel vano toilette.

Elementi contrari all'ipotesi bomba interna all'aereo sono emersi anche a seguito degli accertamenti del collegio medico legale.

Invero a seguito delle perizie autoptiche è emerso che “*tutti i dati e le considerazioni effettuate portano alla conclusione che non vi sia stata alcuna esplosione a bordo perché non sono state trovate tracce sui corpi e sui resti ossei recuperati. Nessuna delle salme recuperate reca segni di esposizione ad un'altra esplosione interna e anche quei reperti di natura metalliche rinvenuti non sono riconducibili a un fatto esplosivo e quindi non sono direttamente riconducibili a detto fenomeno*

Il professor Giusti quando è stato sentito nel corso del dibattimento ha riferito “*Non vi sono dati di ordine biologico che confermano l'ipotesi dell'esplosione di una bomba a bordo. Non vi sono tracce riferibili a proiezione di materiale appartenenti all'aereo sui passeggeri. Ci sono alcuni punti che portano a escludere che il disastro sia avvenuto per ragioni inerenti la presenza di una bomba. Durante una delle riunioni ebbi una discussione di un certo peso con un esperto aeronautico inglese (Taylor n.d.r.) il quale deduceva cose che non*

poteva dedurre dicendo che esaminando il relitto l'unica causa del tecnicamente sostenibile, non essendo le altre possibili, era l'esplosione di una bomba nella toilette dell'aereo. Io ho detto, se ricordo bene, che il materiale costitutivo della toilette e delle sue pareti sarebbe stato proiettato verso i passeggeri che eventualmente sedevano vicini o verso altri oggetti per esempio le poltrone che fossero vicine alla toilette.

Nelle mie conclusioni ho attribuito maggiore credibilità l'ipotesi di una rottura della fusoliera da parte di un agente esterno”.

Il prof. Giusti ha poi spiegato che l'unica possibilità della presenza di una bomba a bordo doveva essere quella di una sua collocazione nella stiva (come era stato all'aereo di Lockerbie) quindi fuori dalla fusoliera e dalla toilette, anche perché in tale ultimo caso l'esplosione avrebbe dovuto avere come conseguenza la proiezione di pezzi della parete della toilette sui passeggeri, che non sono stati ritrovati nel corso delle autopsie.

Ciò è dimostrato in maniera certa e incontestabile dalle risultanze autoptiche sul corpo della signora Vincenza Calderone che era l'unico passeggero di cui era noto il posto a bordo (all'epoca del fatto si ricorda che non vi era l'assegnazione del posto).

La signora Vincenza Calderone, infatti, riportava i postumi di un intervento chirurgico, subito qualche giorno prima alla gamba sinistra presso l'ospedale Rizzoli di Bologna, che le impediva di deambulare avendo la gamba ingessata ed era stata accompagnata all'aereo con una sedia a rotelle e fatta imbarcare con l'ausilio del personale dell'aeroporto che, in considerazione delle condizioni di salute, l'avevano fatta accomodare nell'ultima fila di destra con le spalle alla paratia che separava il sedile dal vano toilette.

La circostanza della precisa collocazione a bordo della signora Calderone è stata fornita, in maniera concorde, dal comandante pilota (di un aereo diverso dal DC9) Luciano Ascione che l'ha accompagnata sull'aereo, dal signor Peppino Angelini (impiegato della società Asear che gestiva i servizi

aeroportuali), da Pasquale Vito e dal collega Fortini i quali hanno personalmente visto la signora Calderone seduta nell'ultima fila di destra con le spalle al vano toilette.

Proprio la posizione occupata dalla signora Calderone è il primo e più forte elemento di smentita dell'ipotesi della bomba collocata nel vano toilette.

Infatti, a seguito dell'esame autoptico, sul corpo della signora Calderone non è stato trovato nulla che potesse ricondurre a una ipotesi di esplosione interna, né alcun segno di ustione e di esposizione a esplosione, essendo stata causata la morte per l'impatto in mare.

Eppure se ci fosse stata una esplosione di un ordigno collocato all'interno della toilette l'onda di blast dello scoppio avrebbe dovuto investire, necessariamente, il corpo della passeggera Calderone che era a pochissima distanza atteso che a separarla dal luogo del presunto scoppio era una sottilissima parete della quale nessun pezzo è stato trovato conficcato nel corpo della sfortunata signora.

In definitiva nessun segno e conseguenza dell'esplosione di un ordigno è stato rinvenuto e accertato sul corpo della passeggera che sarebbe stata esposta più di ogni altro al presunto fenomeno esplosivo e che ne avrebbe dovuto subirne fortemente gli effetti nefasti.

Ma non solo, come è emerso dagli accertamenti medico legali in nessuna delle altre salme recuperate sono stati evidenziati segni di esplosione interna e neanche i reperti di natura metallica rinvenuti sulle stesse sono stati ritenuti riconducibili a un evento esplosivo né collegabili a tale fenomeno.

Anche il medico legale dottoressa Albano, che ha partecipato alle operazioni autoptiche, ha escluso l'ipotesi bomba facendo anche lei riferimento alla mancanza di ustioni da esplosione sui corpi.

Le criticità della tesi della bomba collocata nel vano toilette non sono unicamente quelle sopra riportate.

Invero, il collegio peritale Misiti non è stato in grado di individuare il posto dove l'ordigno sarebbe stato collocato all'interno della toilette, utilizzando la

generica indicazione che “*il luogo deve essere accessibile dall'esterno e tale da fornire un accettabile grado di occultamento*”, e ha ritenuto che la posizione più probabile potesse essere considerata quella *tra la lamiera del velivolo e la parete della toilette tra le stazioni 804 e 806 con accesso più probabile a questa area attraverso il contenitore dei fazzoletti di carta*”¹¹

Al riguardo è bene osservare che tale posizionamento risulta essere in contrasto con quanto dallo stesso collegio evidenziato nella perizia e cioè che *il non elevato grado di deformazione e la completa mancanza di segni di esplosione farebbero escludere un posizionamento della carica all'interno del contenitore stesso e di conseguenza anche all'interno del contenitore del copritazza del WC a esso adiacente.*

L’incapacità di individuare caratteristiche e posizione della presunta bomba non sono, nella complessiva economia valutativa, particolari secondari, ma dimostrano l’enorme debolezza e insufficienza delle argomentazioni del collegio peritale derivante anche dalla circostanza che le parti recuperate della toilette non hanno consentito (e non consentono), obiettivamente, di affermare scientificamente che in quel vano si sia verificata una esplosione.

Malgrado tutto si è, però, voluta accreditare una ipotesi che contrastava con le plurime e concordanti evenienze tecnico scientifiche come tutti i collegi ausiliari avevano avuto modo di confutare ampiamente, rimanendo però inascoltati.

In conclusione, si può affermare che da tutti i reperti recuperati (nell’ordine almeno del 90%) e analizzati non sono emersi elementi che tecnicamente dimostrano o possono supportare, senza alcuna contraddizione con altre emergenze tecniche, la tesi della bomba come causa della caduta del DC9 Itavia.

Dunque, le acquisizioni non hanno portato a nulla di nuovo sul versante dell’ipotesi cd. “interna” per la semplice ragione che non vi sono state attività

¹¹ Perizia Tecnica Misiti/Santini, parte IX, pag. 107

di indagine utilmente da svolgere dal punto di vista tecnico scientifico essendo stati gli accertamenti interamente già effettuati sul materiale disponibile.

A meno che non si voglia continuare a sostenere che la prova mancante della bomba si trova nei relitti (pochi) ancora non recuperati e non più recuperabili dal fondo del mare ovvero su altri reperti, come a esempio il casco da pilota con il nome John Drake, il serbatoio sub alare e altro che, però, sono scomparsi dal novero dei reperti acquisiti nel tempo.

Non solo, ma se si ragionasse esclusivamente sui reperti mancanti (come sostenuto dai fautori della ipotesi bomba) si potrebbe dire, allo stesso modo, che anche gli elementi per sostenere l'ipotesi del missile potrebbero trovarsi sui reperti non ancora recuperati. Ma questo non si ritiene essere il corretto modo di procedere.

L'ipotesi in esame non ha avuto ulteriori positivi sviluppi anche sotto l'aspetto del "movente" che avrebbe determinato la strage e cioè la presunta riconducibilità a "tensioni" internazionali che avrebbero potuto coinvolgere l'Italia che, per non meglio precise ragioni, sarebbe rimasta vittima di ritorsioni da parte di Paesi o frange di rappresentanza di enti esteri per motivi legati a conflitti non dichiarati, e a interessi interstatuali non pienamente rispettati.

Tale aspetto è già stato escluso dal G.I. nell'ordinanza sentenza del 31/8/1999 e a quelle conclusioni che si condividono si rinvia.

Per quanto concerne il presente procedimento, tuttavia, la suddetta "pista" investigativa non è stata tralasciata ed è stata oggetto di accertamento da parte di questo Ufficio appena è stato possibile acquisire e consultare gli atti desegretati che riguardavano la cd. "pista palestinese".

E' stato dimostrato che la completa e corretta lettura degli atti ha restituito una cronologia della dinamica dei rapporti fra il capo Centro del Sismi italiano in Libano, colonnello Giovannone, e le Autorità palestinesi del tutto estranea alla strage di Ustica, di guisa che nessuna valida argomentazione o, addirittura,

prova è sussistente al riguardo e quindi, conseguenzialmente, il riferito "movente" terroristico deve essere ritenuto, definitivamente, estraneo alla strage di Ustica.

A seguito di ciò qualsiasi elemento nuovo che, per anni, si è sostenuto essere contenuto nella documentazione segreta oggi è definitivamente venuto a mancare e con esso è venuto meno anche quello che, da pochi, era ritenuto erroneamente il movente che aveva determinato l'efferata strage.

In definitiva, allo stato delle indagini, si può ritenere l'ipotesi bomba, come causa della strage del DC9 Itavia, non provata e, quindi, non condivisibile e accettabile sotto il duplice profilo dell'aspetto tecnico e del movente, che, per le ragioni esposte, si sono dimostrati infondati dal punto di vista probatorio non essendovi degli elementi che consentono di poter validamente e fondatamente accettare l'ipotesi.

Per le ragioni in precedenza esposte non appare utile espletare le altre richieste delle esponenti (rogatorie per sentire Abu Agila Masud, sentire ulteriormente l'ing. Taylor ed espletare rogatorie per le vicende dell'attentato a Lockerbie). Analogamente non vi sono altri elementi da esplorare dal punto di vista investigativo in ordine all'ipotesi prospettata.

Visti gli articoli di legge e in accoglimento delle argomentazioni sopra riportate

C H I E D E

che il giudice per le indagini preliminari voglia disporre l'archiviazione del procedimento per essere rimasti IGNOTI gli autori del reato di strage e restituire gli atti a questo ufficio.

Si trasmette il fascicolo del Pubblico Ministero.

Roma 3 aprile 2024.

Il Sostituto Procuratore della Repubblica

Eminio Carmelo Amelio

Visto Il Procuratore della Repubblica

Francesco Lo Voi

AVVISO 408 C.P.P.

Si dia avviso alle esponenti, sotto indicate, che ne hanno fatto espressa richiesta, mediante notifica ai rispettivi difensori di fiducia presso i cui studi professionali sono elettivamente domiciliate:

- **DE FAVERI TRON Giuliana** res.te in Monte San Pietro (BO) via San Martino 5;

Difesa dall'avv. Gregorio EQUIZI con studio in Roma via A. Chinotto n. 1.

- **BARTOLUCCI Flavia** res.te a Roma via Ugo Bignami n. 30.

Difesa dall'avv. Ugo BIAGIANTI con studio in Roma via F. Denza n. 27.