

La perizia sul Dc9 di Ustica
I piloti notarono l'aereo-killer gridarono e tentarono inutilmente di non essere colpiti

Nessun dubbio sul missile
Sono state scartate dai periti tutte le altre ipotesi L'ultima prova viene da Lockerbie

Val di Sangro Insetticidi
Discarica in fabbrica in crisi
Enimont: «Non esporto più Ddt»

«Hanno visto in faccia la morte»

Un grido d'allarme. Movimenti frenetici in cabina di pilotaggio. Poi il trastonico inconfondibile dell'esplosione, a pochi metri dalla carlinga del Dc9. La scatola nera su cui sono registrate le comunicazioni di bordo dell'aereo distrutto a Ustica ha svelato che i piloti capirono ciò che stava accadendo. Un attimo dopo, il missile devastò l'aereo di linea Bologna-Palermo. Uno scenario descritto nella perizia tecnica.

VITTORIO RAGONE

Una strage in diretta che ha fatto accapponare la pelle al giudice Bucarelli e all'ingegner Massimo Biasi, che il 11 giugno del 1987, nella sede del National Transportation Safety Board di Washington, presero parte, insieme ai tecnici statunitensi Dennis Grossi e James Cash, all'estrazione del nastro e al suo riversamento sulle bobine. Che cosa accadde in quell'attimo, prima che il silenzio della notte si chiudesse sull'aereo che planava col suo carico di vittime innocenti fino a schiantarsi nel mare di Ustica? Gatto e Fontana vedono qualcosa. Forse il cockpit voice recorder, il "coccinello" che registra le comunicazioni di bordo, ripescata nel Tirreno, alla profondità di 3.580 metri, durante la primavera del 1987, restituì ai periti questa sequenza agghiacciante: due secondi prima dell'impatto con lo scheggio del missile che abbatterà l'aereo di linea, uno dei piloti lancia un grido di stupore, richiamando l'attenzione del collega: «Gu...», per dire qualcosa che segnalargli quello che nella perizia viene definito un «evento eccezionale». Subito dopo si sente in cabina un rumore convulso, come un tonfo. Poi l'esplosione poco lontano, fuori dall'aereo. Il cockpit voice recorder cessa di funzionare quando sono le ore 20, 59 primi e 51 secondi. È in quell'attimo che le schegge del missile assaio devastano la zona dell'aereo, come pressa fra l'attacco anteriore dell'ala destra e la prima fila di poltrone passeggeri posta dietro la cabina di pilotaggio, e mettono fuori uso tutti i sistemi di bordo, compreso il registratore di suoni.

nome di salbero delle possibilità. Partendo dai dati già noti sulla sciagura di Ustica, i periti hanno valutato una ad una tutte le possibili spiegazioni, concludendo l'esame, per ogni ramo di indagini, con un sì o con un no, a seconda delle prove disponibili. In questo modo sono state escluse una dopo l'altra una serie di ipotesi sulle cause del disastro: errore del pilota, errore commesso dal controllo del traffico aereo, cedimento strutturale dovuto a fenomeni meteorologici particolarmente violenti o a difetti del velivolo, collisione in volo. Sono spiegazioni improponibili, spiegano i periti, per ragioni che in parte furono già spiegate a suo tempo dalla commissione del ministero dei Trasporti presieduta dal professor Luzzati: il volo T-71 dell'Itavia era stato un volo di routine fino all'ora della tragedia; l'equipaggio era in ottima salute e aveva superato tutti i controlli prescritti; le condizioni del tempo, la sera del 27 giugno 1980, erano ottime.

Non può essere stato un cedimento strutturale a condannare a morte gli 81 passeggeri del volo T-71, per l'estrema rapidità della tragedia (un intervallo di tempo inferiore a un secondo), e per ciò che avvenne subito dopo. L'aereo assunse una traiettoria in volo libero, nella direzione del vento, per circa tre minuti, fino a quando, a 20mila piedi d'altezza, la sua eco scomparve dagli schermi del radar di Roma: ciò esclude cedimenti delle superfici portanti, come le ali, e di stabilizzazione (come i piani di coda). È il fatto che il cono di coda del Dc9 si staccò dalla fusoliera solo a causa dell'impatto con il missile, consente di mettere fuori causa anche le tesi di cedimenti della paratia posteriore. I periti hanno confrontato la dinamica dell'incidente di Ustica



La bara di un passeggero del Dc9 Itavia precipitato a Ustica

con quelle di altri velivoli che subirono cedimenti strutturali (un Bac-111 e un Visconti statunitense, un aereo dell'Air Canada nel 1979), e le evidenze sono del tutto diverse da quelle riscontrate nel caso del Dc9 Itavia.

Ma il punto zero è la presenza dell'esplosivo: tracce di T4 (si usa nel plastico) sono state trovate su un cuscino e tre bagagli; insieme al T4 sono state rilevate tracce di Tnt, in particolare su un gancio conicalcol, dentro lo schienale numero 31. Due esplosivi vengono fusi insieme soltanto su scala industriale-militare, e la loro compressione già da sola rimanda ad un ordigno assai sofisticato. Una serie di altri elementi dimostrano che l'esplosione fu esterna all'aereo. Non avvenne in cabina passeggeri: i corpi recuperati non

recano ustioni, e la traiettoria delle schegge che hanno crivellato schienali e cuscini delle poltrone è inconciliabile, secondo i periti, con una deflagrazione all'interno del Dc9. La commissione ha anche raccolto informazioni sull'attentato che nel dicembre dell'anno scorso fece esplodere in volo, a Lockerbie in Scozia, un Boeing 747 della Pan Am: l'esame degli effetti di quella bomba (che era nascosta nel portabagagli del lumbo) ha consentito, insieme a una miriade di altre prove, di escludere anche questa spiegazione.

E così che, anno dopo anno, prova dopo prova, si è fatta strada la verità che oggi è nota. Nelle 37 pagine finali della perizia, gli esperti aggiungono, alle molte informazioni già in questi anni,

qualche novità recente: si sa ora con certezza che il portello del vano portabagagli anteriore destro del Dc9 presenta almeno un foro, forse due, di un oggetto che è penetrato dall'esterno verso l'interno dell'aereo, con una velocità sicuramente superiore ai 400 metri al secondo, non giustificabile, né per velocità né per posizione, con l'impatto sul mare. È il Radar, l'istituto militare inglese al quale l'anno scorso erano stati affidati i test chimici e fisici sul relitto del Dc9, ha riscontrato, in uno dei depositi neri e bruni che si sono formati sulla superficie esterna del velivolo, tracce significative di carbonio amorfo, come quello che in genere deriva da fenomeni di combustione più o meno rapidi.

Ora è il momento di cercare la verità che troppi, in questi

anni, hanno nascosto. «Si può sapere chi lanciò quel missile?», ha detto ieri Luciano Violante, vice-presidente del gruppo comunista alla Camera. «È una speranza - e un impegno - che si va facendo strada con più forza dopo la parola chiara scritta dal collegio dei periti. L'aeronautica sa sapere che è già al lavoro per varare l'inchiesta tecnico-amministrativa chiesta dal ministro Zanone; dovrebbero far parte della commissione ufficiali esperti nei vari campi (difesa aerea, operatori radar, lettori di tracce)». «Senza dubbio è un'inchiesta importante», ha commentato ieri il professor Biasi ad un'agenzia di stampa: «però di certe informazioni sulle cause della tragedia si parlava già da tempo. Forse si sarebbe potuto procedere con maggiore tempestività».

CHIETI. Una fabbrica di laterizi chiusa perché in crisi, con gli operai in cassa integrazione, è stata trasformata in deposito, cioè discarica, di rifiuti ospedalieri. È successo a Paglieta, in provincia di Chieti. Migliaia e migliaia di scatoloni (forse diecimila) sono stati trasportati in questi ultimi mesi nell'ex fornace. Sui scatoloni c'è la scritta rifiuti speciali e dentro, in sacchi di plastica, garze, siringhe e tutti i soliti rifiuti ospedalieri. Provenivano da Usl dell'Abruzzo, del Molise e della Puglia (Teramo, Lanciano, Foggia). Sul piazzale è stato visto un camion della ditta di smaltimento rifiuti di Guglielmo Maio, (società a responsabilità limitata) con sede a Castel Frentano.

Il consigliere comunista Enrico Graziani, il quale ha raccolto notizie ed elementi di prova, ha presentato sulla questione un'interrogazione al sindaco di Paglieta, il dc Santino Cercola e domani informerà della questione anche il procuratore della Repubblica.

Perché è stata scelta una fornace per trasformare in discarica? Sembra che l'intenzione del gruppo di imprenditori, che avevano preso in affitto il laterificio, fosse quella di trasformarlo in un impianto di incenerimento. In Italia ce ne sono soltanto 94. Di questi 30 sono in funzione, ma solo 3 in regola con le norme vigenti. Gli inceneritori, si devono essere detti gli imprenditori, saranno sicuramente un buon investimento. E per cominciare hanno portato, in loco, i rifiuti. Nella vallata ci sono interessanti insediamenti industriali, accanto ad una fiorente agricoltura di qualità. Nella zona tra il '70 e il '75 si svolse una lunga e vittoriosa lotta, contro l'insediamento di una raffineria della Sarnochimica.

ROMA. L'Enimont cessa l'esportazione di Ddt verso quei paesi che lo utilizzano come insetticida. Lo annuncia la società, in una nota, nella quale si afferma che la decisione è stata assunta dal presidente Necci. Il Ddt viene utilizzato in alcune paesi, soprattutto del Terzo mondo, contro i vettori di malattie endemiche come la malaria e la tripanosomiasi. «Poiché esistono, causa un non corretto uso del prodotto», precisa la nota, «potenziali rischi di ritorno dell'insetticida sul mercato, attraverso le importazioni di prodotti agricoli da queste aree, l'Enimont è giunta alla determinazione di bloccare le esportazioni di Ddt per l'impiego diretto in agricoltura». Infatti era stato accettato che molti prodotti alimentari provenienti da paesi stranieri contenevano tracce anche notevoli del potente insetticida il cui uso è stato proibito da anni in Italia. L'Enimont precisa che la produzione di Ddt prosegue nello stabilimento di Pieve Vergante, in quanto il Ddt viene utilizzato come molecola intermedia nella fabbricazione del Dicofol, un prodotto contro gli acari che trova impiego nei paesi produttori di agrumi. La società precisa che il blocco dell'esportazione non determinerà riflessi occupazionali.

Soddisfazione per la decisione è stata espressa dalla Fuc (sindacato chimici) e dalla Flerica-Cis: «Un commento favorevole è venuto anche dalla Lega ambiente. È un segno positivo da parte dell'azienda - ha detto Renata Ingrassia, segretaria nazionale dell'associazione - Speriamo però che prenda ad una rimesa in discussione della produzione del Ddt come intermedio. I test sul Dicofol, infatti, non hanno ancora detto con certezza che sia sicuramente innocuo».

E' IL MOMENTO GIUSTO

Approfita del momento. Acquista subito una Prisma a condizioni molto favorevoli, dilazionando 10.000.000 senza interessi che puoi restituire in due rate.

10.000.000 SENZA INTERESSI
5.000.000 A 6 MESI + 5.000.000 A 12 MESI

Comodo, facile e sempre conveniente. Ma potrai anche scegliere diverse alternative, come restituire i 10.000.000 in un'unica rata a 6 mesi sempre senza interessi.

OPPURE

10.000.000 SENZA INTERESSI
IN 12 MESI

con 11 rate mensili, la prima solamente dopo 60 giorni.

Inoltre puoi scegliere le normali rateazioni Sava con:

35% DI RIDUZIONE SULL'AMMONTARE DEGLI INTERESSI
PER RATEAZIONI SAVA FINO A 48 MESI

In questo modo, per esempio, versando l'IVA e la messa in strada, puoi avere una Prisma 1.3 con 47 rate mensili, di cui la prima a 60 giorni, di L. 407.000 al mese (comprensive di L. 5.100 di spese) ed un risparmio di L. 2.537.000.

SAVAREASING infine ti propone programmi di acquisto che consentono di risparmiare fino al 30% sul costo dell'operazione. Le offerte non sono cumulabili fra loro né con altre iniziative in corso e sono valide per vetture disponibili presso i Concessionari. Gli esempi sono in base ai prezzi e ai tassi in vigore all'1/3/89. Sono sufficienti i normali requisiti richiesti da SAVA e da SAVAREASING.

SUPERVALUTAZIONE DELL'USATO: UN VANTAGGIO IN PIU'.



OFFERTA VALIDA FINO AL 31.3.89. DA TUTTI I CONCESSIONARI LANCIA.