

STRAGE DI USTICA.

Consegnata al giudice Priore la relazione di 12 studiosi che scartano l'ipotesi del missile: un ordigno nella toilette del Dc9 provocò la caduta dell'aereo nell'80

**Volo IH-870
Bologna-Palermo:
81 le vittime**

Il Dc9 dell'Itavia, esplose in volo la sera del 27 giugno del 1980. Cessò di dare notizie alle 20,45, era partito da Bologna alle 20,08, doveva arrivare all'aeroporto di Punta Raisi alle 21,45. L'ultimo contatto radio venne registrato dalla torre di controllo di Ciampino, alle 20,45. In quel momento il volo IH-870 procedeva regolarmente e le condizioni del tempo lungo la rotta risultavano buone. L'equipaggio del Dc9 aveva comunicato in quel momento di trovarsi in verticale sull'isola di Ponza e di cambiare frequenza radio. Poi i collegamenti si interruppero e il successivo collegamento con Palermo non si verificò. A bordo dell'aereo viaggiano, tra equipaggio e passeggeri, 81 persone. Per ore, parenti e colleghi li attesero invano all'aeroporto di Punta Raisi. Poi si diffusero le notizie della sciagura. Il Dc9 era partito da Bologna con due ore di ritardo rispetto all'orario previsto per le 18,15. All'inizio, per dare una spiegazione alla tragedia, si parlò di un cedimento strutturale. Poi, però, apparve chiaro che le cause della strage dovevano essere ricercate altrove.



I rottami del Dc-9 Itavia precipitato nel mare di Ustica nel 1980

Francesco Totati/Master Photo

I periti: «Fu una bomba»

Ma per i legali il «muro di gomma» non è crollato

Una bomba nella toilette del Dc9 Itavia: le conclusioni dei superperiti incaricati di accertare le cause della strage di Ustica scartano l'ipotesi del missile. L'accertamento della verità sulle responsabilità di quelle 81 morti torna ancora una volta ad allontanarsi. Franco Di Maria, avvocato di parte civile, parla di «pregiudizi antiscientifici» e di «perizia incompleta» perché l'ipotesi del missile non sarebbe stata nemmeno presa in considerazione.

luni di atti e di allegati che condensano il lavoro degli esperti, non abbatte il muro di gomma e allontanano la verità sulla strage. La parola definitiva spetta al giudice Priore, è lui il «perito dei periti», è lui che dovrà decidere. E questo non solo sulla base dell'ultima perizia, ma di tutti gli altri elementi acquisiti da quando è titolare dell'inchiesta. E per decidere ha meno di sei mesi di tempo. L'inchiesta, infatti, a Roma si dovrà chiudere entro il 31 dicembre. Si concluderà prima, con la trasmissione dei fascicoli alla procura della Repubblica di Bologna? Sarà questa la strada obbligata se Priore accoglierà la tesi della bomba. In quel caso i magistrati competenti per territorio dovranno ripartire dall'inizio. È chiaro, infatti, che se di bomba si trattò, questa venne collocata a bordo prima che il Dc9 si alzasse in volo da Bologna. Ma chi furono gli organizzatori dell'attentato? I libici, come hanno rivelato alcuni testimoni ai giudici di Bologna e di Roma che hanno considerato, però, le loro indicazioni molto labili? Priore, che adesso dovrà esaminare tutti i documenti, per la prossima settimana attende un ultimo responso: la perizia frattografica che riguarda la deformazione riscontrata

nelle diverse parti dell'aereo. Poi, assieme al sostituto procuratore Giovanni Salvi, deciderà sul da farsi.

Un ordigno nella toilette

Ad elaborare i 5 volumi e i 24 allegati che compongono la relazione conclusiva sulla strage sono stati 12 professori: italiani, svedesi, tedeschi, norvegesi, americani e inglesi. Il loro responso? L'esplosione fu dovuta ad un ordigno collocato nella toilette, tra l'intercapedine e la fusoliera. Una conclusione salutata con soddisfazione dal presidente dell'Associazione Arma aeronautica, generale Cesare Fazzino. Nell'inchiesta di Priore, come si ricorderà, finirono diversi ex alti ufficiali indagati per depistaggio. Ma di bomba parlarono anche - 14 anni fa - oscuri personaggi legati ad ambienti piduisti che ebbero un ruolo anche in occasione della strage successiva del 2 agosto del 1980: quella della stazione di Bologna. «Non è stato valutato il quadro generale della situazione, ma solo un semplice spezzone - dice l'avvocato Di Maria - I nostri esperti avevano escluso l'ipotesi bomba. Ci sarebbe da fare un'indagine sui periti d'ufficio». Uno di questi, l'inglese Frank

Taylor, espresse le sue teorie anche in una lettera riservata spedita a Priore nei mesi scorsi. «Ribadiva la convinzione che aveva espressa subito dopo il suo arrivo in Italia, un secondo e mezzo dopo aver visto il relitto», afferma polemico l'avvocato Di Maria.

Le tesi di Taylor

Cosa scrisse Taylor a Priore? «I due eventi (le stragi di Ustica e di Bologna ndr) sono connessi e alcune persone o gruppi hanno mentito per depistare» in modo da orientare le indagini lontano dalla «teoria della bomba». Una bomba che Taylor «ha cercato ovunque, dalla coda alla prua dell'aereo. Non collimava niente, alla fine viene fuori la toilette - afferma sarcastico il legale di parte civile - a me sembra che si debba parlare di un pregiudizio antiscientifico».

La sera del 27 giugno del 1980, i «plot», i punti che descrivono un semitracciato radar, evidenziano una situazione di guerra intorno al Dc9 e la presenza di altri aerei: questo venne fuori da perizie precedenti. Ma quei «plot» registrati a Ciampino sembra siano stati interpretati da Taylor e dagli altri superperiti come frammenti del Dc9 esplosi in volo.

Quattordici anni e si riparte da zero per i misteri del jet

WLADIMIRO SETTELLI

ROMA. Quattordici anni di indagini e sette perizie ad altissimo livello per la tragedia di Ustica. Possibile? Certo. Dopo una serie di accertamenti senza fine siamo al solito punto morto. Una beffa, una beffa atroce per tutti quei poveri morti e una beffa ancora più atroce per loro: i parenti delle vittime. L'ultima perizia, dunque, ha stabilito, tra molti se e molti ma, che il Dc9 in volo sopra ad Ustica con 81 persone a bordo, sarebbe venuto giù in mille pezzi per colpa di un ordigno, probabilmente sistemato nella toilette del jet, tra l'intercapedine e la fusoliera. Quattordici anni per ricominciare da capo con le solite terribili domande: bomba, missile o cedimento strutturale? Sono le domande che furono poste ai periti subito dopo la tragedia e che ancora, bisogna dirlo, non hanno trovato alcuna risposta autorevole. Sono stati convocati esperti e tecnici ad altissimo livello e buona parte del relitto dell'aereo è stato recuperato. Ma le certezze, ogni volta, svaniscono come neve al sole e lo strazio dei parenti delle vittime si rinnova ad ogni perizia, ad ogni ipotesi dei tecnici e degli esperti. Insomma, gli esperti, appunto, con i loro modernissimi e sofisticati macchinari, non sono stati in grado di fornire una qualche certezza. Una cosa sola è chiara e risaputa: qualcuno sa e qualcuno è in grado di spiegare il perché della tragedia. Ripetiamolo, comunque, la storia di queste perizie che, ormai, stanno diventando una vera e propria presa in giro. O meglio una terribile farsa.

L'aereo Itavia della linea Bologna-Palermo, quel 27 giugno 1980, doveva partire alle 18,15. Invece si levò in volo alle ore 20,08, con 65 passeggeri adulti a bordo, dodici bambini e quattro membri dell'equipaggio. Il jet è un Dc9 in buone condizioni e deve scendere in Sicilia dopo aver percorso, a 7500 metri di quota, la ben nota aerovia «Ambra 13». Subito dopo la tragedia esplose mille polemiche. La tesi, scelta in un primo momento, è quella del «cedimento strutturale dell'aereo». Presidente del consiglio, in quel momento, è Francesco Cossiga. Ministri della difesa, dell'interno e dei trasporti, sono Lelio Lagorio, Virginio Rognoni e Rino Formica. Esclusa tra mille polemiche la storia del cedimento strutturale, si arriva alla prima vera e specifica perizia ordinata dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli. Il documento dei tecnici (sei) viene depositato il 18 marzo 1989. Si tratta di una perizia fonica sul «voice recorder» dell'aereo. Dall'esame ri-

sultava che uno dei piloti aveva avuto il tempo di dire: «Guard...» due secondi prima che il nastro registrasse un forte sibilo e poi il silenzio. Gli esperti conclusero che l'aereo era stato abbattuto da un missile. Le tracce di esplosivo che erano state ritrovate sui frammenti interni dell'aereo permisero di risalire al tipo di esplosivo: «T4» e «Tnt», utilizzato negli ordigni militari. Un supplemento di perizia per stabilire l'anzianità del missile che aveva colpito il jet, finì nel nulla. Anzi due periti finirono per abbracciare di nuovo la tesi della bomba all'interno dell'aereo. Ebbe così inizio il balletto dei tracciati radar, non forniti, o che davano risultati non corretti. Poi venne fuori la vicenda di alcuni tracciati «nascosti» per proteggere eventuali colpe di aerei Nato, americani o francesi. Le altre perizie parlarono di missile aria-aria. Poi sbucò fuori il famoso aereo libico precipitato in Calabria e la vicenda di un attentato a Gheddafi. Quindi ancora le vicende, ogni volta, svaniscono come neve al sole e lo strazio dei parenti delle vittime si rinnova ad ogni perizia, ad ogni ipotesi dei tecnici e degli esperti. Insomma, gli esperti, appunto, con i loro modernissimi e sofisticati macchinari, non sono stati in grado di fornire una qualche certezza. Una cosa sola è chiara e risaputa: qualcuno sa e qualcuno è in grado di spiegare il perché della tragedia. Ripetiamolo, comunque, la storia di queste perizie che, ormai, stanno diventando una vera e propria presa in giro. O meglio una terribile farsa.

L'aereo Itavia della linea Bologna-Palermo, quel 27 giugno 1980, doveva partire alle 18,15. Invece si levò in volo alle ore 20,08, con 65 passeggeri adulti a bordo, dodici bambini e quattro membri dell'equipaggio. Il jet è un Dc9 in buone condizioni e deve scendere in Sicilia dopo aver percorso, a 7500 metri di quota, la ben nota aerovia «Ambra 13». Subito dopo la tragedia esplose mille polemiche. La tesi, scelta in un primo momento, è quella del «cedimento strutturale dell'aereo». Presidente del consiglio, in quel momento, è Francesco Cossiga. Ministri della difesa, dell'interno e dei trasporti, sono Lelio Lagorio, Virginio Rognoni e Rino Formica. Esclusa tra mille polemiche la storia del cedimento strutturale, si arriva alla prima vera e specifica perizia ordinata dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli. Il documento dei tecnici (sei) viene depositato il 18 marzo 1989. Si tratta di una perizia fonica sul «voice recorder» dell'aereo. Dall'esame ri-

MINNI ANDRIOLO

ROMA. Una perizia che sposa la tesi della bomba, non scioglie i dubbi e riaccende le polemiche. Ci sono voluti quattro anni per mettere assieme quelle 1280 pagine datiloscritte che ieri mattina ingombravano la scrivania del giudice Rosario Priore. A provocare l'esplosione del Dc9 dell'Itavia e la strage degli 81 passeggeri che la sera del 27 giugno del 1980 si imbarcarono a Bologna per raggiungere l'aeroporto di Palermo, non sarebbe stato un missile. Questo hanno decretato all'unanimità i 12 esperti internazionali incaricati dai magistrati romani di dare una risposta definitiva ad un interrogativo rimasto irrisolto per 14 anni.

Alla fine del documento una po-

stilla destinata a sollevare molte polemiche: non sono state fatte tutte le verifiche che sarebbero state necessarie sull'ipotesi del missile, perché «non c'erano evidenze iniziali». Insomma perché verificare una cosa che in partenza sembra poco verosimile? «È come dire che non si sono fatte ricerche sull'eventualità dell'impatto tra il Dc9 e un asteroide perché non è credibile. Ma qui si parla di missili non di asteroidi», afferma l'avvocato Franco Di Maria, legale di parte civile.

Il muro di gomma non cede

Contro le deduzioni dei superperiti si scagliano avvocati e familiari delle vittime. Per loro, i 29 vo-

Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari, è molto critica sulle conclusioni della perizia

«Questa ipotesi offende le intelligenze»

DALLA NOSTRA REDAZIONE
VANNI MASALA

BOLOGNA. «Noi non abbiamo mai sposato la tesi del missile, ma l'ipotesi della bomba è un'offesa all'intelligenza. E comunque questo non cambierebbe la situazione processuale degli imputati». Reagisce con veemenza Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari delle vittime della strage di Ustica, alla notizia che il collegio internazionale di esperti è arrivato all'unanimità alla conclusione che a provocare il disastro sul Dc-9 Itavia fu una bomba collocata nella toilette dell'aereo. Una tesi che non è arrivata a ciel sereno, una conclusione che ha già fatto discutere nelle scorse settimane quando trapelò che l'indirizzo prevalente del gruppo peritale (costituito da sei stranieri e cinque italiani) era orientato verso la considerazione di un'esplosione dall'interno. E da ieri, quando i cinque volumi della

perizia sono stati depositati sulla scrivania del giudice istruttore Rosario Priore, le nubi si sono fatte ancora più tempestose. Daria Bonfietti, deputata progressista oltre che presidente dell'Associazione, non ha ancora letto ed esaminato la perizia ma su alcune conclusioni non ha dubbi.

Onorevole Bonfietti, un primo giudizio a caldo.

Queste conclusioni del collegio peritale non mi stupiscono, poiché noi abbiamo sempre denunciato che i tecnici agivano senza alcuna scientificità, continuando a fare esperimenti solo per avvalorare l'ipotesi della bomba. Anche se non posso dire fino a prova contraria che le prove siano state effettuate per una scelta pregiudiziale.

Dunque una tesi cui voi non date alcun credito.

Non noi, ma tutte le varie perizie

parziali che sono state effettuate in questi anni, ordinate dal giudice Priore e man mano depositate. Prima venne quella medico legale che non ha rilevato segni di bruciatura sui cadaveri, poi quest'anno le perizie esplosivistica e chimica: tutte escludevano l'ipotesi-bomba. I nostri periti, emeriti scienziati del Politecnico di Torino, continuano a dire che questo tipo di ricostruzione è impossibile dal punto di vista scientifico.

I vostri periti su cosa basano questa convinzione?

Sulle loro analisi, e sul fatto che hanno assistito alle prove fatte dal collegio internazionale. Prendendo in considerazione la collocazione della bomba in un'intercapedine della toilette dell'aereo, sono state fatte più prove anche facendo esplodere ordigni in un ambiente ricostruito come nell'originale. Ebbene, nulla collima con i segni ri-

scontrati sul Dc-9. Se poi vogliamo scendere nei particolari, per esempio l'asse del water dell'aereo che cadde su Ustica era intatto, e non c'erano lesioni o schegge sui vicinissimi motori tali da far pensare a un'esplosione nel bagno. Per non parlare poi delle indagini tracciate dal giudice, che portano da tutt'altra parte.

Se le cose stanno così, quale scenario ora si delinea?

Noi faremo le nostre controdeduzioni. I periti hanno depositato le loro carte, poi si metteranno a disposizione delle parti. Il giudice se lo ritiene chiamerà un confronto e poi deciderà. Però ripeto che bisogna valutare con attenzione questa perizia, vedere quale grado di scientificità in essa è contenuta, come tutti i periti presenti o assenti alle varie prove hanno giustificato la loro presa di posizione. Non avendo sottomano le conclusioni

non posso saperlo, dico però che sarebbe estremamente grave se qui fosse affermato che si è scartata pregiudizialmente l'ipotesi del missile. Quest'ultima tesi stava già seguendo un iter di valutazione, c'erano state precise richieste da parte dei pubblici ministeri, tre anni fa, perché si studiasse gli effetti delle testate da guerra sui aerei delle dimensioni del Dc-9, eventuali segni sui corpi delle vittime, la trasportabilità all'interno della cabina di residui di esplosivo. Io ho molti elementi per ritenere che queste perizie richieste dai Pm non siano state compiute, e non è stata data nessuna importanza al parere che aveva dato uno dei più grossi esperti missilistici americani da noi portato in Italia. Poi non ci si dimentichi che non si è tenuto in considerazione lo scenario generale, in particolare quello radaristico che evidenziava una situazione



Daria Bonfietti, presidente dell'associazione familiari delle vittime Ansa

di guerra intorno al Dc-9.

E dal punto di vista emotivo, dopo 14 anni di domande senza risposte e di battaglie come ci si sente in questa fase dell'inchiesta?

I morti non ce li rida più nessuno: ma io tengo a ribadire che non abbiamo mai sposato una tesi, vogliamo solo la verità. Crediamo che l'ipotesi della bomba non sia

un'offesa a noi, alla gente, ma alla logica dei fatti. Non riusciremo a spiegarci come si possa parlare di una bomba a tempo su un aereo partito da Bologna con due ore di ritardo. Se poi consideriamo l'ipotesi di un ordigno che esplose a una certa quota d'altezza, ricordiamoci che la deflagrazione ci fu quando il Dc-9 era in fase di discesa.