

# Dopo 14 anni la nuova perizia ordinata dal giudice Priore, concordano gli esperti militari Ultima verità su Ustica, fu una bomba «Bocciata» l'ipotesi del missile

ROMA. Fu una bomba, collocata nella toilette tra l'intercedente e la fusoliera, a far precipitare nel mare di Ustica il Dc 9 Iavia con 87 passeggeri a bordo, la sera del 27 giugno del 1980. Lo stabilisce la perizia del collegio internazionale di esperti consegnata ieri al giudice istruttore Rosario Priore. Dopo 14 anni di indagini, sotto perizie e una montagna di pareri contrastanti (bomba, missile o cedimento strutturale), è questa l'ultima conclusione sulla strage di Ustica. Una conclusione che sta già scatenando polemiche e dubbi e rischia di far ripartire le indagini da zero.

In realtà, manca ancora la conferma ufficiale sul contenuto della perizia internazionale. Nemmeno ieri, dopo la consegna, i periti hanno sciolto la riserva: «Abbiamo fatto soltanto il nostro lavoro nei tempi che ci erano stati imposti», è stato l'unico, secco commento giunto dal portavoce del gruppo.

Il risultato delle loro indagini, però, circola già da un mese, a livello di indiscrezione, ed avalla in pieno la tesi dell'inglese Francis Arnold Taylor che lega Ustica alla stazione di Bologna: due bombe per un unico mandante.

Ora si attende di conoscere in base a quali motivazioni il collegio peritale sia giunto alle sue conclusioni. Non è ancora chiaro se i periti d'ufficio abbiano avuto a disposizione o meno le tracce radaristiche, anche se nelle scorse settimane era circolata l'indiscrezione che i piloti rilevati dal radar di Ciampino, inizialmente indicati come aerei in avvicinamento al Dc 9 siano stati interpretati dal collegio come i primi frammenti dell'aereo esploso in volo.

Su questi eplois gli esperti del Pentagono, della Federal Aviation Agency di Washington, i periti del collegio Blasi (che condussero i primi accertamenti) e quelli della parte civile più volte hanno indicato l'individuazione di più aerei, uno di questi situato sotto il Dc 9 ed un altro in avvicinamento. Da ipotesi che secondo alcuni farebbe intravedere uno scenario di guerra con lanci di missili, che si sarebbe verificata la sera del 27 giugno 1980 nelle vicinanze del Dc 9 e che provocò la morte degli 87 passeggeri.

A rafforzare la tesi del missile, era intervenuto anche il perito americano Robert Sewell, nominato dalla parte civile. L'esperto aveva indicato anche il punto esatto dove un missile avrebbe colpito il jet civile.

Su questo punto - stando sempre alle indiscrezioni - gli esperti radaristi del collegio peritale, i professori Giovanni Picardi, l'inglese D.C. Cooper e lo svedese Gunn Gunwall, avrebbero raggiunto la convinzione che i piloti potevano individuare in errore perché il radar di Ciampino era all'epoca dei fatti antiquato.

Una volta concluso l'esame del caso, il collegio internazionale di esperti ha emesso un rapporto di 220 pagine, suddiviso in tre parti: una per la parte civile, una per il ministero della Difesa e una per il ministero degli Interni. Il rapporto è stato consegnato al giudice istruttore Priore, che ha già ordinato una nuova perizia, questa volta affidata al collegio internazionale di esperti.



Per l'esperto inglese Francis Arnold Taylor la strage dell'aereo legata a Bologna: due ordigni mortali e un solo mandante



Il giudice Priore. A sinistra la ricostruzione della caduta del Dc 9 dallo scoppio al ritrovamento in mare dei relitti. A destra: la griglia sulla valutazione di compatibilità delle ipotesi «bomba» o «missile». Entrambe tratte dalla rivista Volare In alto: il Dc 9 ricostruito



EVIDENZE RISCOTRATE	MISSILE	BOMBA
Tracce radar anteriori all'evento	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE
Tracce radar successive all'evento	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE
Tracce di esplosivo all'interno del velivolo	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE
Tipo di esplosivo: TNT + T4	COMPATIBILE	COMPATIBILE
Schegge di lega leggera con bordi arroccati	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE
Penetrazione di schegge nei cuscinetti	COMPATIBILE	COMPATIBILE
Pirrolizzazione della stoffa	COMPATIBILE	COMPATIBILE
Arresto contemporaneo di tutti gli impianti	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE
Assenza di pezzi estranei nell'area di recupero	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE
Assenza di forature e di schegge estranee	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE
Assenza di impronte d'urto	COMPATIBILE	COMPATIBILE
Distacco contemporaneo, simmetrico, dei motori	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE
Assenza di corpi estranei nei motori	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE
Chiodature e strappate	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE
Lamiere del rivestimento arricciate	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE
Ripiegamenti nel rivestimento	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE
Tubi del condizionamento e della toilette schiacciati	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE
Maschere d'ossigeno non attivate	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE
Rottura «negativa» di un'estremità alare	COMPATIBILE	COMPATIBILE
Frammenti «stampati» su parti dei motori	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE
Frattura netta di due grandi pannelli di fusoliera	INCOMPATIBILE	COMPATIBILE
Deformazione del lavabo della toilette	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE
Paratia pressurizzata, pavimento e toilette sfondati	POCO COMPATIB.	COMPATIBILE
Assenza di «gas Washing»	COMPATIBILE	COMPATIBILE

della perizia da parte del giudice Priore, il magistrato potrebbe decidere di trasmettere gli atti dell'inchiesta alla magistratura di Bologna, in quanto la bomba sarebbe stata sistemata nell'aeroporto del capoluogo emiliano. Le indagini quindi ripartirebbero da zero.

Inoltre Priore dovrà valutare le posizioni degli ex alti ufficiali dell'aeronautica militare italiana finiti sotto inchiesta per il depistaggio operato nel corso delle indagini.

Per gli esperti militari le conclusioni della perizia rappresentano una conferma, perché sono anni che sostengono l'ipotesi di un'esplosione a bordo del Dc-9 Iavia, ha sottolineato il distacco dei pannelli di coda, terminato la frantumazione della pellicola interna del Dc 9, il distacco della coda del velivolo e del carrello.

Flavia Amabile

## L'Aeronautica: noi l'avevamo detto «Quel che conta è il relitto, i radar ingannano»

L'AERONAUTICA l'aveva già detto. Concordano con la perizia di Priore, così si legge sulla rivista Volare in edicola, le conclusioni di parte inquisitoria, condotte da 4 esperti - Ermanno Bazzocchi, Paolo Neri, Ernesto Tula e Giuseppe Torti - per conto degli ufficiali dell'Aeronautica militare, indagati perché sospettati di aver nascosto qualche elemento che avrebbe potuto condurre a identificare i responsabili. 24 evidenze significative che a far cadere il Dc 9 dell'Iavia fu una bomba. Alla base di questa nuova indaga-

zione c'è soprattutto il relitto del Dc 9 recuperato e ricostruito, in un hangar a Pratica di Mare. Diversa invece secondaria l'analisi dei tracciati radar, pilastro portante della perizia di parte civile che indica nel missile il responsabile della tragedia. Peraltro l'ing. Paolo Neri, che ha curato questa parte dello studio per gli inquisiti, sostiene che le «battute» radar numero 12 e 17, che facevano sospettare la presenza di un altro aereo sconosciuto, sono correlabili con nessun'altra. Nel medesimo

tempo le tracce successive all'evento sono invece «spertatamente coerenti con la mappa del ritrovamento del relitto e con la traiettoria delle varie parti distaccatesi dall'aereo». Alcuni frammenti vennero trovati nell'estate '92 a 100 km ad Est del relitto principale, proprio nel punto indicato dal perito, ingegner Bazzocchi, sulla base di una simulazione al computer di un'esplosione interna in volo. Bazzocchi, noto progettista aeronautico, afferma che le condizioni dei relitti fanno ipotizzare «un enorme forza di pressio-

ne e un impulso istantaneo». E l'ing. Ernesto Tula, ex direttore tecnico dell'Alitalia, aggiunge che le «deformazioni riscontrate e l'emoios con cui le parti risultano separate dimostrano che dentro la fusoliera si sono prodotti altissimi livelli di pressione».

I calcoli hanno dimostrato che in qualche zona si è arrivati a «continua di atmosfere», mentre la Douglas - che costruisce l'aereo - afferma che la struttura pressurizzata è certificata per resistere a poco meno di tre. Quindi è da escludere la «decompressione esplosiva» provocata da un missile a testata inerte. L'esplosione è stata violenta e rapida ed è venuta dall'interno: la perizia rileva che la paratia pressurizzata posteriore è stata sfondata e le fiancate di toilette e dispensa rotte.

L'esperto di balistica, Giuseppe Torti fa notare che l'involo del piastello della cabina è semplice, cioè esplosivo verso l'interno, scagliando una miriade di schegge che sono penetrate anche di molti centimetri nei cuscinetti dei sedili con una velocità tale da fondere le fibre del tessuto che li ricopriva. Anche le tracce di esplosivo sui reperti sono tipiche di una bomba, perché è assai poco probabile che un missile possa proiettare particelle d'esplosivo incombustibile, mentre invece scaglia una granaglia di schegge d'acciaio ad alta resistenza meccanica delle quali, peraltro, non è mai stata trovata traccia. Ma il nocciolo della perizia è la griglia (che pubblichiamo qui accanto) sulla valutazione di compatibilità delle diverse ipotesi fatte dai periti: cedimento strutturale, missile, bomba, collisione e questi collisione, cioè passaggio estremamente ravvicinato di un velivolo ad altissima velocità. Il risultato rende ancora più complesso lo scenario del giallo di Ustica. Se bomba fu, chi la mise e a quale scopo?



Daria Bonfietti

## Bonfietti «Hanno vinto i pregiudizi»

ROMA. «Non mi stupisce che i periti abbiano scelto l'ipotesi della bomba. Quello che era dovuto essere valutato è come sia possibile passare da una serie di perizie parziali, che escludevano tassativamente l'ipotesi-bomba a una perizia generale che invece la avallava». È il commento della deputata progressista Daria Bonfietti, presidente dell'associazione familiari vittime di Ustica. «Non credo che si siano valutate tutte le cause, e sarebbe estremamente grave aver scartato pregiudizialmente l'ipotesi-bomba. E non ci credo. È un documento firmato da tecnici, particolari, ma anche loro talvolta sbagliano», commenta anche Tarquato Secchi, presidente dell'associazione vittime di Bologna. «Ci sarebbe da fare un'indagine sulla credibilità dei periti», dice Franco Di Maria, legale di parte civile. «Taylor arriva in Italia e un secondo dopo aver visto il relitto, è già convinto che si tratti di bomba».

La perizia americana: tre ufficiali parlano di un Phantom in volo nella zona del Dc 9 e di F-104 decollati per intercettarlo. Nei nastri si parla anche della portaerei Usa Saratoga, che avrebbe dovuto trovarsi ancorata a Napoli, ma in realtà quella notte non c'era. Le note di bordo sono state riscritte da una sola persona per tutti i 5 turni di guardia del 27 giugno. Gli Usa infine ammettono un'esclamazione di due ore, quella notte, ma simulata e in porto.

Dopo 14 anni, oggi arriva l'ultima ipotesi: bomba. Ma c'è da scommettere che non sarà l'ultima. Nel marzo scorso, viene depositata una perizia chimica su 26 reperti nella quale si esclude l'ipotesi-bomba e viene confermata la presenza di tracce di T4 e di Tnt su alcuni dei bagagli.

## Dal Mig libico alla Saratoga Misteri e bugie dopo quel 27 giugno

l'avvicinamento di un aereo più piccolo e veloce. Ma i due non sarebbero entrati in collisione.

**MISSILE.** Nel 1984 l'inchiesta viene formalizzata nelle mani del giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che affida la perizia alla commissione Blasi. I risultati sono depositati il 18 marzo del 1989. Si tratta di una perizia fonica sul evico recorder dell'aereo da cui risulta che uno dei piloti avrebbe avuto il tempo di dire «spar...» due secondi prima che il nastro registri un forte sibilo. Gli esperti stabiliscono che l'aereo venne abbattuto da un missile, sostenendo che le tracce di esplosivo erano di T4 e di Tnt, tipici di ordigni militari. Si ipotizza poi che il foro trovato su un portello anteriore sia stato provocato da un oggetto esterno che viaggiava alla velocità di 400 m al secondo.

**BOMBA A BORDO.** Sempre nello stesso anno, a maggio, la commissione istituita dal presidente del consiglio De Mita e presieduta dal magistrato Pratis, dice se stata una bomba. A settembre, il giudice Bucarelli ordina un supplemento di reato e due dei periti che avevano sostenuto la tesi del missile si ripresentano. I due spiegano di essere stati ingannati dal cattivo funzionamento degli strumenti di elaborazione dei dati radar. Puzic non avrebbe registrato nessun velivolo esterno al Dc 9.

**MISSILE.** Continuano a sostenere la tesi del missile invece, gli altri quattro periti, ribadendo che fino a 100 secondi dopo il disastro erano state trovate tracce di un aereo esterno che viaggiava a 700 nodi. Ipoteziano così che responsabile dell'esplosione del Dc 9 sia stato un missile aria-aria «Continous Road», non in dotazione dell'aeronautica.

**IL MIG LIBICO.** Nel frattempo spunta un altro mistero. Il 18 luglio 1980, 21 giorni dopo la tragedia, un Mig 23 con a bordo un pilota libico si schianta in Calabria. Ma i due medici che curano l'autopsia fanno risalire la morte del pilota a molto prima. Si fa l'ipotesi che il Dc 9 sia stato colpito dal Mig e da un missile scagliato contro il Mig; quel giorno, infatti, Gheddafi avrebbe dovuto sorvolare il Tirreno.

**LA BOMBA NO.** Il 19 settembre 1990 Bucarelli rinuncia all'inchiesta, che passa nelle mani di un altro magistrato: Rosario Priore. Questi chiede agli stessi periti di rispondere a 29 quesiti sulle modalità dell'esplosione; dopo aver ordinato il recupero dei rottami dell'aereo. Nel marzo scorso, viene depositata una perizia chimica su 26 reperti nella quale si esclude l'ipotesi-bomba e viene confermata la presenza di tracce di T4 e di Tnt su alcuni dei bagagli.

**LA PISTA AMERICANA.** Da alcuni vecchi nastri registrati nel centro radar di Poggio Ballone, secondo un'indagine del 1992 la pista americana: tre ufficiali parlano di un Phantom in volo nella zona del Dc 9 e di F-104 decollati per intercettarlo. Nei nastri si parla anche della portaerei Usa Saratoga, che avrebbe dovuto trovarsi ancorata a Napoli, ma in realtà quella notte non c'era. Le note di bordo sono state riscritte da una sola persona per tutti i 5 turni di guardia del 27 giugno. Gli Usa infine ammettono un'esclamazione di due ore, quella notte, ma simulata e in porto.

## IL CASO INDAGINI E DEPISTAGGI

**BOMBA, missile o cedimento strutturale?** Dopo 14 anni, sulla tragedia avvenuta nei cieli di Ustica il 27 giugno 1980, si sono accumulate molte, diverse, contraddittorie ipotesi.

**COMMENTO STRUTTURALE.** È l'ipotesi che si fa strada per prima, subito dopo il disastro. Quel Dc 9 era una vecchia marica... Vittima di questa tesi, sostenuta con un'interrogazione da 22 senatori di tutti i partiti, è la compagnia aerea Iavia, di Aldo Davanzali. L'Iavia è costretta a chiudere e quando Davanzali sostiene che «se il Dc 9 è stato abbattuto da un missile, viene incrinato per diffusione di notizie false e tendenziose».

**ESPLOSIONE IN VOLO.** Nel luglio 1980 il pm romano Giorgio Santuz affida la perizia tecnica all'esperto americano John Macdonald. Questi conclude, nel novembre 1980, ad abbattere il Dc 9 è stata un'esplosione in volo, pochi istanti dopo