

Innocenti pilota e compagnia nella sciagura del DC-9 Itavia

Manutenzione regolare, niente vibrazioni dell'aereo, perfetta condotta di volo secondo il governo - Restano all'esame le ipotesi di una collisione, di un attentato e di una possibile avaria

ROMA — Manutenzione regolare, nessuna vibrazione, tempo buono e perfetta condotta di volo. Il bireattore Itavia ed il suo equipaggio sembrano uscire assolti dalle tante accuse e soprattutto dai sospetti, nati subito dopo il disastro di Ustica. Ma allora qual è la causa dell'incidente: collisione, sabotaggio? Il ministro dei Trasporti, Rino Formica, ha parlato per quasi un'ora, rispondendo a interrogazioni e interpellanze dei senatori, ma la sua conclusione è ancora un punto interrogativo: «Le ipotesi sinora formulate dell'avaria, della collisione in volo e dell'esplosione sono attentamente valutate dalla commissione d'inchiesta, cui vengono rimessi tutti gli atti e le informazioni che si acquisiscono».

Dunque, ancora nessuna indicazione. Ma l'analisi del discorso di Formica permette almeno una considerazione: il ministro ha speso tre quarti del suo tempo a fornire dati del Registro Aeronautico Italiano, sull'efficienza tecnica del bireattore e sulle ottime condizioni psico-fisiche dei piloti, ma cinque righe piuttosto ambigue sono state dedicate alla eventualità di uno scontro in cielo e solo tre alla possibile esplosione. Come a dire che se il DC-9 non è andato distrutto per motivi strutturali, restano solo le altre due piste in piedi e con pochi indizi a disposizione degli investigatori.

Ma vediamo che cosa ha detto il ministro sulla collisione: «Gli elementi sono stati raccolti presso il ministero della Difesa, che ha dichiarato la propria disponibilità a fornire i dati di cui è a conoscenza ed ha escluso qualsiasi collisione, con aerei dell'aeronautica militare». Se dunque velivoli militari italiani non erano sulla rotta di collisione con il DC-9, potevano essercene altri di Paesi stranieri?

Il senatore comunista Corallo ha detto al ministro che su questo punto la sua risposta era «reticente». Formica ha replicato, sostenendo di essere in grado di fornire solo i dati a sua disposizione. Ma il discorso, anche a livello politico, sembra tutt'altro che chiuso.

Se è vero, infatti, che i radar della Difesa aerea territoriale hanno consegnato le registrazioni alla commissione, sostengono gli interroganti, sarebbe molto semplice smentire qualunque ipotesi di collisione: soprattutto dopo che la NATO si è dichiarata fuori dal gioco, con una affermazione del sottocapo di stato maggiore che ha escluso lo scontro in cielo con caccia alleati. Nella relazione di Formica, nessun cenno ai reperti che si dice non appartengano al DC-9 e sulle voci che davano per scomparsi due piloti americani. «Circa l'ipotesi di sabotaggio — ha detto il ministro — sono stati interessati gli organi di sicurezza». Ed è tutto.

La prima parte della risposta alle interrogazioni sulla sciagura di Ustica è stata per Formica un lungo elenco di dati e paragoni, tutti citati tenendo presente la fonte: Registro Aeronautico Italiano. Il bireattore era stato acquistato nel 1966 dalla Douglas, che lo aveva a sua volta rilevato dalla

Hawaiian Airlines. L'aereo aveva 29.544 ore di volo e 45.392 atterraggi all'attivo. Nel mondo, ha detto Formica, ci sono 899 DC-9 in servizio, di cui 154 hanno tra 40.000 e 60.000 atterraggi e volano ancora. In Italia, la media di atterraggi del DC-9 è 30.000 e della serie 10 ce ne sono ancora 6 (su 128 in tutto il mondo) che operano regolarmente: 4 dell'Itavia e 2 dell'Alisarda.

Quanto alle manutenzioni, erano state fatte tutte secondo i tempi e i modi previsti dal RAI (registro aeronautico italiano). Le vibrazioni rilevate dal pilota Ercolani, comandante Itavia, erano state eliminate con due successivi interventi tecnici, il 27 maggio e il 28 dicembre 1979. Lo stesso Ercolani, ha detto il ministro, aveva volato il 6 febbraio di quest'anno e non si era più lamentato del difetto.

Sull'Itavia, Formica è stato cauto, ammettendo tuttavia che è vera la voce di difficoltà nel reperimento dei pezzi di ricambio. Ma questo fatto, secondo il ministro, ha provocato solo ritardi nel servizio, senza danno alla sicurezza. Entro il 30 luglio una apposita commissione nominata dal mini-

stro dei Trasporti stabilirà i ruoli, le competenze e il futuro delle quattro compagnie italiane: Alitalia, Ati, Itavia e Alisarda.

Formica si è anche detto pronto a mettere le mani su tutta la problematica del trasporto aereo nel paese, con priorità per la sicurezza. Unico dato certo della sua relazione (che ha lasciato comunque insoddisfatta gran parte dei senatori interroganti), la mancanza di responsabilità nel disastro delle strutture aeroportuali siciliane. Ha detto Formica: «Questa volta, Palermo e Punta Raisi, non c'entrano».

Andrea Purgatori