

GLI SVILUPPI DEL CASO MATTEI

L'incidente aereo occorso il 27 ottobre 1962 nel quale ha perso la vita l'ing. Enrico Mattei continua a far parlare di se. Il caso è riesplorato di recente dopo il servizio apparso sul quotidiano "La Verità" a firma di Lupo Rattazzi (1) nel quale si portava a conoscenza che il giorno dell'incidente il velivolo Morane Saulnier (I-SNAP) che cadde intorno alle 19.00 ora locale in prossimità della pista di Linate, aveva in realtà fatto già altri voli nella stessa mattina, come fra l'altro già documentato dalla Commissione di inchiesta del 1962.



"La Verità" 8 marzo 2023

Brevemente riassumiamo la vicenda. La Commissione d'Inchiesta ministeriale (1962) aveva escluso l'attentato riconducendo le cause della sciagura a motivi tecnici; la contestuale inchiesta penale della Procura di Pavia veniva archiviata nel 1966 confermando la conclusione raggiunta dalla Commissione ministeriale, ma una nuova inchiesta aperta nel 1994 dal magistrato di Pavia, Vincenzo Calia, concludeva rilevando indizi di esplosione, ma non residui di esplosivo, e riaprendo di fatto alla possibilità di un attentato. Per compiere l'attentato, secondo il magistrato Calia, ci si sarebbe serviti di una modesta quantità di esplosivo messa nella parte frontale del muso dell'aereo, la quale si sarebbe attivata nella fase di estrazione del carrello. Ed è proprio su quest'ultimo particolare che si è accentrata l'indagine di Lupo Rattazzi.

"L'ipotesi di Calia -avverte Rattazzi- è che durante la sosta dell'aeromobile incidentato a Catania nei giorni del 26 e 27 ottobre del '62 qualcuno lo avesse sabotato installando un ordigno che doveva essere innescato dall'azionamento della leva di fuori uscita del carrello di atterraggio. Peccato -continua Rattazzi- che la mattina del 27 l'aeromobile in questione avesse già effettuato due voli (Catania-Gela e Gela-Catania) e quindi altrettante estrazioni del carrello senza che si verificasse alcuna esplosione; successivamente l'aeromobile era rimasto in piena vista del personale di servizio e del suo pilota in attesa dell'arrivo di Mattei."

Il magistrato Calia nella sua inchiesta ipotizza invece che quel giorno a Catania fossero presenti due aerei Morane Saulnier dell'Eni, oltre all'I-SNAP (l'aereo incidentato) anche il suo gemello I-SNAI e sostiene che i due voli del mattino precedenti alla partenza da Catania di Mattei sull'itinerario Catania-Gela e Gela-Catania fossero stati svolti non dall'aereo sul quale volerà poi Mattei, bensì dall'altro. Ipotizzando una tale possibilità di fatto veniva risolta la questione di non poco conto che se c'era esplosivo piazzato a bordo dell'aereo di Mattei questi in realtà avrebbe dovuto esplodere in uno dei due atterraggi fatti prima del decollo per Linate.

Rattazzi quando ha pubblicato il suo servizio su "La Verità" l'otto marzo scorso aveva scoperto che sul "Libretto di Volo" del comandante Ferdinando Bignardi, il quale era l'unico altro pilota della Flotta Eni abilitato e disponibile a poter condurre il secondo fantomatico Morane Saulnier, in realtà non c'era traccia alcuna dei due voli del mattino da/per Gela e ne deduceva quindi che quei due voli dovevano, per forza di cose, essere stati effettuati con il primo Morane Saulnier (I-SNAP) dal Comandante Bertuzzi ovvero da colui cioè che poi ha condotto il fatale volo da Catania a Linate.

Ora Rattazzi dispone però di una nuova ulteriore evidenza a supporto di quanto da lui affermato. Se, come sostiene Calia, nella mattina del 27 ottobre è stato davvero l'aereo gemello I-SNAI a fare i due voli Catania-Gela-Catania sul "Libretto dell'aeromobile" in questione deve esservi riportata la relativa, obbligatoria

annotazione. Ebbene l'ultima novità che possiamo anticipare è che Rattazzi è riuscito a rintracciare l'attuale proprietario statunitense dell'I-SNAI e ha potuto appurare che sul Libretto di questo aeromobile (c/n 28), andando alle date prossime alla sciagura di Mattei, risulta solo un volo effettuato il 4 ottobre 1962 ed uno successivo effettuato il 4 dicembre 1962. Nessuna operazione fatta nei giorni intermedi. Quindi se ne deduce che anche i due voli Catania-Gela-Catania del 27 ottobre mattina vennero effettuati con lo stesso velivolo (I-SNAP) con cui volò Enrico Mattei poche ore più tardi. Ma all'apertura del carrello vuoi all'atterraggio a Gela, vuoi all'atterraggio a Catania non vi fu alcuna esplosione.

- (1) Lupo Rattazzi è Presidente della compagnia aerea Neos dal 2004. È stato tra i pionieri delle aerolinee private in Italia, socio fondatore e presidente di Air Europe, e presidente di Assaereo, l'associazione dei vettori e degli operatori del trasporto aereo. Inoltre è stato presidente di AOPA Italia (Associazione Operatori e Piloti dell'Aviazione Generale) e membro del CDA dell'ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo) È membro dei consigli d'amministrazione di Banca Finnat Euramerica, Vianini e Fondazione Telethon. Laureato alla Columbia University e alla Kennedy School di Harvard, ha lavorato negli Stati Uniti per Salomon Brothers e Lehman Brothers. Possiede 3 licenze di Pilota Privato (Italia,USA e Argentina) è abilitato al volo strumentale e plurimotori ed ha all'attivo 2500 ore di volo. Ha attraversato l'Atlantico per 3 volte su monomotori a pistoni e ora vola prevalentemente su aeromobili turboelica Socata e Pilatus. Da sempre si interessa del tema della Sicurezza del Volo e degli incidenti aerei.

NL 11/2023 ; 23 marzo 2023

Elenco Newsletter emesse nel 2023 (scaricabili dal nostro sito)

NL01/23	Laptop a fuoco in cabina	1 gennaio
NL02/23	I dirottamenti ad aerei Alitalia	10 gennaio
NL03/23	L'American Airlines e i fumi tossici a bordo	13 gennaio
NL04/23	Il primo incidente dell'anno	13 gennaio
NL05/23	Attentati ad aerei di linea: quando l'eplosivo è poco	21 gennaio
NL06/23	Le insidie negli accordi dei cieli	10 febbraio
NL07/23	L'attendibilità dei testimoni di incidenti aerei	12 febbraio
NL08/23	I nuovi "UFO"	16 febbraio
NL09/23	La <i>neverending</i> story dei DC3	21 febbraio
NL10/23	MH370 e il documentario Netflix	15 marzo

www.air-accidents.com

E'uscito:



info@ibneditore.it

Nel corso del 2022 abbiamo prodotto 61 Newsletter riguardanti la sicurezza del volo. In pratica una newsletter ogni settimana. Se avete amici, conoscenti interessati a ricevere le nostre Newsletter, fateli contattare al seguente indirizzo email :

antonio.bordoni@yahoo.it

e provvederemo ad inserirli nella nostra mailing list. **Il servizio è gratuito.** Specificare se si è interessati al settore marketing/industria aviazione commerciale: www.aviation-industry-news.com

o alla sicurezza del volo:

www.air-accidents.com

E' possibile richiedere l'inserimento a entrambi i servizi.