

INDICE

	Pagg.
Volume 1	1-183
- EPIGRAFE	1
- MOTIVAZIONE	23
- PARTE 1^a Motivazione in fatto.	24
LIBRO 1° I fatti in genere.	25
CAPO 1° La caduta del DC9 Itavia.	26
TITOLO 1.	
Le attività istruttorie fino al luglio 90.	27
Premessa.	28
Capitolo I - L'evento e le prime indagini.	30
1. La caduta del velivolo.	31
2. Le operazioni di Search and Rescue.	34
2.1. Il recupero e l'identificazione delle salme.	42
2.2. Il recupero dei relitti del DC9 nell'immediatezza.	55
2.3. Il recupero di oggetti non appartenenti al DC9.	59
2.4. Il rinvenimento di altri relitti nei mesi successivi.	62
2.5. Campagne di recupero del relitto.	70
3. Le prime indagini.	71
3.1. I provvedimenti della Procura di Palermo.	71
3.2. I provvedimenti della Procura di Bologna.	75
3.3. Il passaggio della competenza alla Procura di Roma.	78
3.4. I provvedimenti della Procura di Roma.	79
4. Le prime ipotesi. La telefonata all'Ucigos del Direttore di Civilavia sulla possibilità di un'azione di sabotaggio.	86

4.1. L'ipotesi del suicidio del passeggero Zanetti.	87
4.2. L'anonimo al quotidiano "Lotta Continua".	90
4.3. Le dichiarazioni sulla presenza all'aeroporto di Bologna di un uomo claudicante.	91
5. Le rivendicazioni.	93
5.1. La rivendicazione Affatigato.	93
5.2. Le altre rivendicazioni.	93
6. Le ipotesi della stampa.	94
7. Voli precedenti dell'I-Tigi 870 Itavia.	95
8. Le attività svolte prima dell'imbarco. I colli imbarcati.	96
Capitolo II - Le attività istruttorie fino alla formale istruzione.	98
1. Premessa.	99
2. Gli accertamenti richiesti alla Selenia.	99
3. Le attività a Borgo Piave.	100
4. La missione in USA presso l'FAA ed il NTSB.	121
5. La missione in Gran Bretagna presso l'AIB ed il RARDE.	122
6. Le dichiarazioni di Davanzali.	122
7. La ricezione della missiva del 2° Reparto AM.	125
8. Le indagini su Pantelleria trasmesse dal G.I. di Bologna.	128
9. Le indagini sulla sicurezza dei voli.	128
9.1. Le indagini sulla infrazione di volo verificatasi il 7 agosto 1981 e segnalata dal comandante del volo AZ018 (Palermo-Fiumicino).	128
9.2. La richiesta di informazioni sugli avvistamenti luminosi denunciati dai comandanti di due velivoli il 7 agosto 1981.	129
9.3 Il volo AZ 1122 del 15 maggio 1982 e l'esercitazione militare dello stesso giorno.	130
9.3.1. Le testimonianze dell'equipaggio dell'AZ 1122.	130
9.3.2. Le testimonianze dei piloti militari interessati alla esercitazione del 15.05.82.	131
10. La prima testimonianza del comandante del 35° CRAM di Marsala.	132
11. La testimonianza dell'ufficiale della motonave "Carducci", D'Agostino.	133
12. La formalizzazione dell'istruttoria.	134
Capitolo III – Le attività durante la prima fase dell'istruzione formale (01.01.84 – 26.07.90).	135
1. Prime attività istruttorie del G.I.	136
2. Le prime richieste allo SMA.	138

3. Gli accertamenti sul sequestro del nastro magnetico dei tracciati radar Marconi e Selenia.	140
4. Le indagini sull'aeroporto di Grosseto e il CRAM di Poggio Ballone.	142
5. Le indagini sul CRAM di Licola.	145
6. Le indagini sul CRAM di Marsala.	148
7. La trasmissione "Telefono giallo" del 6.05.88.	150
8. Il personale militare in servizio presso il CRAM di Marsala.	152
9. Le dichiarazioni di Pazzano Giuseppe.	153
10. Le dichiarazioni di Mangani, Smelzo e Marzulli del 3° ROC di Martina Franca.	153
11. Le indagini sullo SMA.	155
12. Le richieste allo SMM.	159
12.1. La testimonianza dell'ammiraglio Bini.	160
12.2. La testimonianza del comandante Bonifacio.	162
13. Le richieste al S.I.S.MI e le dichiarazioni dei generali Notarnicola e Mei.	163
14. Il telegramma del MOLCA sul mancato viaggio del giudice Tricomi.	166
15. Richieste alla Presidenza del Consiglio (04.06.88 – 23.06.88).	167
16. Le dichiarazioni del colonnello Nobili al PM di Firenze.	170
17. Le dichiarazioni di La Torre e Corvari, controllori di volo a Ciampino.	171
18. Le dichiarazioni di Formica, Lagorio e Spadolini.	173
19. Le dichiarazioni del maresciallo P.S. Fabbri e il colloquio registrato con il generale Cinti.	175
20. Le rogatorie.	177
21. Le richieste del PM.	181

Volume 2	184-661
----------	---------

TITOLO 2

L'istruttoria dal 27 luglio 90 al 31 dicembre 97.	184
---	-----

Premessa.	185
-----------	-----

Capitolo I – I siti radar.	187
----------------------------	-----

1. Il 35° CRAM di Marsala.	188
----------------------------	-----

1.1. L'esercitazione "Synadex".	190
---------------------------------	-----

1.2. Il personale militare presente in sala operativa.	192
1.3. Le conversazioni telefoniche di sala operativa.	195
1.4. Le dichiarazioni dei militari del 35° CRAM.	242
1.5. L'esperimento giudiziale presso la sala operativa del 35° CRAM di Marsala.	250
1.6. I registri di sala operativa.	266
1.7. Le versioni dell'AM dalle relazioni "Pisano" e "Pollice".	273
1.8. Le richieste di documentazione e i provvedimenti di sequestro ed esibizione.	279
1.9. I riferimenti "Delta" e "Charlie" di cui alla telefonata delle h. 18.02Z.	287
1.10. Le registrazioni del radar di Marsala.	289
1.11. I dati radaristici.	290
1.12. Conclusioni.	303
2. Il 22° CRAM di Licola.	310
2.1. Descrizione del radar.	310
2.2. Il personale presente in sala operativa (cd. turno Bravo) e la presenza del capo controllore.	311
2.3. La scomparsa del DA1.	335
2.4. I plottaggi.	345
2.5. Le conversazioni telefoniche.	347
2.6. I dati radaristici.	374
2.7. Conclusioni.	378
3. La RIV di Roma-Ciampino.	386
3.1. Il radar di Roma-Ciampino e la RIV.	386
3.2. Il personale presente in sala operativa al momento dell'incidente: assetto ed attività operativa.	389
3.3. La presenza di traffico militare americano ed i contatti con l'Ambasciata degli Stati Uniti.	395
3.4. I soccorsi.	438
3.5. L'esame dei dati radar da Russo in poi.	439
3.6. Il trasporto ed il concentramento dei reperti del DC9 Itavia dall'aeroporto di Boccadifalco all'aeroporto di Ciampino.	459
3.7. Conversazioni telefoniche da e per Ciampino.	462
3.8. Dati radaristici.	482
3.9. Conclusioni.	492
4. Il 21° CRAM di Poggio Ballone.	501
4.1. Introduzione.	501
4.2. Attività in sala la sera dell'incidente.	502
4.3. La vicenda delle THR e dei nastri di registrazione.	506
4.4. Attività di esibizione e sequestro.	513

4.5. Le prime testimonianze.	515
4.6. Le testimonianze del comandante e del capo Ufficio Operazioni.	529
4.7. Le testimonianze del personale in servizio la sera dell'incidente nel turno "Delta".	535
4.8. Il personale del turno "Echo" in servizio la mattina del 28 giugno 80.	560
4.9. Gli altri operatori MIO in servizio a Poggio Ballone nel 1980.	567
4.10. I programmatori del sito nel 1980.	568
4.11. I comandanti e capi Ufficio Operazioni del 21° CRAM.	572
4.12. Ufficiali e sottufficiali in servizio al 21° CRAM negli anni 1980 e 1994.	574
4.13. I corrieri delle consegne alla Magistratura e ai Comandi superiori nell'80.	576
4.14. I dati radaristici.	580
4.15. La vicenda Dettori.	587
4.16. La vicenda Gari.	593
4.17. Conclusioni.	594
5. Sintesi dei siti minori.	603
5.1. Introduzione.	603
6. Il 15° CRAM di Capo Mele.	605
7. Il 12° CRAM di Mortara.	609
8. L'11° CRAM di Poggio Renatico.	611
9. Il 14° CRAM di Potenza Picena.	617
10. Il 31° CRAM di Jacotenente.	627
11. Il 34° CRAM di Siracusa.	635
12. Il 32° CRAM di Otranto.	659
Volume 3	662 - 895
Capitolo II – Le basi aeroportuali.	662
1. Premessa.	663
2. Aviano.	668
3. Verona – Villafranca.	676
3.1. Introduzione.	676
3.2. Le dichiarazioni rese da Berritta Sergio.	676
3.3. Le testimonianze di ufficiali e sottufficiali in servizio presso Verona-Villafranca e Monte Venda.	682
3.4. I provvedimenti di sequestro ed esibizione.	685
3.5. Le comunicazioni telefoniche tra Ciampino e Monte Venda.	690
4. Bologna.	694

5. Grosseto.	704
5.1. Gli ultimi voli della sera.	704
5.2. Gli F111 atterrati sull'aeroporto.	708
5.3. La telefonata delle ore 20.04.	721
5.4. Le testimonianze degli ufficiali.	730
5.5. Gli accertamenti richiesti allo SMA.	738
5.6. La perizia fonica Franco e quella Ibba-Paoloni.	740
5.7. Le testimonianze degli addetti al servizio in torre.	748
5.8. La morte di Finetti Giovan Battista, già sindaco di Grosseto.	770
5.9. La morte del colonnello Tedoldi.	772
5.10. La morte di Nutarelli e Naldini e il cd. memoriale Naldini.	773
5.11. Conclusioni.	784
6. Pratica di Mare.	790
7. Grazzanise.	795
8. Napoli-Capodichino.	796
8.1. Le comunicazioni telefoniche tra l'aeroporto e il 3° SOC di Martina Franca.	797
8.2. L'attività volativa risultante dal registro arrivi e partenze.	807
8.3. L'attività volativa risultante dalle comunicazioni TBT.	808
9. Gioia del Colle.	828
10. Lamezia Terme.	829
11. Palermo – Boccadifalco.	841
12. Palermo – Punta Raisi.	844
13. Catania – Sigonella.	846
14. Trapani – Birgi.	857
15. Decimomannu.	866
16. Cagliari – Elmas.	871
16.1. Il velivolo Breguet Atlantic denominato “Spada 10” e le dichiarazioni rese dal tenente di vascello Bonifacio.	871
16.2. Il velivolo Breguet Atlantic denominato “Spada 74”.	880
16.3. I nastri di Martina Franca con riferimento ai voli Atlantic.	883
17. Aeroporti o sedimi da cui sarebbe decollato il MiG 23.	889
17.1. S. Pancrazio Salentino.	889
17.2. Chilivani.	891
17.3. Muravera.	892
17.4. Perdasdefogu.	894
 Volume 4	 896 – 1193
 Capitolo III – Il 1° ROC – 1° SOC.	 896
1. Premessa.	897

2. Il 1° ROC - Centro Operativo di Regione.	897
3. Il 1° SOC - Centro Operativo di Settore. Le attività.	898
4. Conclusioni.	906
 Capitolo IV – Il 3° ROC – 3° SOC.	908
1. Introduzione.	909
2. Le attività di ricerca del DC9 Itavia.	910
3. Le conversazioni telefoniche di sala operativa del 27.06.80 tra le h. 18.42 e le h. 19.59.	916
4. Le conversazioni telefoniche tra le h. 20.03 e le h. 20.42.	941
5. Le conversazioni telefoniche tra le h. 21.19 e le h. 21.59.	958
6. Le conversazioni telefoniche tra le h. 22.03 e le h. 22.39.	976
7. Le conversazioni telefoniche tra le h. 23.05 del 27.06.80 e le h. 00.20 del 28.06.80.	982
8. Le conversazioni telefoniche tra le h. 00.23 e le h. 07.06 del 28.06.80.	995
9. Il personale in servizio nella sala operativa.	1005
10. L'attività del 3° ROC dopo il 27 giugno 80.	1016
11. Conclusioni.	1030
 Capitolo V – La 1ª Regione Aerea.	1034
1. Competenza ed organizzazione.	1035
2. Le attività della 1ª Regione Aerea.	1035
3. Conclusioni.	1039
 Capitolo VI – La 3ª Regione Aerea.	1041
1. Competenza ed organizzazione.	1042
2. L'attività della 3ª Regione Aerea dal 27.06.80 al 20.12.80.	1042
3. L'attività della 3ª Regione Aerea dalla fine dell'80 in poi.	1050
4. L'attività della 3ª Regione Aerea nella vicenda del MiG libico.	1056
5. Conclusioni.	1060
 Capitolo VII – B.T.A. di Borgo Piave – BTADA.	1061
1. Introduzione.	1062
2. Il ruolo del capitano Di Natale; le operazioni di riduzione dati e copia dei nastri.	1063
3. La relazione “Pollice”.	1067
4. Il plico rinvenuto nel novembre 88.	1071
5. Conclusioni.	1079
 Capitolo VIII – ITAV.	1082

1. Premessa.	1083
2. Le funzioni e le competenze dell'ITAV.	1084
3. Le dichiarazioni di Fiorito De Falco e degli altri ufficiali.	1086
4. L'attività dell'Ispettorato relativa alla vicenda del DC9.	1094
5. Conclusioni.	1111
Capitolo IX – Il 2° Reparto SMA.	1113
1. Le funzioni e le competenze del 2° Reparto dello SMA.	1114
2. L'intervista del giornalista De Angelis a Richard Coe.	1118
3. Le testimonianze rese da Coe e da De Angelis.	1121
4. L'escussione dei componenti del working group costituito dall'Ambasciatore statunitense.	1132
5. L'attività svolta dal 2° Reparto.	1137
6. I personaggi del 2° Reparto che hanno avuto ruoli di rilievo.	1139
7. Conclusioni.	1156
Capitolo X – Il 3° Reparto SMA.	1157
1. Le funzioni e le competenze del 3° Reparto dello SMA.	1158
2. Le dichiarazioni del personale in servizio la notte del 27.06.80.	1158
3. Le testimonianze di Melillo, Arpino, Bomprezzi e Argiolas.	1164
4. Gli interrogatori di Melillo, Argiolas, Fiorito De Falco.	1167
5. La successiva attività posta in essere dal 3° Reparto.	1184
6. Le perquisizioni domiciliari nei confronti di Melillo, Argiolas e Ferracuti.	1185
7. Le testimonianze del generale Pollice e del colonnello Sidoti.	1189
8. Conclusioni.	1192
Volume 5	1194 – 1417
Capitolo XI – Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica.	1194
1. Premessa.	1195
2. Lo Stato Maggiore Bartolucci.	1196
3. Lo Stato Maggiore Pisano.	1198
4. Lo Stato Maggiore Nardini.	1200
5. Le dichiarazioni del generale Arpino alla Commissione Stragi.	1205
6. Conclusioni sulle articolazioni AM coinvolte e in genere sulla Forza Armata.	1207
Capitolo XII – Gli altri Stati Maggiori.	1210
1. Lo Stato Maggiore dell'Esercito.	1211
2. Lo Stato Maggiore della Marina.	1214

3. Lo Stato Maggiore della Difesa.	1219
Capitolo XIII – Le forze di Polizia.	1223
1. L’Arma dei Carabinieri.	1224
2. La Polizia di Stato.	1232
3. La Guardia di Finanza.	1241
Capitolo XIV – Il S.I.S.MI.	1247
1. Premessa.	1248
2. L’attivismo della 1 ^a Divisione di fine luglio.	1251
3. L’appunto del 5 ottobre 81.	1277
4. L’appunto del 30 luglio 82.	1278
5. La 2 ^a Divisione - Ricerche.	1280
6. Il ruolo del Raggruppamento Centri.	1280
7. Il Centro CS di Verona.	1296
8. Le dichiarazioni dei funzionari del Centro CS di Verona.	1302
9. Il ruolo del Centro CS di Firenze.	1305
10. Vicenda Cauchi.	1327
11. La morte di Ducceschi Manrico.	1327
12. Le dichiarazioni del generale Notarnicola Pasquale.	1330
13. Le dichiarazioni del tenente colonnello Umberto Nobili.	1334
14. Le dichiarazioni di Mannucci Benincasa.	1339
15. Le ulteriori attività del S.I.S.MI.	1343
16. La testimonianza dei funzionari dello Stato Maggiore del S.I.S.MI.	1349
17. Le dichiarazioni dei vertici del S.I.S.MI.	1352
18. Le dichiarazioni di Francesco Pazienza.	1358
19. Conclusioni.	1360
Capitolo XV – Il S.I.S.DE.	1363
1. Premessa.	1364
2. I documenti sino al 95.	1364
3. La nota Maroni.	1367
4. La vicenda Denes.	1372
5. La testimonianza del prefetto Parisi.	1375
6. Conclusioni.	1377
Capitolo XVI – Il livello politico.	1379
1. L’on.le Lelio Lagorio:	1380
1.1. L’attività del Ministro della Difesa.	1380
1.2. Le dichiarazioni del Ministro della Difesa.	1384

2. L'on.le Rino Formica.	1399
3. Il senatore Francesco Cossiga.	1408
4. L'on.le Virginio Rognoni.	1413
5. Conclusioni.	1416
 Volume 6	 1418 – 1722
 Capitolo XVII – La Libia.	 1418
1. Attività volativa la sera della sciagura.	1419
2. Le dichiarazioni di Gheddafi sulla caduta del DC9 dell'Itavia.	1420
3. L'Air Ambulance.	1422
4. L'ipotesi di interferenze di un velivolo libico nel volo del DC9 Itavia.	1423
5. Le rogatorie maltesi e le tracce di sorvoli di C130 libici verso l'Italia.	1424
6. Le Officine Aeronavali di Venezia Tessera.	1432
7. L'inchiesta statunitense.	1440
8. I sorvoli nelle nostre FIR.	1449
9. Il "corridoio".	1462
10. Le rogatorie verso la Libia.	1463
11. Le dichiarazioni di Rotondo Biagio.	1464
12. Le dichiarazioni del collaboratore di giustizia Di Carlo Francesco.	1468
13. Hindawi e il "Movimento Rivoluzionario Giordano".	1473
14. Il Movimento Rivoluzionario Giordano in Italia.	1477
15. Le "dichiarazioni" di Hindawi.	1478
16. Le dichiarazioni di Krizmancic e di Maioli.	1480
17. I fatti di terrorismo secondo la Libia.	1484
18. Conclusioni.	1485
 Capitolo XVIII – La Francia.	 1487
1. La politica internazionale francese nel 1980. La riaffermazione del ruolo di grande potenza.	1488
2. Le prime indagini in direzione della Francia.	1495
3. La prima rogatoria alle autorità francesi.	1497
4. L'esplosione in volo del DC10 della Compagnia UTA nel deserto del Niger il 19.09.89.	1498
5. La richiesta di citazione di Marco Affatigato.	1499
6. Le dichiarazioni dell'ammiraglio Pierre Lacoste.	1500
7. La richiesta di accertamenti sul militare francese in contatto con il maresciallo Dettori di Poggio Ballone.	1500

8. Gli accertamenti sulla posizione delle portaerei francesi della classe “Clemenceau”.	1501
9. Gli accertamenti disposti dalla Commissione Stragi.	1506
10. Le presenze delle unità navali francesi nel Mediterraneo secondo la rivista “Cols Bleus” della Marina Militare francese.	1510
11. Gli accertamenti sul velivolo Alpha Delta Delta Yankee in volo da Ajaccio a Tripoli.	1510
12. Gli accertamenti su un apparecchio di misurazione meteorologica rinvenuto dopo il disastro nell’area di caduta del velivolo.	1511
13. Gli accertamenti sui velivoli in transito provenienti dalla Francia.	1512
14. La richiesta di informazioni sui serbatoi costruiti dalla società statunitense Pavco.	1516
15. Le indagini sul traffico di uranio dalla Francia all’Iraq indicato dal giornalista Gatti.	1517
16. La società francese Ifremer.	1518
17. L’attentato ai ripetitori dell’Isola d’Elba.	1521
18. Gli accertamenti sui rapporti Santovito – de Marenches.	1524
19. Il coinvolgimento francese nelle dichiarazioni di Sinigaglia.	1526
20. Conclusioni.	1529
Capitolo XIX – Gli Stati Uniti d’America.	1533
1. Premessa.	1534
2. Le presenze USA.	1536
2.1. La situazione della US Navy nel Mediterraneo.	1536
2.1.1. L’intervista della giornalista Cadringer all’ammiraglio Flatley.	1538
2.1.2. La prima testimonianza in USA dell’ammiraglio Flatley.	1539
2.1.3. La testimonianza di Ralph Tinkham, esperto di radar.	1542
2.1.4. Le indagini sulla presenza della Saratoga nel porto di Napoli. I registri della Capitaneria di porto di Napoli.	1543
2.1.5. Lo Ship’s Deck Log ovvero il libro di bordo della Saratoga.	1552
2.1.6. La perizia grafica dell’Ufficio e le considerazioni della parte civile.	1555
2.1.7. Le modalità di compilazione dello Ship’s Deck Log e le condizioni di prontezza operativa della Saratoga.	1560
2.1.8. L’interpretazione dello Ship’s Deck Log secondo esperto della Marina Militare.	1563
2.1.9. Le indagini a Napoli sulle fotografie degli sposi del 27 e 28 giugno 80.	1568

2.1.10 La testimonianza dei coniugi Cosenza.	1578
2.1.11. L'intervista del giornalista Claudio Gatti all'ammiraglio Flatley.	1579
2.1.12. La seconda testimonianza dell'ammiraglio Flatley.	1582
2.1.13. La testimonianza di Corrado Fioretto della Capitaneria di porto di Napoli.	1584
3. L'attività volativa.	1586
3.1. Il primo accertamento della presenza di un velivolo della US Navy.	1589
3.2. La presenza del "Juliet Mike 169".	1592
3.3. I velivoli P-3C.	1594
3.4. La presenza del velivolo "JM125".	1595
3.5. La traccia Alpha Juliet 421: i velivoli C141 USA impiegati per un ponte aereo con l'Egitto nel giugno 1980.	1595
3.6. Velivolo della US Navy in decollo da Verona-Villafranca con destinazione "ZZZZ".	1598
3.7. La presenza di altri aerei statunitensi prima e dopo l'evento.	1600
3.8. Le autorizzazioni al sorvolo concesse dallo SMA a velivoli statunitensi.	1606
3.9. Le indagini sulla cd. "attività sconosciuta".	1610
3.10. L'incidente di volo del 16.12.79 su Capaci.	1613
3.11. Conclusioni sulle attività di volo.	1620
4. I salvagenti recuperati in mare.	1621
5. I caschi.	1627
5.1. Il casco da pilota con la scritta "John Drake".	1627
5.2. Casco rinvenuto nelle acque di Capaci.	1629
6. Il serbatoio eiettabile rinvenuto nel maggio 92, in zona D.	1632
7. Boe acustiche recuperate nell'area di caduta del DC9.	1640
8. I "flares" usati nella notte del disastro.	1646
9. Conclusioni.	1650
10. I lavori USA dopo il fatto.	1650
10.1. Il Working Group.	1650
10.2. Il supporto tecnico ed informativo di organizzazioni USA in campo aeronautico.	1674
10.3. La collaborazione di John Macidull.	1676
10.4. L'esame di John Transue.	1679
10.5. L'interessamento USA ai lavori peritali.	1682
10.6. Conclusioni.	1685
11. Le risposte USA.	1686
11.1. Cincusnaveur.	1687
11.2. Le risposte dei Sottosegretari alla Difesa americana,	

Donald J. Atwood e Paul Wolfowitz.	1691
11.3. Le rogatorie.	1694
12. Conclusioni finali.	1700
Capitolo XX – L’Unione Sovietica.	1704
1. La situazione navale sovietica nel Mediterraneo.	1705
2. Le dichiarazioni di Anatolij Ivanov.	1709
3. Le dichiarazioni di Alexej Pavlov, Yuri Sulinov e Michail Gorbacev.	1714
4. Le rogatorie alla Federazione di Russia.	1715
5. Le risultanze sulla flotta di superficie e subacquea.	1718
6. Le rogatorie sul documento apparentemente USA e altri documenti sul disastro di Ustica.	1721
7. Conclusioni.	1722
Volume 7	1723 - 2124

TITOLO 3

Le Perizie.	1723
-------------	-------------

SOTTOTITOLO 1

Sintesi e considerazioni.	1724
---------------------------	-------------

Introduzione.	1725
Capitolo I - Perizie dell’AG di Palermo.	1726
Capitolo II - Relazione del Ministero dei Trasporti cd. “Luzzatti” - 27.03.82.	1746
Capitolo III - Relazioni dell’AM “Oddone” - 05.10.82.	1766
Capitolo IV - Perizia chimica Acampora-Malorni - 03.02.87.	1778
Capitolo V - Perizia tecnica Blasi ed altri - 17.03.89.	1780
Capitolo VI - Relazione dello SMA “Pisano” - 05.05.89.	1840

Capitolo VII - Relazione della Presidenza Consiglio dei Ministri “Pratis” - 17.11.89.	1865
Capitolo VIII - Relazione degli ausiliari Giaccari ed altri - 05.02.90.	1887
Capitolo IX - Perizia tecnica Blasi ed altri. Quesiti supplementari - 26.05.90.	1913
Capitolo X - Perizia fonica Giordano-Rossi - 02.03.90.	1990
Capitolo XI - Consulenza fonica Umilio - 10.03.90.	1994
Capitolo XII - Perizia fonica Ibba-Paoloni - 29.05.90.	2002
Capitolo XIII - Consulenza tecnica Ugolini - 28.06.90.	2007
Capitolo XIV - Consulenza tecnica Giuli - 13.07.90.	2022
Capitolo XV - Consulenza tecnica Miggiano - 18.07.90.	2029
Capitolo XVI - Consulenza tecnica Di Marco - 09.08.90.	2060
Capitolo XVII - Consulenza fonica Benedetti - 05.10.90.	2064
Capitolo XVIII - Perizia tecnica Blasi ed altri. Quesiti a chiarimento - 30.10.90.	2068
Volume 8	2125 - 2418
Capitolo XIX - Perizia acustica Ibba-Paoloni - 30.05.91.	2125
Capitolo XX - Perizia fonica Ibba-Paoloni - 17.04.92.	2128
Capitolo XXI - Consulenza tecnica Dell’Oro ed altri - 15.02.91.	2131
Capitolo XXII - Consulenza tecnica Di Natale-Torri - 15.02.91.	2137
Capitolo XXIII - Consulenza tecnica Di Marco ed altri - 20.02.91.	2145
Capitolo XXIV - Perizia chimica Acampora-Malorni a chiarimenti – 19.04.91.	2150

Capitolo XXV - Perizia grafica Perrella-Sorrentino - 22.11.91.	2157
Capitolo XXVI - Perizia grafica Perrella-Sorrentino - 10.04.92.	2159
Capitolo XXVII - Perizia fonica Ibba-Paoloni - 19.05.93.	2162
Capitolo XXVIII - Perizia medico-legale Giusti - 22.05.93.	2168
Capitolo XXIX - Perizia chimica Lopez ed altri - 12.03.94.	2177
Capitolo XXX - Perizia balistico-esplosivistica Ibisch ed altri - 14.04.94.	2185
Capitolo XXXI - Perizia metallografica-frattografica Firrao ed altri - 30.07.94.	2217
Capitolo XXXII - Consulenza radaristica Di Natale ed altri - 23.03.92.	2238
Capitolo XXXIII - Consulenza tecnica Cardinali - 06.05.92.	2252
Capitolo XXXIV - Consulenza radaristica Pent-Vadacchino - 21.05.92.	2260
Capitolo XXXV - Consulenza tecnica Bazzocchi - 18.07.92.	2267
Capitolo XXXVI - Consulenza tecnica Bazzocchi ed altri - 18.07.92.	2270
Capitolo XXXVII - Consulenza tecnica Cinti - 20.11.92.	2302
Capitolo XXXVIII - Consulenza tecnica Cinti - 12.05.93.	2306
Capitolo XXXIX - Consulenza tecnica Miggiano - 04.12.92.	2310
Capitolo XL - Consulenza radaristica Neri-Giubbolini - 25.05.93.	2318
Capitolo XLI - Consulenza radaristica Neri-Giubbolini - 25.05.93.	2329
Capitolo XLII - Consulenza radaristica Pent-Vadacchino - 13.07.93.	2350

Capitolo XLIII - Consulenza tecnica Algostino-Vadacchino - 16.07.93.	2360
Capitolo XLIV - Consulenza tecnica Bazzocchi ed altri - 19.04.94.	2363
Capitolo XLV - Consulenza tecnica Torti ed altri - 09.06.94.	2375
Capitolo XLVI - Consulenza tecnica Bazzocchi - 09.06.94.	2385
Capitolo XLVII - Osservazioni tecniche Melillo - 16.06.94.	2407
Volume 9	2419 - 2835
Capitolo XLVIII - Perizia tecnico-scientifica Misiti ed altri - 23.07.94.	2419
Capitolo XLIX - Perizia tecnico-scientifica Misiti; parte radaristica 1 ^a .	2517
Capitolo L - Perizia tecnico-scientifica Misiti; parte radaristica 2 ^a .	2580
Capitolo LI - Critiche PM a seguito deposito della perizia Misiti - 28.09.94.	2608
Capitolo LII - Osservazioni GI e quesiti a chiarimento - 18.10.94.	2618
Capitolo LIII - Risposte ai quesiti a chiarimento dei periti Casarosa-Held - 23.11.94.	2627
Capitolo LIV - Risposte ai quesiti a chiarimento dei periti Misiti ed altri - 23.11.94.	2649
Capitolo LV - Critiche PM ed osservazioni GI sulle risposte ai quesiti a chiarimento - 29.11.94.	2662
Capitolo LVI - Commenti sulla Misiti e sulle consulenze depositate durante il suo corso.	2665
Capitolo LVII - Quesiti a chiarimento sui recuperi - 30.11.94.	2801
Capitolo LVIII - Quesiti a chiarimento Firrao ed altri - 18.03.95.	2814

Capitolo LIX - Risposte Brandimarte ed altri - 21.07.94.	2822
Capitolo LX - Risposte Brandimarte ed altri - 04.08.94.	2829
Capitolo LXI - Risposte Brandimarte ed altri - 18.02.95.	2834
Volume 10	2836 - 3183
Capitolo LXII - Inquinamento peritale.	2836
Capitolo LXIII - Declassifica manuali NATO e nomina collegio Dalle Mese.	2878
Capitolo LXIV - Missioni presso la NATO.	2882
Capitolo LXV - Elementi radaristici emersi presso il “NATO Programming Center” di Bruxelles.	2909
Capitolo LXVI - Osservazioni tecniche Melillo - 22.09.94.	2925
Capitolo LXVII - Consulenza radaristica Algostino ed altri - 23.11.94.	2931
Capitolo LXVIII - Osservazioni tecniche Melillo - 24.11.94.	2960
Capitolo LXIX - Consulenza tecnica Bazzocchi ed altri - 15.12.94.	2962
Capitolo LXX - Consulenza Memoria avv.ti Addamiano-Fassari - 29.12.94.	2972
Capitolo LXXI - Consulenza tecnica Bazzocchi - 31.12.94.	2974
Capitolo LXXII - Osservazioni tecniche Melillo - 14.03.95.	2992
Capitolo LXXIII - Consulenza tecnica Cinti - 18.03.95.	3008
Capitolo LXXIV - Osservazioni Casarosa-Held - 21.03.95.	3012
Capitolo LXXV - Osservazioni tecniche Melillo - 28.04.95.	3030

Capitolo LXXVI - Osservazioni Casarosa-Held su documenti depositati dal generale Melillo nel periodo 22.09.94-10.03.95.	3039
Capitolo LXXVII - Consulenza Memoria Addamiano-Fassari - 02.06.95.	3071
Capitolo LXXVIII - Consulenza radaristica Algostino ed altri - 31.10.95.	3074
Capitolo LXXIX - Osservazioni tecniche Melillo - 23.12.95.	3139
Capitolo LXXX - Consulenza tecnica Cinti-Di Stefano - 23.12.95.	3141
Capitolo LXXXI - Osservazioni tecniche Melillo - 09.05.96.	3144
Capitolo LXXXII - Consulenza tecnica Cinti-Di Stefano - 12.07.96.	3151
Capitolo LXXXIII - Consulenza tecnica Cinti-Di Stefano su supplemento radaristica - 12.07.96.	3155
Capitolo LXXXIV - Osservazioni tecniche Melillo - 25.02.97.	3161
Capitolo LXXXV - Perizia chimica Lopez ed altri - 13.05.97.	3169
Capitolo LXXXVI - Consulenza tecnica Cinti-Di Stefano - 20.05.97.	3174
Volume 11	3184 - 3587
Capitolo LXXXVII - Perizia radaristica Dalle Mese ed altri - 16.06.97.	3184
Capitolo LXXXVIII - Consulenza tecnica Cinti-Di Stefano dell'1.08.97.	3450
Capitolo LXXXIX - Consulenza tecnica Giubbolini di commento a Cinti-Di Stefano - 13.11.97.	3454
Capitolo XC - Consulenza radaristica Giubbolini - 13.12.97.	3475
Capitolo XCI - Consulenza radaristica Di Marco - 16.12.97.	3526

Capitolo XCII - Osservazioni tecniche Melillo - 16.12.97.	3531
Capitolo XCIII - Perizia radaristica - Risposte a quesiti aggiuntivi Dalle Mese ed altri - 06.12.97.	3546
Capitolo XCIV - Perizia radaristica note aggiuntive Dalle Mese ed altri - 22.12.97.	3582
Volume 12	3588 - 3876
Capitolo XCV - Relazioni Misiti-Santini - 23.12.97.	3588
Capitolo XCVI - Relazioni Lilja ed altri - 27.02.98 e 24.03.98.	3610
Capitolo XCVII - Consulenza radaristica Giubbolini - 29.12.97.	3620
Capitolo XCVIII - La parte delle requisitorie PM dedicata alle perizie.	3642
Capitolo XCIX - Consulenza tecnica Pent-Vadacchino - 01.08.98. “Sulla presenza di un velivolo nascosto in prossimità del DC9”.	3715
Capitolo C - Consulenza Radaristica Pent-Vadacchino su tracce di solo primario - 01.08.98.	3727
Capitolo CI - Osservazioni Casarosa su consulenze Melillo - 30.12.98.	3734
Capitolo CII - Ricostruzione dei fatti Algostino-Pent-Vadacchino - 24.03.99.	3745
Capitolo CIII - Note di conclusione Casarosa – Held - 08.04.99.	3809
Capitolo CIV - Note di conclusione Dalle Mese-Donali-Tiberio - 08.04.99.	3840
Capitolo CV - Consulenza di parte civile Bonfietti ed altri - 02.06.99.	3862
Capitolo CVI - Note Casarosa-Held - 07.07.99.	3866

SOTTOTITOLO 2
Conclusione sulle ipotesi.

	3877
Introduzione.	3878
Capitolo I - L'ipotesi del cedimento strutturale.	3880
1. Il cedimento strutturale spontaneo.	3882
2. Il cedimento strutturale per sollecitazioni statiche.	3882
3. Il cedimento strutturale per sollecitazioni aeroelastiche.	3883
4. Il cedimento strutturale per fatica.	3884
5. Il cedimento strutturale per cause esterne.	3887
5.1. Osservazioni sullo scenario relativo all'incidente di volo occorso al velivolo BAC 1-11 per cause meteorologiche.	3888
5.2. Osservazioni sullo scenario relativo al volo del velivolo I-Tigi.	3891
6. Conclusioni del Collegio Misiti.	3894
Capitolo II - L'ipotesi dell'esplosione interna.	3896
1. Premessa.	3897
2. La situazione dell'aeroporto di Bologna.	3898
3. Indagini su ambienti libici in opposizione o collegati con il regime di Gheddafi; su ambienti di estremismo e terrorismo di destra; su ambienti P2 collegati con il regime libico.	3906
4. Indagini su matrice mafiosa a danni di passeggeri o della società proprietaria dell'aeromobile.	3916
Capitolo III - Il contesto esterno.	3923
1. Premessa.	3924
2. I punti cardine dello "scenario".	3924
3. Il traffico non identificato nella zona del disastro ed antecedente all'arrivo del soccorso ufficiale.	3937
4. I passaggi fondamentali.	3939
5. La nuova ricostruzione del collegio radaristico.	3943
6. Sintesi dei fatti accertati.	3951
7. Il quadro complessivo.	3954
Capitolo IV - L'ipotesi di abbattimento per missile.	3956
1. Premessa.	3957
2. Gli scritti di maggior rilievo sull'ipotesi.	3957

2.1. I documenti Blasi ed altri.	3957
2.2. I documenti Misiti ed altri.	3959
2.3. La tesi Sewell.	3976
2.4. Il secondo livello della perizia Misiti.	3980
2.5. Le conclusioni della Misiti.	3985
3. Giudizio sulla Misiti.	3988
4. L'apporto di Held.	3990
5. L'ipotesi del collegio di parte civile Itavia.	3997
6. Le risposte del generale Melillo.	4001
7. Le valutazioni dell'ufficio del PM.	4002
8. Il documento Algostino et alii del 24.03.99.	4005
9. La ricostruzione del break-up.	4009
10. La generazione delle due ipotesi: missile e quasi collisione.	4011
10.1. Approfondimento dell'ipotesi di abbattimento per missile.	4011
10.2. Le testate a prevalente detonazione.	4012
10.3. Il distacco del motore destro.	4014
10.4. Le altre cause ed effetti.	4014
Capitolo V - L'ipotesi della quasi collisione.	4016
1. L'analisi dell'ipotesi nella perizia tecnico-scientifica.	4017
2. Possibili effetti indotti dalla rottura dell'estremità della semiala sinistra.	4019
3. Considerazioni sull'effetto d'interferenza in condizioni di volo di quasi collisione.	4027
4. Applicazione al caso di specie.	4029
5. Le conclusioni del collegio tecnico scientifico sull'ipotesi.	4034
6. I documenti delle parti sulla ipotesi.	4036
6.1. Gli scritti del generale Melillo.	4036
6.2. Gli scritti dell'ingegner Bazzocchi.	4038
6.3. Le risposte dei periti d'ufficio.	4060
6.4. Il documento Casarosa – Held del 7.07.99.	4061
Capitolo VI - La questione delle tracce di esplosivo.	4065
Capitolo VII - Conclusioni.	4068
Volume 14	4072 - 4378
CAPO 2° - Il MiG libico rinvenuto a Castelsilano.	4072

TITOLO 1.

I fatti.

4073

Capitolo I – 18 luglio 80 – Il rinvenimento.	4074
1. Le prime testimonianze.	4075
2. Il sopralluogo.	4078
3. L'autopsia del pilota.	4080
4. La memoria aggiuntiva dei periti.	4087
5. La convocazione dei periti da parte del capitano Inzolia.	4089
6. La missione del maggiore Simini.	4090
7. Le asserite carte Santovito sulla memoria aggiuntiva.	4093
8. La restituzione della salma.	4095
Capitolo II – L'intervento sul luogo degli ufficiali del SIOS/A.	4099
1. Premessa.	4100
2. Il sopralluogo del generale Tascio.	4100
3. Il sopralluogo del colonnello Bompreszi.	4106
4. Il sopralluogo del colonnello Battista.	4110
5. Il sopralluogo del capitano Benedetti.	4112
6. Il sopralluogo degli addetti al Nucleo SIOS di Bari.	4113
7. La testimonianza degli ufficiali AM intervenuti per primi.	4118
8. La posizione del colonnello Nobili.	4126
9. Analisi della documentazione SIOS.	4132
Capitolo III – I Servizi.	4137
1. Il S.I.S.MI.	4138
1.2. La 1 ^a Divisione.	4140
1.3. Il Centro CS di Napoli.	4144
1.4. Le informazioni in "salita".	4146
1.5. L'appunto del 28 luglio 80.	4148
1.6. La testimonianza del capitano Conforti.	4150
1.7. La testimonianza del capitano Di Feo.	4152
1.8. La missiva del Centro CS di Bari.	4154
1.9. La nazionalità del pilota libico.	4156
1.10. Il viaggio del velivolo G222 dell'organizzazione Stay Behind.	4159
1.11. Le dichiarazioni di Cinotti.	4160
1.12. L'informativa del 31 luglio 81.	4162
1.13. Il Raggruppamento Centri.	4163
1.14. Le dichiarazioni degli ufficiali del S.I.S.MI.	4164
1.15. Le altre testimonianze.	4166

1.16. Le dichiarazioni di Milani Enrico.	4170
2. L'interesse dei Servizi stranieri, israeliano, tedesco, inglese e francese.	4173
3. Le defezioni degli anni precedenti:	4178
3.1. Il MiG ungherese del 14.08.69.	4178
3.2. Il MiG bulgaro caduto in Puglia.	4180
3.3. Il MiG libico a Creta dell'11.02.81.	4180
 Capitolo IV – L'interesse della CIA di Roma.	4182
1. La testimonianza di Clarridge.	4183
2. L'agenda del generale Tascio.	4186
3. La seconda testimonianza di Clarridge.	4189
4. La testimonianza del generale Bertocchini.	4192
5. La ricerca presso lo SMA di documentazione sul "MiG 21".	4193
6. Gli interrogatori del generale Tascio.	4194
 Capitolo V – La Commissione italo-libica.	4222
1. La relazione.	4223
2. Il venerdì e il Ramadan mussulmani.	4233
 Capitolo VI – Il recupero del relitto.	4235
1. L'intervento della FIAT.	4236
2. L'affidamento alla ditta.	4237
3. La restituzione del relitto.	4240
 Capitolo VII – La vigilanza al relitto.	4246
1. La testimonianza del caporale Di Benedetto.	4247
2. Le testimonianze dei militari del Battaglione di Cosenza.	4250
3. Il 67° Battaglione Fanteria di Persano.	4252
4. Indagini su vicende nel periodo della vigilanza.	4255
 Capitolo VIII – La figura del capitano Inzolia.	4257
1. La richiesta di informazioni sul DC9.	4258
2. La testimonianza del colonnello Livi.	4263
 Capitolo IX – Le testimonianze dei sottufficiali dell'aeroporto di Crotone.	4265
1. Le dichiarazioni di Quaranta.	4266
2. Le dichiarazioni di Malfa.	4269
3. Le ulteriori dichiarazioni di Quaranta.	4277
4. Le testimonianze dei giornalisti dell'ANSA.	4282

5. La documentazione dell'aeroporto e le dichiarazioni di Sfondrini.	4283
Capitolo X – Le attività del capitano Santoliquido.	4286
1. La testimonianza dei coniugi Zanchetta.	4287
2. L'interrogatorio del capitano Santoliquido.	4292
Capitolo XI – Le testimonianze su attività volativa in Calabria la sera del 27 giugno 80.	4297
1. La testimonianza di Brogneri.	4298
2. La testimonianza di De Marco.	4300
3. La testimonianza di Grandinetti.	4302
4. La testimonianza di Medaglia.	4305
5. La testimonianza di Cannizzaro Giovanni e Stranges Sebastiano.	4309
6. Le testimonianze del personale del campeggio di Cirò Marina.	4314
Capitolo XII – Le riunioni al Ministero della Difesa.	4321
1. Premessa.	4322
2. L'agenda del generale Melillo.	4322
3. Gli appunti del generale De Paolis.	4328
4. L'agenda del generale Tascio.	4330
5. Commento sulle agende Melillo, De Paolis e Tascio.	4330
6. Attività dello Stato Maggiore Difesa.	4334
Capitolo XIII – L'Ambasciata d'Italia a Tripoli.	4339
1. Le informazioni.	4340
2. Le dichiarazioni dell'Ambasciatore Quaroni.	4340
3. Le testimonianze degli Addetti militari Ficarra e Biasin.	4342
4. Le note dell'Ambasciata.	4343
Capitolo XIV – Ulteriori testimonianze.	4346
1. La testimonianza del sottufficiale Guicciardini e del comandante Lega.	4347
2. Le testimonianze dei militari dell'Arma.	4348
Capitolo XV – Gli esperimenti della SNIA-BPD di Colleferro.	4350
1. La vicenda.	4351
2. Le dichiarazioni dei dipendenti e i carteggi della SNIA-BPD.	4351
Capitolo XVI – Ipotesi di messinscena.	4353
1. L'abbattimento di un EC130 statunitense in territorio sovietico nel 1958.	4354

2. L'appunto S.I.S.DE del dicembre 88. **4355**

Capitolo XVII – Le rogatorie. **4357**

1. Le richieste alla Libia e alla ex - Unione Sovietica. **4358**

2. Le richieste agli Stati Uniti e alla Germania. **4359**

Capitolo XVIII – Siti AM. **4360**

1. Crotone S. Anna. **4361**

2. Otranto. **4363**

3. Brindisi. **4372**

Volume 15 **4379 - 4532**

TITOLO 2

Le perizie.

4379

Capitolo I - La consulenza dei professori Dina e Giusti alla Commissione Stragi. **4380**

Capitolo II - Perizia tecnico scientifica Dalle Mese – Casarosa - Held. **4392**

1. Parte I – Descrizione dei fatti. **4395**

2. Descrizione del volo e cause dell'incidente secondo la CIL. **4396**

3. Condizioni meteorologiche. **4397**

4. Fatti connessi con il ritrovamento e testimonianze. **4399**

5. Parte II – Caratteristiche tecniche del velivolo. **4401**

6. Identificazione del velivolo e del motore. **4402**

7. Caratteristiche del velivolo. **4403**

8. Caratteristiche del sistema propulsivo. **4405**

9. Area Equivalente Radar. **4405**

10. Osservazioni conclusive del CP sui contenuti della parte seconda. **4406**

11. Parte III – Analisi della traiettoria di volo. **4406**

12. Il Flight Data Recorder del MiG23. **4408**

13. La decodifica dei dati. **4409**

14. Analisi delle fasi di volo e ricostruzione della traiettoria di volo. **4412**

15. Determinazione dei punti di possibile spengimento del motore e di possibile impatto. **4418**

16. Parte IV – Analisi delle rilevazioni radar. **4420**

17. Gli avvistamenti radar. **4427**

18. La traccia LJ054. **4433**

19. Osservazioni conclusive del CP sui contenuti della Parte IV. **4438**

20. Parte V – Funzionamento delle teste di guerra.	4440
21. Classificazione delle teste di guerra.	4441
22. Il funzionamento delle teste di guerra in particolare.	4443
23. Vettori per teste di guerra aria-aria operativi nel 1980.	4445
24. Analisi delle perforazioni visibili sul relitto del MiG23.	4446
25. Parte VI –Risposte ai quesiti.	4448

Capitolo III – Consulenze di parti imputate e risposte del collegio Casarosa
– Dalle Mese – Held. **4461**

1. Consulenza di parte imputata Dell’Oro - Di Natale 22.02.91.	4462
2. Consulenze di parte imputata Brindisino - Di Natale - Ludovisi del 05.07.93 e 15.06.94 e risposte del collegio Casarosa-Dalle Mese-Held del 14.12.93 e 21.03.95.	4467
2.1. Premessa.	4467
2.2. Annesso A.	4468
2.3. Annesso B.	4478
2.4. Annesso C.	4484
2.5. Annesso D.	4485
2.6. Annesso E.	4496
2.7. Annesso F.	4501
2.8. Annesso G.	4504
2.9. Annesso H.	4505
2.10. Annesso I.	4510
2.11. Conclusioni.	4514
3. Memoria dell’imputato Melillo del 2.08.93 e risposta del collegio Casarosa-Dalle Mese-Held del 14.12.93.	4515
3.1. Premessa.	4515
3.2. Sulla data di caduta del MiG23 e sull’uso fatto in perizia delle testimonianze disponibili.	4515
3.3. Su alcune osservazioni critiche avanzate ai contenuti della perizia e relative risposte del CP.	4520
3.3.1. Quantità di carburante inizialmente presente nei serbatoi.	4520
3.3.2. Approssimazioni sui dati meteorologici.	4522
3.3.3. Approssimazioni sulle letture del Flight Data Recorder (FDR).	4522
3.3.4. Approssimazioni sulla distanza percorsa dal velivolo.	4524
3.4. Sulla interpretazione della traccia radar LJ054.	4526

TITOLO 3
Conclusioni

	4529
Volume 16	4533 – 4674
CAPO 3° - Gli inquinamenti.	4533
Capitolo I – Considerazioni preliminari.	4534
Capitolo II – Le singole vicende.	4537
1. Sinigaglia Guglielmo.	4538
1.1. Premessa.	4538
1.2. Il rapporto dell’Arma dei CC. di Milano.	4538
1.3. L’articolo apparso sul Messaggero.	4541
1.4. I contatti di Sinigaglia con i giornalisti di “Panorama”.	4542
1.5. Il viaggio di Cantore con Sinigaglia ad Aubagne sede della Legione Straniera.	4545
1.6. I contatti con Oldrini e Pinna.	4546
1.7. Gli accertamenti sul capitano Puppo.	4550
1.8. Gli accertamenti in Sicilia.	4551
1.9. Gli accertamenti sul Sinigaglia del Centro CS del S.I.S.MI di Milano.	4555
1.10. I motivi del soggiorno di Sinigaglia a Cagliari.	4557
1.11. Le dichiarazioni di Sinigaglia.	4559
1.12. Conclusioni.	4563
2. Conte Salvatore e i Cozzolino Simone e Pietro.	4564
3. Elmo Francesco.	4567
4. Demarcus Angelo.	4570
4.1. La figura di Demarcus Angelo.	4570
4.2. Il Demarcus e la vicenda del maresciallo Dettori.	4572
4.3. L’intervista di Demarcus al settimanale “L’Europeo” e le accuse al generale Meloni.	4574
4.4. Il processo per diffamazione nei confronti di Demarcus.	4578
4.5. Gli accertamenti del S.I.S.MI su Demarcus.	4582
4.6. Le ulteriori trasmissioni di documentazione.	4582
4.7. Le spontanee dichiarazioni del luglio 96.	4584
4.8. L’intervista rilasciata al giornalista Gumpel.	4587
4.9. Il memoriale depositato il 26.11.96.	4588
4.10. Conclusioni.	4589
5. Ciolini Elio.	4590

6. Cantore Romano.	4591
7. Del Re Aldo.	4593
8. Falleti Angelo.	4594
9. Affatigato Marco.	4596
10. Paul Durand.	4608
11. Donea Adrian.	4612
12. Pletea Gabriel Sandrino.	4615
Capitolo III – Gli inquinamenti documentali.	4618
1. La falsa direttiva NATO.	4619
2. Il documento Remondino.	4621
3. Il carteggio Pelaia.	4623
4. La vicenda Montorzi.	4624
5. L’anonimo al GI di Venezia.	4627
Capitolo IV – Gli inquinamenti minori.	4630
1. Premessa.	4631
2. Ermes Mercurio.	4631
3. Volo Alberto.	4631
4. Il sedicente Alì Giuseppe.	4632
5. Sinibaldi Guglielmo.	4633
6. Borgato Enrico.	4635
7. Morgia Giovanni.	4636
8. Rocco Emanuele.	4636
9. Miecchi Sergio.	4637
10. Pitzianti Mario.	4637
11. Vormann Klaus Peter.	4638
12. Benciolini Giorgio.	4639
13. Orsatti Luigi.	4640
14. Sciò Antonio.	4640
15. Ferraresi Fabrizio.	4643
Capitolo V – I tramiti inconsapevoli di attività di inquinamento.	4647
1. Le narrazioni di Ciancarella Mario.	4648
2. Le dichiarazioni del senatore Boso Erminio Enzo sulla vedova Natale.	4652
3. La trasmissione “Svista mortale” di Gumpel Udo.	4654
Capitolo VI – Le conclusioni.	4658

CAPO 4° - Le morti sospette.	4662
Premessa.	4663
Capitolo I – I casi risultati non collegati alla vicenda di Ustica.	4664
1. La morte del colonnello Tedoldi.	4665
2. La morte del capitano Gari.	4665
3. La morte del sindaco Finetti.	4666
4. La morte del maresciallo Zammarelli.	4666
5. La morte degli ufficiali Naldini e Nutarelli.	4667
6. La morte del maresciallo Muzio.	4668
7. La morte del tenente colonnello Marcucci.	4668
8. La morte del maresciallo Pagliara.	4668
9. La morte del generale Boemio.	4669
10. La morte del maggiore medico Totaro.	4669
Capitolo II - I decessi per i quali permangono indizi di collegamento con il disastro del DC9 e la caduta del MiG.	4670
1. La morte del maresciallo Dettori.	4671
2. La morte del maresciallo Parisi.	4671
Capitolo III - Conclusione.	4673
Volume 17	4675 - 4969
CAPO 5° - Il contesto.	4675

TITOLO 1.

Il contesto internazionale.

Capitolo I – I fatti di maggior rilievo.	4677
1. Premessa.	4678
2. L’invasione sovietica dell’Afghanistan.	4680
3. Gli ostaggi americani a Teheran.	4682
4. Il “Billygate”.	4683
5. L’avvocato Michele Papa ed i suoi rapporti con i Libici.	4686
6. Le esportazioni del nucleare all’Iraq. I rapporti di questo Paese con l’Italia. Le varie ipotesi di scenario.	4691
7. La morte del maresciallo Tito. Il colpo di Stato dei militari in Turchia.	

La questione palestinese.	4704
Capitolo II – Le relazioni tra la Libia ed altri Paesi.	4707
1. Le tensioni tra la Libia e l’Egitto.	4708
2. Le tensioni tra la Libia ed il Ciad.	4714
3. Libia – Malta.	4715
3.1. Gli attentati a firma del “Fronte di Liberazione Maltese”.	4716
3.2. La memoria di parte civile sull’“affare maltese”.	4719
4. Libia – Francia.	4726
5. Libia – USA.	4727
Capitolo III – Le relazioni tra la Libia e l’Italia.	4729
1. Italia – Libia.	4730
2. Le trattative italo-libiche.	4731
3. La Libia ed il terrorismo internazionale.	4736
4. La penetrazione libica in Italia.	4738
5. I principali fatti dal 73 al 76.	4741
6. La società ALI.	4746
7. La scomparsa dell’Imam Mousa Sadr.	4752
8. Le uccisioni dei dissidenti libici in Italia.	4765
9. La testimonianza di Giancarlo Elia Valori.	4794
10. La testimonianza del tenente colonnello Aldo Sasso, già Capo del Centro IV del Raggruppamento CS di Roma.	4796
11. Il ruolo di Era Renato, Direttore della Clinica “Villa Mafalda”.	4797
12. La scarcerazione di Salem Said.	4799
13. L’appunto per il Presidente del Consiglio sulla dissidenza libica in Italia.	4800
14. La rivolta di Tobruk ed il coinvolgimento di cittadini italiani.	4805
TITOLO 2.	
Il contesto nazionale.	
	4820
Capitolo I – I terrorismi e la criminalità organizzata.	4821
1. Premessa.	4822
2. L’instabilità dell’esecutivo.	4822
3. Il terrorismo rosso.	4824
4. Il terrorismo nero.	4826
5. La criminalità di stampo mafioso.	4826
6. La risposta dello Stato al terrorismo.	4827

7. L'Italia, teatro del terrorismo internazionale.	4828
Capitolo II – Gli altri fatti di maggior rilievo.	4831
1. Gli scandali.	4832
2. I rapporti internazionali. Gli Euromissili. Il summit di Venezia.	4833
3. Il vertice a Venezia dei sette Paesi più industrializzati del mondo.	4836
4. La strage di Bologna. La connessione tra le due stragi.	4841

TITOLO 3.

Conclusioni sul contesto.

4864

CAPO 6° - I restanti argomenti.

4867

Capitolo I – La documentazione acquisita presso la Segreteria Speciale della Presidenza del Consiglio dei Ministri. **4868**

- Premessa. **4869**

1. Il piano “Paters”. **4869**

2. La missiva del sindaco di Palermo, Insalaco, al Presidente del Consiglio Bettino Craxi **4870**

3. Il carteggio su Mike Ledeen. **4870**

4. Il carteggio del Gabinetto Forlani. **4872**

5. La conferma di opposizione del Segreto di Stato sulle triangolazioni di armi. **4873**

Capitolo II – La figura di Federico Umberto D'Amato. **4874**

1. I rapporti con gli Anglo-americani a partire dal 43. La rete di Angleton. **4875**

2. Gli “importanti incarichi” per Romita e il referendum istituzionale. **4876**

3. I verbali del Consiglio dei Ministri dell'8, 10, 12 e 13 giugno 46. **4877**

Capitolo III – La Sezione Calderini del SIM. **4892**

Capitolo IV – I rapporti Lehmann, Eufemia e Bianchini. **4897**

Capitolo V – Il documento della Commissione Stragi Fragalà-Manca-Mantica-Taradash. **4900**

Capitolo VI – L'Itavia. **4903**

1. Premessa.	4904
2. Costituzione della società: assetto originario e cenni sul capitale sociale.	4905
3. Evoluzione dell'azionariato dal 1965 al giugno 1980 (azionista di maggioranza Aldo Davanzali).	4906
4. Gli azionisti al giugno 80: titolarità azionaria, profili soggettivi, imprenditoriali e fiduciari.	4908
5. Lineamenti della contribuzione pubblica. Cenni alle altre fonti di finanziamento: la fiducia bancaria e l'esposizione finanziaria della Società.	4915
6. Gli interrogativi sull'azionariato Itavia: la cronaca.	4922
7. Le società fiduciarie, problematiche relative ad alcune partecipazioni azionarie: quote occulte o riservate?	4923
8. La situazione giudiziaria dell'Itavia dopo il disastro aereo: il commissariamento della società.	4927
9. I rapporti assicurativi: i rischi assicurati, l'indennizzo accordato.	4928
10. Controversie connesse ad altri profili di risarcimento: la costituzione di parte civile e l'atto di citazione Itavia.	4930
 Capitolo VII – Le ipotesi e le richieste della difesa Itavia.	 4934
 Capitolo VIII – Le risposte dell'ammiraglio Martini alla Commissione Stragi sulla questione di Ustica.	 4938
 CAPO 7° - Considerazioni finali.	 4942
 Capitolo I – Le conclusioni per effetto delle perizie.	 4943
1. Premessa.	4944
2. Conferme del contesto dagli studi di Casarosa e Held.	4945
3. Conferme dagli studi di Förshing e dei frattografi.	4947
4. Interpretazione del contesto.	4948
 Capitolo II – Le conclusioni per effetto delle altre fonti di prova.	 4950
1. Premessa.	4951
2. La distruzione delle prove.	4952
3. L'opposizione della reticenza assoluta.	4957
4. Conclusioni.	4958
 Capitolo III – Le considerazioni finali.	 4960

LIBRO 2° Le posizioni singole.**4970****CAPO 1° - Gli imputati.****4971****TITOLO 1.****4972**Capitolo I – Le posizioni dello SMA Bartolucci. **4973**1. Premessa. **4974**1.1. I percorsi delle informazioni. **4976**1.2. Le carenze documentali. **5003**1.3. Il muro delle testimonianze. **5010**1.4. Gli interessamenti all'inchiesta. **5023**1.5. I grandi sviamenti e depistaggi. **5029**1.6. Le “riscossioni” in carriera. **5030**1.7. L'omesso rapporto al livello politico. **5031**2. Bartolucci Lamberto al n. 1 dell'epigrafe. **5032**3. Ferri Franco al n. 2 “ **5050**4. Melillo Corrado al n. 3 “ **5069**5. Tascio Zeno al n. 4 “ **5107**6. Conclusioni. **5141**Capitolo II – Le posizioni dello SMA Pisano. **5150**1. Premessa. **5151**2. Pisano Franco al n. 5 dell'epigrafe. **5162**3. Zauli Domenico al n. 6 “ **5167**4. Cavatorta Giovanni al n. 7 “ **5173**5. Muzzarelli Gianluca al n. 8 “ **5181**Capitolo III – Le posizioni degli imputati in servizio presso il 35° CRAM di Marsala. **5185**1. Abate Pasquale al n. 9 dell'epigrafe. **5186**2. Ballini Adulio al n. 10 “ **5188**3. Belluomini Claudio al n. 11 “ **5194**4. Carico Luciano al n. 12 “ **5195**5. Di Giovanni Mario al n. 13 “ **5197**6. Gioia Giuseppe al n. 14 “ **5198**

7. Giordano Avio	al n. 15	“	5199
8. Gruppuso Giuseppe	al n. 16	“	5202
9. Loi Salvatore	al n. 17	“	5204
10. Massaro Antonio	al n. 18	“	5206
11. Muti Sebastiano	al n. 19	“	5210
12. Orlando Salvatore	al n. 20	“	5214
13. Salmè Fulvio	al n. 21	“	5215
14. Sardu Mario	al n. 22	“	5217
15. Tozio Sossio	al n. 23	“	5220
16. Vitaggio Giuseppe	al n. 24	“	5224

Capitolo IV – Le posizioni degli imputati in servizio presso il 22° CRAM di Licola. **5227**

1. Abbate Gerardo	al n. 25	dell’epigrafe.	5228
2. Acampora Tommaso	al n. 26	“	5232
3. Albin Lucio	al n. 27	“	5234
4. De Crescenzo Mario	al n. 28	“	5237
5. Di Micco Antonio	al n. 29	“	5239
6. Mandes Aurelio	al n. 30	“	5242
7. Rocco Gerardo	al n. 31	“	5244
8. Sarnataro Gennaro	al n. 32	“	5246
9. Tessitore Pietro	al n. 33	“	5248

Capitolo V – Le posizioni degli imputati Russo, Zuliani e Sinigaglia. **5251**

1. Russo Giorgio	al n. 34	dell’epigrafe.	5252
2. Zuliani Roberto	al n. 35	“	5261
3. Sinigaglia Guglielmo	al n. 36	“	5266

Capitolo VI - Le restanti posizioni degli imputati dal n. 37 al n. 48 dell’epigrafe. **5270**

1. Alloro Umberto	al n. 37	dell’epigrafe.	5271
2. De Angelis Vincenzo	al n. 38	“	5273
3. Fiorito De Falco Nicola	al n. 39	“	5276
4. Inzolia Vincenzo	al n. 40	“	5290
5. Mannucci Benincasa Federigo	al n. 41	“	5300
6. Masci Claudio	al n. 42	“	5308
7. Massari Porfirio	al n. 43	“	5322
8. Notarnicola Pasquale	al n. 44	“	5324
9. Piccioni Adriano	al n. 45	“	5330
10. Pugliese Francesco	al n. 46	“	5332
11. Trombetta Antonio	al n. 47	“	5344

12. Bomprezzi Bruno	al n. 48	“	5346
Volume 19			5351 - 5468
CAPO 2° - Gli indiziati.			5351

TITOLO 1.

5352

Capitolo I - Le posizioni degli indiziati dal n. 1 al n. 20 dell'epigrafe eccettuate le posizioni n. 1 – 11 e 13.

5353

1. Cariati Nicola	al n. 2 dell'epigrafe.		5354
2. Cogliandro Demetrio	al n. 3	“	5355
3. Coltelli Claudio	al n. 4	“	5361
4. Curci Salvatore	al n. 5	“	5362
5. Ferracuti Sandro	al n. 6	“	5367
6. Livi Angiolo	al n. 7	“	5374
7. Lo Giacco Domenico	al n. 8	“	5375
8. Lombardo Bartolomeo	al n. 9	“	5378
9. Malfa Sebastiano	al n. 10	“	5381
10. Maraglino Cosimo	al n. 12	“	5393
11. Parisi Giorgio	al n. 14	“	5395
12. Raimondi Salvatore	al n. 15	“	5397
13. Santoliquido Claudio	al n. 16	“	5399
14. Santucci Giorgio	al n. 17	“	5408
15. Tramacere Luigi	al n. 18	“	5412
16. Vanno Alessandro	al n. 19	“	5422
17. Zecchini Cesare	al n. 20	“	5425

Capo 3° - Le separazioni. **5428**

PARTE 2ª Motivazione in diritto. **5433**

LIBRO 1°

La giurisdizione del Giudice Istruttore.

5434

LIBRO 2°

Le definizioni giuridiche.

5439

CAPO 1° L'imputazione sub A.	5441
CAPO 2° Le restanti imputazioni.	5449

LIBRO 3°

La questione della competenza del Giudice Militare.	5453
--	-------------

LIBRO 4°

La giurisdizione oltre il termine ex art. 242 disposizioni transitorie, c.p.p.	5459
---	-------------

DISPOSITIVO	5464
--------------------	-------------

DATA, SOTTOSCRIZIONE E DEPOSITO	5468
--	-------------

TRIBUNALE DI ROMA
Ufficio Istruzione - Sezione 1^a

N. 266/90A PM
GI

N.527/84A

ORDINANZA DI RINVIO A GIUDIZIO

SENTENZA ISTRUTTORIA DI PROSCIoglimento

REPUBBLICA ITALIANA
In nome del Popolo Italiano

Il Giudice Istruttore Dott. Rosario PRIORE
ha pronunciato la seguente

ORDINANZA - SENTENZA

nel procedimento penale

contro

IGNOTI

imputati del delitto p. e p. dall'art.422, 1° comma C.P. per avere volontariamente determinato la caduta del DC9 dell'Itavia sulla rotta Bologna-Palermo, che precipitava in mare all'altezza di Ustica, intorno alle ore 21.00 locali del 27 giugno 80; evento nel quale trovavano la morte i 77 passeggeri del velivolo nonché i 4 membri dell'equipaggio.

Nonchè a carico di

1. BARTOLUCCI Lamberto nato il 21.06.24 ad Orbetello (GR)
e residente in Roma via Adige 48;
elett.te dom.to c/o studio avv. Crupi,
via Oslavia 6 - Roma;

2. FERRI Franco nato il 09.07.23 a Napoli e residente in Roma Largo Damiano Chiesa 10;
3. MELILLO Corrado nato il 18.12.32 a Capriate S.Gervasio (FR) e residente in Verona Viale della Repubblica 41; elett.te dom.to c/o studio avv. Nanni, via C. Menotti 4 - Roma;
4. TASCIO Zeno nato il 26.08.32 a Todi (PG) e residente in Roma via Francesco Saverio Nitti, 12 int.1;
5. PISANO Franco nato il 15.04.30 a Sassari e residente in Roma via Pienza 15; elett.te dom.to c/o studio avv. D'Ovidio, via S. Tommaso d'Aquino 75 - Roma;
6. ZAULI Domenico nato il 15.10.31 a Bagnacavallo (RA) e residente in Roma via Marengo di Moriondo 45.
7. CAVATORTA Giovanni nato il 23.06.31 a Vigatto di Parma (PR) e residente in Roma via Sorelle Tetrizzini 47/B;
8. MUZZARELLI Gian Luca nato lo 08.05.46 a Pavullo nel Frignano (MO) e residente in Roma via della Pisana 370 D3; elett.te dom.to c/o studio avv. Taormina, via F. Cesi 21 - Roma;
9. ABATE Pasquale nato il 23.06.54 a Gallipoli (LE) e residente in Marsala (TP) via Mazara 75;
10. BALLINI Adulio nato il 15.09.46 a Taranto e

		residente in Ferrara via dell'Aeroporto 120;
11. BELLUOMINI	Claudio	nato il 07.09.58 a Viareggio (LU) e residente in Marsala (TP) via Trapani 148;
12. CARICO	Luciano	nato il 04.02.53 a Lecce ed ivi residente via Mario di Lecce – Res. La Torre snc; elett.te dom.to c/o studio avv. Appella, piazza della Libertà 13 - Roma;
13. DI GIOVANNI	Mario	nato il 13.03.61 a Palermo e residente in Santa Flavia (PA) via Randazzo 46;
14. GIOIA	Giuseppe	nato il 06.03.57 a Caltagirone (CT) e residente in Gravina di Catania (CT) via G. Puccini 6; elett.te dom.to c/o studio avv. Ingarrica, via C. Mirabello 14 - Roma;
15. GIORDANO	Avio	nato il 19.02.59 a Nocciano (PE) e residente in Pescara via Tiburtina, 382; elett.te dom.to c/o studio avv. Taormina, via F. Cesi 21 - Roma;
16. GRUPPUSO	Giuseppe	nato il 28.09.60 a Calatafimi (TP) ed ivi residente via Foscari 3;
17. LOI	Salvatore	nato il 27.03.51 a Monastir (CA) e residente in Decimomannu (CA) via S. Sperate 3;
18. MASSARO	Antonio	nato il 03.06.54 a Piedimonte S. Germano (FR) ed ivi residente via De Corato 11;
19. MUTI	Sebastiano	nato il 02.02.51 ad Apricena (FG)

- ed ivi residente in via Pozzo Salso 46;
elett.te dom.to c/o studio avv.
Taormina, via F. Cesi 21 - Roma;
20. ORLANDO Salvatore nato il 19.09.60 a Palermo e
residente in Grugliasco (TO) Corso
M.L. King 9/4;
21. SALME' Fulvionato il 20.12.42 a Catania e
residente in Martina Franca (TA) via
Massafra 143/E; elett.te dom.to c/o
studio avv. Taormina, via F. Cesi 21 -
Roma;
22. SARDU Mario nato il 27.07.51 a Riola Sardo (OR)
ed ivi residente via G. Leopardi 10;
23. TOZIO Sossio nato il 23.01.55 a Frattamaggiore
(NA) e residente in Mazara del Vallo
(TP) via Stazzoni 15;
24. VITAGGIO Giuseppe nato il 23.02.51 a Trapani e
residente in Rilievo (TP) via L.
Bencivenga 17;
25. ABBATE Gerardo nato il 10.06.41 a Casavatore (NA)
e residente in Caivano (NA) via
Cimarosa 5;
26. ACAMPORA Tommaso nato il 18.12.39 a Portici di Napoli
(NA) e residente in Ercolano (NA) via
Doglie 38;
27. ALBINI Lucio nato il 12.12.48 a Pontelandolfo
(BN) ed ivi residente via Nazionale
Nord 53;
28. DE CRESCENZO Mario nato il 26.12.28 a Napoli ed ivi
residente via S. Domenico 84;

29. DI MICCO Antonio nato il 20.11.39 ad Afragola (NA) e residente in Napoli via Belvedere 140;
30. MANDES Aurelio nato il 02.10.29 a Baranello (CB) e residente in Giugliano in Campania (NA) via Manzoni 36;
31. ROCCO Gerardo nato il 15.07.51 a Capua (CE) e residente in Pompei (NA) I^a Traversa Aldo Moro 34;
32. SARNATARO Gennaro nato il 04.07.39 a Napoli ed ivi residente via Calata Capodichino 88;
33. TESSITORE Pietro nato il 24.12.37 ad Aversa (CE) ed ivi residente via Caravaggio 128;
34. RUSSO Giorgio nato il 18.06.30 a Verona ed ivi residente via Spiro Valles 44/H; elett.te dom.to c/o studio avv. Taormina, via F. Cesi 21 - Roma;
35. ZULIANI Roberto nato il 10.08.56 a Mortegliano (UD) e residente in Milano via Tolentino 3; elett.te dom.to c/o studio avv. Lucibello, via S. Barnaba 39 - Milano;
36. SINIGAGLIA Guglielmo nato il 11.01.53 a Giulianova (TE) e residente in Feltre (BL) via Boscarelli 25, dom.to in Lenna (BG) via M. Condussi 64;
37. ALLORO Umberto nato il 19.03.31 ad Altavilla Milicia (PA) e residente in Roma Via S. Bernardette 26; elett. dom.to c/o studio avv. Miele, l.go della Gancia 1 - Roma;

38. DE ANGELIS Vincenzo nato il 24.07.40 a Napoli e residente in Roma via E. Basile 78/A; elett. dom.to c/o studio avv. Taormina, via F. Cesi 21 - Roma;
39. FIORITO DE FALCO Nicola nato il 18.08.32 a Napoli già res. in Ariccia (RM) viale Piave 47; elett. dom.to c/o studio avv. Bartolo, via B. Buoizzi 3 - Roma. Deceduto;
40. INZOLIA Vincenzo nato il 05.01.48 ad Augusta (SR) e residente in Monreale (PA) via Biagio Giordano 1; elett. dom.to c/o studio avv. Caroleo Grimaldi, via Archimede 144 - Roma;
41. MANNUCCI BENINCASA Federigo nato il 23.07.34 a Zavia (Libia) già res. c/o Centro S.I.S.MI Firenze; elett. dom.to c/o studio avv. Gianzi, via della Conciliazione 44 - Roma;
42. MASCI Claudio nato il 15.06.42 a Fontana Liri (FR) e res. in Roma via Lina Cavalieri 76 - Roma;
43. MASSARI Porfirio nato il 22.05.27 a Zagarolo (RM) già res. in via del Formale, 4. Deceduto;
44. NOTARNICOLA Pasquale nato il 07.01.30 a Gioia del Colle (BA) e res. in Roma via Guido Reni 22/B;
45. PICCIONI Adriano nato il 15.03.39 a Roma ivi res. via Caio Canuleio 105; elett. dom.to c/o studio avv. Taormina, via F. Cesi 21 - Roma;
46. PUGLIESE Francesco nato il 02.10.31 a Putignano

(BA) e res. in Roma via C. Pavese
134; elett. dom.to c/o studio avv.ti
Canovi e Brunori, viale delle Milizie
19 - Roma;

47. TROMBETTA Antonio nato il 24.10.46 a Pettorano
sul Gizio (AQ) già res.te c/o
Aeroporto Ciampino Alloggi Ufficiali;
elett. dom.to c/o studio avv. Falbo,
via S. Tommaso d'Aquino 108 -
Roma;

48. BOMPRESZI Brunonato il 02.11.38 a Rieti e res.
in Treviso via Azzi 9; elett. dom.to
c/o studio avv. Taormina, via F. Cesi
21 - Roma;

IMPUTATI

BARTOLUCCI Lamberto, FERRI Franco, MELILLO Corrado, TASCIO
Zeno:

A) del delitto di cui agli artt.81 cpv., 110, 289 C.P. e 77 C.P. militare di
pace, perchè, in concorso tra loro e con più azioni esecutive di un medesimo
disegno criminoso, impedivano l'esercizio delle attribuzioni del Governo
della Repubblica, nelle parti relative alle determinazioni di politica interna
ed estera concernenti il disastro aereo del DC9 Itavia, in quanto - dopo aver
omesso di riferire alle Autorità politiche e a quella giudiziaria le informazioni
concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense, la ricerca
di mezzi aeronavali statunitensi a partire dal 27 giugno 1980, l'ipotesi di
un'esplosione coinvolgente il velivolo e i risultati dell'analisi dei tracciati
radar di Fiumicino/Ciampino, nonchè l'emergenza di circostanze di fatto non
conciliabili con la collocazione della caduta del MiG Libico sulla Sila nelle
ore mattutine del 18 luglio 1980, abusando del proprio ufficio, fornivano alle
Autorità politiche, che ne avevano fatto richiesta, informazioni errate - tra
l'altro escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei e affermando che
non era stato possibile esaminare i dati del radar di Fiumicino/Ciampino
perchè in possesso esclusivo della Magistratura - anche tramite la
predisposizione di informative scritte.

In Roma in epoca successiva e prossima al 27 giugno 1980.

MELILLO Corrado:

B) del delitto di cui agli artt.478, 61 n. 2, 323 e 378 C.P. per aver soppresso, nella traduzione di un telex in lingua inglese, della quale si attestava la conformità all'originale, che non veniva allegato, sia la data, che il riferimento numerico al giorno, che i riferimenti a date di corrispondenza precedente, così attestandone falsamente il contenuto, al fine di favorire quanti avevano omesso di riferire alle Autorità politiche e giudiziarie, che nella notte tra il 27 ed il 28 giugno 1980 era stata avviata la ricerca di forze aeronavali statunitensi (che si presumevano coinvolte nel disastro di Ustica) e che a tale scopo sin dalla sera stessa erano state interessate le Autorità statunitensi.

Fatto commesso in Roma in epoca antecedente e prossima al 20 dicembre 1980.

TASCIO Zeno:

C) del delitto di cui all'art.323 C.P. perchè - dopo avere omesso di riferire alle Autorità politiche e giudiziarie le informazioni concernenti la ricerca di mezzi aeronavali statunitensi a partire dal 27 giugno 1980 e l'ipotesi di un'esplosione coinvolgente il velivolo, abusando del proprio ufficio, e al fine di impedire che potessero emergere a qualsiasi titolo eventuali responsabilità - commissive od omissive - dell'Aeronautica Militare o di Forze armate di Paesi alleati, forniva al Magistrato inquirente una informativa nella quale non si faceva cenno a tale attività e alla quale era stata allegata una copia conforme di un telex, nella quale era soppressa la data.

In Roma il 23 dicembre 1980.

D) del delitto di cui agli artt.255, 476, 490 e 351, 61 n. 2, C.P. perchè, al fine di occultare la perpetrazione del delitto sub c) sopprimeva o occultava gli atti concernenti i rapporti intercorsi tra il SIOS e gli Addetti Militari Statunitensi.

In Roma in epoca prossima al 23 dicembre 1980.

PISANO Franco, ZAULI Domenico, CAVATORTA Giovanni, MUZZARELLI Gian Luca:

E) del reato di cui agli artt.110, 81 cpv. C.P., 323, 479 e 476, 61 n. 2 e 378 C.P. perchè, in concorso tra di loro, al fine di favorire quanti avevano omesso di riferire sia alle Autorità politiche che all'Autorità giudiziaria e quanti avevano consumato i delitti di attentato contro gli organi costituzionali, di abuso in atti d'ufficio e di falsità per soppressione ed altro, abusando della loro funzione - dopo essere stati investiti dal Ministro della Difesa dell'incarico di redigere una relazione concernente l'attività dell'Aeronautica Militare dopo la perdita del DC9 Itavia - redigevano una

relazione alla quale allegavano atti nei quali si attestava falsamente il compimento di attività mai compiute, mentre omettevano di allegare atti rilevanti; nonchè per avere riferito in termini non corrispondenti a quelli risultanti dalle attività svolte dalla Commissione, sia circa le notizie relative alla presenza di traffico aereo nella zona e al momento del fatto, sia circa le ricerche successivamente svolte per rintracciare una portaerei di cui si era supposta l'esistenza; nonchè per avere omesso di riferire che sin dalla notte stessa del fatto i responsabili del Soccorso Aereo di Martina Franca e lo stesso Comandante del 3° ROC avevano ipotizzato - sulla base di elementi di fatto non riferiti in relazione - che la perdita dell'aereo dovesse essere attribuita a collisione o esplosione.

In Roma nel maggio 1989.

RUSSO Giorgio:

F) del delitto di cui agli artt.323, 61 n. 2 e 479 C.P. per avere falsamente attestato, in una rappresentazione grafica dei dati ricavabili dalle registrazioni dei radar di Fiumicino - Ciampino redatta il giorno dopo la perdita dell'aereo, una situazione di fatto diversa da quella rilevata, in particolare non riportando i plots -17 e -12, al fine di impedire che la perdita del DC9 potesse essere messa in relazione con la presenza di altri aerei e dopo che era stata acquisita una informazione circa la presenza di forze aeronavali statunitensi.

In Roma il 28 giugno 1980.

ZULIANI Roberto:

G) del delitto di cui agli artt.81 cpv, 61 n. 2 e 361 C.P. perchè, al fine di commettere i reati di cui ai capi che seguono, ometteva di redigere verbale e di riferirne all'AG delle dichiarazioni rese da Sinigaglia Guglielmo, Oldrini Francesca e Pinna Antongiulio, concernenti sia le reali cause dell'aggressione dal primo patita e in relazione alla quale i predetti erano stati sentiti, sia presunte responsabilità di terzi nell'abbattimento del DC9 Itavia, nella more del capitano Puppo, nell'omicidio di Giuseppe Ferro, nel delitto di cui art.336 C.P. in danno del brig. Colongo, nella esplosione di un colpo di arma da fuoco contro il Sinigaglia.

In Milano il 22 e il 23.05.89;

H) del delitto di cui agli artt.48 e 479 C.P. perchè, nel far trasmettere da un sottordinato alla stazione dei Carabinieri competente per territorio gli atti relativi all'aggressione patita da Sinigaglia Guglielmo e in particolare il verbale di denuncia sporta dal Sinigaglia nel quale si attestava falsamente che l'aggressione era avvenuta a scopo di rapina, da parte di persone per la

cui identificazione quegli non era in grado di fornire elementi, ometteva di riferire che il Sinigaglia aveva asserito di essere stato percosso a causa della sua conoscenza di fatti concernenti il disastro aviatorio di Ustica e del suo tentativo di procurarsi documentazione relativa al coinvolgimento di uno Stato estero, e così faceva falsamente attestare che si trattava di denuncia per rapina e non di aggressione non motivata da lucro.

In Milano il 22.05.89;

I) del delitto di cui agli artt.48 e 479 C.P. perchè predisponendo per la trasmissione al Giudice Istruttore di Roma, titolare del procedimento contro ignoti imputati di strage, un rapporto a firma del comandante del reparto, maggiore Umberto Massolo, relativo alle dichiarazioni di Sinigaglia Guglielmo nel quale si attestava falsamente:

1) che il Sinigaglia “aveva espresso il desiderio di parlare urgentemente con un ufficiale per riferire fatti di particolare gravità”, tacendosi invece che questi aveva reso le dichiarazioni a seguito del pestaggio al quale era stato sottoposto, fatto per il quale lo stesso Zuliani procedeva;

2) che il Sinigaglia “sosteneva di essere stato picchiato da cinque persone”, omettendo di riferire che lo stesso era stato sottoposto a visita medica presso il Pronto Soccorso dell’Ospedale Fatebenefratelli, come risultante anche da referto medico, non ancora trasmesso formalmente dall’Ospedale predetto, ma già noto allo Zuliani;

3) che “dovrebbe essere a conoscenza di tutta la vicenda un altro giornalista di Panorama, Antonangelo Pinna”, omettendo di riferire che questi aveva in realtà soccorso il Sinigaglia dopo l’aggressione ed era stato interrogato (senza che venisse redatto verbale), unitamente a Francesca Oldrini;

4) che dagli accertamenti svolti presso il luogo di residenza del Sinigaglia era risultato che questi era soggetto di pessima condotta morale e civile, dedito alla consumazione di truffa e millantatore, e che si era spacciato per tenente dell’Arma e medico, omettendo di riferire sia l’episodio delle minacce asseritamente patite dal comandante della stazione dei Carabinieri di San Pellegrino che il contenuto delle informazioni ricevute dal S.I.S.MI, organismo al quale Zuliani si era immediatamente rivolto; nonchè per aver omesso informazioni essenziali, quali quelle concernenti gli asseriti omicidi di Ferro e Puppo, il ruolo asseritamente svolto dal Sinigaglia in attività di destabilizzazione concernenti la Libia, nonchè che il Sinigaglia aveva affermato di essere stato colpito da un proiettile.

In Milano il 27.05.89.

SINIGAGLIA Guglielmo:

L) del delitto di cui agli artt.81, 110, 368 e 372 C.P. perchè in concorso con ignoti, deponendo davanti al Giudice Istruttore di Roma in qualità di testimone, dichiarava falsamente di avere partecipato, inconsapevole delle finalità, quale militare appartenente alla Legione Straniera, ad una operazione congiunta tra le forze aeree e navali italiane, americane, francesi e inglesi, finalizzata all'abbattimento di un aereo civile libico, che aveva dato luogo per errore all'abbattimento del DC9 dell'Itavia il 27 giugno 1980, operazione che era stata coordinata dalla base di Decimomannu; che egli aveva partecipato a bordo di un aereo inglese "NIMROD" per la sorveglianza aerea; di avere in quella circostanza appreso che il DC9 era stato abbattuto da missili lanciati da un sottomarino francese; di essersi recato a Cagliari nei giorni immediatamente successivi al fatto per organizzare il rientro in patria di militari francesi; così incolpando persone da identificarsi del delitto di strage.

In Roma il 30 e 31 ottobre e 2 e 3 novembre 1990.

BALLINI Adulio, SALME' Fulvio, MUTI Sebastiano, GIORDANO Avio, SARDU Mario, TOZIO Sossio, LOI Salvatore, CARICO Luciano, ABATE Pasquale, VITAGGIO Giuseppe, BELLUOMINI Claudio, DI GIOVANNI Mario, GRUPPUSO Giuseppe, ORLANDO Salvatore, GIOIA Giuseppe, MASSARO Antonio:

M) del delitto p. e p. dagli artt.110, 112 n. 1, 372, 61 n. 9 C.P. perchè, di comune accordo e in più persone, deponendo come testimoni innanzi al GI presso il Tribunale di Roma e al Procuratore della Repubblica di Marsala nei giorni qui appresso indicati, tacevano in tutto o in parte ciò che sapevano sulla presenza e sull'identificazione delle tracce radar registrate in coincidenza del momento e del punto di caduta dell'A/M DC9 Itavia la sera del 27.06.80, violando i doveri inerenti alla loro qualità di militari in servizio presso il 35° C.R.A.M. (Centro Radar Aeronautica Militare) di Marsala quella sera stessa.

SALME', BALLINI, MUTI, SARDU e TOZIO: in Roma, il 15.10.86;

LOI: in Roma, il 17.11.86;

DI GIOVANNI, CARICO, GIORDANO, ABATE e GIOIA: in Marsala il 30.05.88 e in Roma il 03.06.89;

BELLUOMINI e VITAGGIO: in Marsala il 30.05.88;

ORLANDO: in Marsala il 08.06.88 e in Roma il 03.06.89;

GRUPPUSO: in Marsala, il 30.05.88;

MASSARO: in Roma il 08.06.89

N) del delitto p. e p. dagli artt.110, 112 n. 1, 378, 61 n. 9 C.P. perchè nelle circostanze di tempo di luogo e di modo indicate sub M), dopo che si era verificato un disastro aviatorio quanto meno colposo a seguito della caduta dell'A/M DC9 Itavia con a bordo 81 persone fra passeggeri e membri dell'equipaggio, si rifiutavano di fornire notizie ed indicazioni essenziali per la ricostruzione del fatto e l'identificazione dei responsabili del disastro.

O) del delitto p. e p. dagli artt.110, 112 n. 1, 476, 490 C.P. perchè, nelle circostanze già precisate, rendevano praticamente impossibile (e quindi occultavano) l'identificazione di alcune tracce radar, omettendo di indicare l'informazione di quota di esse e altri dati determinanti per l'esame delle tracce stesse prima del momento e del punto di caduta dell'A/M DC9 Itavia e immediatamente dopo il verificarsi del disastro.

ABBATE Gerardo, DI MICCO Antonio, ROCCO Gerardo, ALBINI Lucio, ACAMPORA Tommaso, SARNATARO Gennaro:

P) del delitto p. e p. dagli artt.110, 112 n. 1, 372, 61 n. 9 C.P. perchè, di comune accordo e in più di cinque persone, deponendo come testimoni innanzi al Giudice Istruttore presso il Tribunale di Roma nei giorni qui appresso indicati, tacevano in tutto o in parte ciò che sapevano sulla presenza e sulla identificazione delle tracce radar registrate in coincidenza del momento e del punto di caduta dell'aeromobile DC9 Itavia la sera del 27.06.80, violando i doveri inerenti alla loro qualità di militari in servizio presso il 22° C.R.A.M. (Centro Radar Aeronautica Militare) di Licola quella sera stessa.

ABBATE: In Roma il 03.06.89;

Tutti gli altri: in Roma il 14.11.86;

Q) del delitto p. e p. dagli artt.112 n. 1, 378, 61 n. 9 C.P. perchè, nelle circostanze di tempo, di luogo e di modo indicate sub P), dopo che si era verificato un disastro aviatorio quanto meno colposo a seguito della caduta dell'aeromobile DC9 con a bordo 81 persone fra passeggeri e membri dell'equipaggio, si rifiutavano di fornire notizie ed indicazioni essenziali per la ricostruzione del fatto e l'identificazione dei responsabili del disastro;

R) del delitto p. e p. dagli artt.110, 112 n. 1, 476, 490 C.P. perchè, nelle circostanze già precisate, rendevano praticamente impossibile (e quindi occultavano) l'identificazione di alcune tracce radar, fornendo dati errati o anomali sull'identificazione di quota e sulla velocità di esse, impedendo così

l'esame delle tracce stesse prima del momento e del punto di caduta dell'aeromobile DC9 Itavia e immediatamente dopo il verificarsi del disastro.

DE CRESCENZO Mario:

S) del delitto p. e p. dagli artt.351, 61 n. 9 C.P. perchè, il 13.09.84, quale Comandante del 22° C.R.A.M. (Centro Radar Aeronautica Militare) di Licola, e perciò violando i doveri inerenti a una pubblica funzione, distruggeva le minute dello stralcio dei tracciati radar e il modello DA-1 dal quale era derivato lo stralcio delle registrazioni effettuate la sera del 27.06.80, pur essendo stata tale documentazione sottoposta a sequestro dal Procuratore della Repubblica di Roma il 16.07.80;

T) del delitto p. e p. dagli artt.476, 490 C.P. per avere, nelle circostanze di tempo di luogo e di modo indicate sub S), soppresso una documentazione determinante per l'esame delle tracce radar prima del momento e del punto di caduta dell'aeromobile DC9 e immediatamente dopo il verificarsi del disastro.

MANDES Aurelio:

U) del delitto p. e p. dagli artt.476, 61 n. 2 C.P. perchè, quale Comandante del 22° C.R.A.M. (Centro Radar Aeronautica Militare) di Licola, per assicurare l'impunità ai responsabili del disastro aviatorio conseguente alla caduta dell'aeromobile DC9 Itavia avvenuta il 27.06.1980, ometteva di consegnare (e, quindi, occultava) il modello DA-1 contenente il plottaggio relativo al giorno del disastro, sottoposto a sequestro dal Procuratore della Repubblica di Roma il 16.07.80, facendo pervenire all'Autorità Giudiziaria solo cinque fogli dattiloscritti stralciati da esso.

TESSITORE Pietro:

V) del delitto p. e p. dagli artt.351, 61 n. 9 C.P. perchè, il 13.09.1984, quale maresciallo in servizio presso il 22° CRAM (Centro Radar Aeronautica Militare) di Licola, violando i doveri inerenti a una pubblica funzione, distruggeva le minute dello stralcio dei tracciati radar e il modello DA-1 dal quale era derivato lo stralcio delle registrazioni effettuate il 27.06.1980, pur essendo stata tale documentazione sottoposta a sequestro dal Procuratore della Repubblica di Roma il 16.07.80;

Z) del delitto artt.476, 490, 61 n. 2 C.P. per avere, nelle circostanze di tempo, di luogo e di modo indicate nel capo di imputazione precedente e per assicurare la impunità ai responsabili del disastro aviatorio conseguente la

caduta dell'aeromobile DC9 Itavia avvenuta il 27.06.1980, soppresso una documentazione determinante per l'esame delle tracce radar prima del momento e del punto di caduta dell'aeromobile e immediatamente dopo il verificarsi del disastro.

DE ANGELIS Vincenzo:

AA) del delitto p. e p. dagli artt.110 e 351 C.P. per avere quale Capo Ufficio Operazioni del CRAM di Licola concorso con persone non identificate, disperso i telescritti inviati da Licola a Martina Franca la notte tra il 27 e il 28 giugno 1980 e custoditi presso il CRAM di Licola.

AB) del delitto p. e p. dagli artt.110, 476, 490 C.P. perchè in concorso con persone non identificate, quale Capo Ufficio Operazioni del CRAM di Licola, occultava il modello DA-1 relativo alle tracce registrate presso il CRAM medesimo la notte tra il 27 e il 28 giugno 1980 trasmettendo al ROC di Martina Franca che ne faceva richiesta solo un estratto contenente un numero limitato di tracce.

Delitti commessi in Licola entro il luglio 1980.

FIORITO DE FALCO Nicola:

AC) del delitto p. e p. dagli artt.81 cpv., 372 C.P. perchè deponendo quale teste dinanzi al Giudice Istruttore in date 16 ottobre 1990 e 31 gennaio 1992 affermava contrariamente al vero che non gli era stata consegnata presso l'ITAV, nel luglio 1980, la documentazione attinente i tracciati radar del sito di Poggio Ballone nonchè che la sera del 27 giugno 1980, parlando per telefono col Comandante della RIV di Ciampino tenente colonnello Guidi di presunte esercitazioni militari sul luogo della caduta del DC9 non aveva fatto riferimento, come causa della caduta del DC9, ad un'esplosione esterna, e tacendo altresì sulle attività svolte e i contatti avuti dall'ITAV e da esso Fiorito nei giorni immediatamente successivi all'evento relativamente alla segnalata presenza di traffico americano;

AD) del delitto p. e p. dagli artt.81, 378, 61 n.9 C.P. perchè con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, ed abusando della sua qualità di pubblico ufficiale quale ufficiale dell'Aeronautica Militare in servizio attivo, al fine di aiutare i responsabili dei delitti di abuso in atti d'ufficio, soppressione di atti pubblici attentato agli organi costituzionali, delitti tutti collegati al disastro aviatorio di "Ustica" da un lato, essendo incaricato quale responsabile del Secondo Reparto ITAV, di raccogliere tutto il materiale attinente i siti della Difesa Aerea e dell'ACC di Controllo di Ciampino utile alla ricostruzione dell'evento ai fini d'una successiva consegna all'AG, comunicava pretestuosamente agli ufficiali di Polizia

Giudiziaria incaricati del sequestro per ordine della Procura di Roma che i nastri delle registrazioni radar di Marsala non erano consegnabili perchè erano inseriti nell'elaboratore così ritardandone di oltre tre mesi la consegna e non consegnava la documentazione attinente al sito della Difesa Aerea di Poggio Ballone (pur oggetto anch'essa di sequestro da parte dell'AG); e d'altro lato rendeva dichiarazioni non veritiere su quanto da egli appreso la notte del sinistro sia dinanzi la Commissione Pisano (alla quale riferiva - 6 aprile 1989 - contrariamente al vero di aver accertato tramite interpellato dei responsabili del controllo del traffico aereo che non era in atto alcuna situazione anomala) sia, nei termini precisati sub AC), dinanzi al Giudice Istruttore di Roma.

In Roma sino al 31 gennaio 1992;

AE) del delitto p. e p. dall'art.351 C.P. per avere disperso la documentazione attinente il sito radar di Poggio Ballone a lui affidata in custodia, quale responsabile del Secondo Reparto dell'ITAV, e proveniente parte direttamente dal 21° CRAM di Poggio Ballone e parte dall'Aeroporto di Trapani Birgi.

In Roma in data compresa tra il luglio ed il dicembre 1980.

INZOLIA Vincenzo:

AF) del delitto p. e p. dall'art.372 C.P. perchè deponendo quale teste dinanzi al GI di Roma il 2 ottobre 1991 falsamente affermava di non essersi mai interessato del disastro di Ustica negando in particolare di avere la sera del 27 giugno 1980 telefonato al maresciallo Malfa dell'aeroporto di Crotone affinché questi acquisisse notizie sulla caduta del DC9.

MASSARI Porfirio:

AG) del delitto p. e p. dall'art.372 C.P. perché sentito come teste dal GI di Roma il 18 marzo 1991 e il 23 luglio 1991 falsamente affermava di non aver mai sentito parlare la notte tra il 27 e il 28 giugno 1980 presso l'ACC di Ciampino di traffico militare americano e tantomeno di aver parlato con l'Ambasciata Americana.

PICCIONI Adriano:

AH) del delitto p. e p. dagli artt. 372, 61 n.9 C.P. perché deponendo come teste dinanzi all'Ufficio Istruzione di Roma in data 18 settembre 1991 affermava, contrariamente al vero, che né egli personalmente né il Quarto Ufficio del SIOS si erano interessati alla vicenda della caduta del DC9 nei giorni immediatamente successivi all'evento; con l'aggravante di aver agito essendo ufficiale dell'Aeronautica Militare e quindi Pubblico Ufficiale.

PUGLIESE Francesco:

AI) del delitto p. e p. dagli artt.81 cpv., 372 C.P. perché deponendo quale teste dinanzi al GI di Roma in date 11 e 19 novembre 1993, nel corso delle predette deposizioni e nel contenuto di proprie dichiarazioni stragiudiziali a dette deposizioni da esso Pugliese allegate, affermava falsamente di non essersi mai occupato della vicenda di Ustica nel periodo in cui ricopriva l'incarico di Vice Capo Gabinetto presso il Ministero della Difesa.

TROMBETTA Antonio:

AL) del delitto p. e p. dagli artt.372, 61 n.9 C.P. perché deponendo come teste dinanzi al GI di Roma in data 24 luglio 1991 rendeva dichiarazioni reticenti in ordine all'effettuazione di telefonata effettuata presso la sala del Sotto Centro di Soccorso di Ciampino all'Ambasciata americana la sera del 27 giugno 1980, nonché su chi l'avesse effettuata; con l'aggravante di avere agito quale pubblico ufficiale.

ALLORO Umberto:

AM) del delitto di cui all'art.372 C.P. perché quale testimone davanti al Giudice Istruttore, taceva le circostanze a lui note circa la raccolta presso il ROC di materiale documentale relativo alla caduta del DC9 Itavia e del MiG Libico e circa i contatti con il SIOS e affermava falsamente di non essersi mai occupato dei predetti eventi, essendosi limitato a scrivere sotto dettatura - senza conoscerne il contenuto - l'appunto del 29 luglio 1980 e a recarsi dal generale Tascio solo "per consegnare o per ritirare un plico", il cui contenuto ignorava.

In Roma il 15 luglio 1993.

MASCI Claudio:

AN) del delitto di cui all'art.372 C.P. perché deponendo davanti al Giudice Istruttore il 23 marzo 1993, taceva quanto a sua conoscenza circa le ipotesi di correlazione tra il rinvenimento di un MiG 23 Libico e la caduta del DC9 e dichiarava falsamente che non vi erano ragioni diverse da un articolo di giornale nella predisposizione dell'appunto del 29 luglio 1980; che non sapeva chi avesse raccolto le informazioni da lui utilizzate per la redazione dell'appunto; che la richiesta di informazioni sui dati radar presso il 3° ROC riguardava esclusivamente i fatti di Ustica e non anche i tracciati del MiG 23 Libico; che non conosceva le ragioni di queste richieste; che aveva segnalato al Capo Centro di Bari l'errore nell'indicazione dell'"oggetto" (incidente DC9 invece che MiG 23) nella nota in data 30 luglio 1980 di quel Centro.

In Roma il 23 marzo 1993.

NOTARNICOLA Pasquale:

AO) del delitto di cui all'art.372 C.P. perché, deponendo davanti al Giudice Istruttore, dichiarava falsamente di non aver avuto rapporti diretti con il generale Tascio in relazione ai fatti del MiG 23 Libico e alle sue eventuali connessioni con la caduta del DC9 Itavia.

In Roma, deposizione del 10 maggio 1995.

MANNUCCI BENINCASA Federigo:

AP) del delitto di cui agli artt.479, 61 n.2, in relazione all'art.323 e 326 C.P. per avere falsamente attestato - in una nota inviata alla Direzione del S.I.S.MI - che tale nota era stata redatta in data 18 luglio 1981 e ciò al fine di conseguire l'impunità per il delitto di rivelazione di segreto d'ufficio e per conseguire il profitto del delitto di abuso innominato in atti d'ufficio.

In Firenze in data 22 luglio 1981.

BOMPREZZI Bruno:

AQ) del delitto p. e p. dagli artt.81 cpv., 372 C.P. perché con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso deponendo quale teste dinanzi al GI di Roma in data 5 novembre 1990, 11 marzo 1991, 22 giugno 1992 e 10 maggio 1995 affermava, contrariamente al vero che sia egli personalmente, quale Capo del Secondo Ufficio del SIOS sia il SIOS in generale non si erano interessati della caduta del DC9 ad Ustica nei primi mesi successivi all'evento.

Ed ancora a carico dei seguenti indiziati:

1. BOMPREZZI Bruno nato il 02.11.38 a Rieti e
residente in Treviso via Azzi 9;
elett.te dom.to c/o studio avv.
Taormina, via F. Cesi 21 -
Roma;
2. CARIATI Nicola nato il 07.11.38 a Cerenzia
(KR) ed ivi residente in via
Nazionale 14;
3. COGLIANDRO Demetrio nato il 25.11.19 a Villa San
Giovanni (RC) e residente in
Roma via Giulio Galli 53;

- elett.te dom.to c/o studio avv. Revel, via degli Scipioni 268/A - Roma;
4. COLTELLI Claudio nato il 15.06.42 a La Spezia e residente in Roma via della Pisana 370 D3; elett.te dom.to c/o studio avv. Taormina, via F. Cesi 21 - Roma;
5. CURCI Salvatore nato il 25.01.40 a Barletta (BA) e residente in Milano, via N. Alunni 9, dom.to a Bari, via de Ruggero 50; elett. dom.to c/o studio avv. Barraco, via V. Colonna 18 - Roma;
6. FERRACUTI Sandro nato il 08.05.40 a Fermo (AP) e residente in Castelgandolfo (RM) via Boni Piemonte 24; già dom.to c/o Ministero Difesa Aeronautica V.le Aeronautica 4 - Roma;
7. LIVI Angiolo nato il 06.02.25 ad Anghiari (AR) e residente in Roma via B. Croce 80;
8. LO GIACCO Domenico nato il 25.02.36 a Pizzo Calabro (CZ) e residente in Prato (PO) via Filicaia 71;
9. LOMBARDO Bartolomeo nato il 04.12.30 a Roccaromana (CE) e res. in Roma via Boccapaduli 9;
10. MALFA Sebastiano nato il 26.06.28 a Siracusa ed ivi residente via Arsenale 44;
11. MANNUCCI BENINCASA Federigo nato il 23.07.34 a Zavìa

(Libia) già res. c/o Centro S.I.S.MI Firenze; elett. dom.to c/o studio avv. Gianzi via della Conciliazione 44 - Roma;

12. MARAGLINO Cosimo nato il 23.09.33 a Massafra (TA) e residente in Taranto via Principe Amedeo 169; elett.te dom.to c/o studio avv. Dinacci, via dei Gracchi 209 - Roma;
13. NOTARNICOLA Pasquale nato il 07.01.30 a Gioia del Colle (BA) e residente in Roma via Guido Reni 22/B;
14. PARISI Giorgio nato il 17.01.29 a Genova e residente in Monza (MI) via Lissoni 25; elett.te dom.to c/o studio avv. Mazza, via Po 102 - Roma;
15. RAIMONDI Salvatore nato il 20.07.42 a Milena (CL) e residente in Crotone (KR) via Tufolo 4/B;
16. SANTOLIVUDDO Claudio nato il 10.10.50 a Triggiano (BA) e residente in Bari via Dalmazia 96; già dom.to c/o Regione CC. Bari viale Nazario Sauro - Bari;
17. SANTUCCI Giorgio nato il 10.03.31 a Roma ed ivi residente via Fantappiè 142; elett.te dom.to c/o studio avv. De Luca, via della Conciliazione 44 - Roma;
18. TRAMACERE Luigi nato il 07.11.30 a San Cesario (LE) ed ivi residente via Ferrovia 80;

19. VANNO	Alessandro	nato il 17.12.41 a Roma ed ivi residente via del Lavatore 30;
20. ZECCHINI	Cesare	nato il 28.05.28 a Sestola (MO) e residente in Roma via Proba Petronia 89; elett.te dom.to c/o studio dr. proc. Mussini, via della Conciliazione 44 - Roma.

INDIZIATI DI:

- 1) BOMPRESZI Bruno:
a) del reato di cui all'art.378 C.P.;
- 2) CARIATI Nicola:
b) del reato di cui agli artt.372 e 378 C.P.;
- 3) COGLIANDRO Demetrio:
c) del reato di cui agli artt.372 e 378 C.P.;
- 4) COLTELLI Claudio:
d) del delitto di cui all'art.372 C.P.;
- 5) CURCI Salvatore:
e) del reato di cui agli artt.372 e 378 C.P.;
- 6) FERRACUTI Sandro:
f) del reato di cui agli artt.372 e 378 C.P.;
- 7) LIVI Angiolo:
g) del reato di cui agli artt.372 e 378 C.P.;
- 8) LO GIACCO Domenico:
h) del reato di cui agli artt.372 e 378 C.P.;
- 9) LOMBARDO Bartolomeo:
i) del reato di cui agli artt.372 e 378 C.P.;

10) MALFA Sebastiano:

l) del reato di cui agli artt.372 e 378 C.P.;

11) MANNUCCI BENINCASA Federigo:

m) del reato di cui all'art.476 in relazione agli artt.490 e 351 C.P.;

12) MARAGLINO Cosimo:

n) del reato di cui agli artt.372 e 378 C.P.;

13) NOTARNICOLA Pasquale:

o) del reato di cui all'art.378 C.P.;

14) PARISI Giorgio:

p) del reato di cui all'art.479 C.P.;

15) RAIMONDI Salvatore:

q) del reato di cui agli artt.372 e 378 C.P.;

16) SANTOLIVIDO Claudio:

r) del reato di cui agli artt.372 e 378 C.P.;

17) SANTUCCI Giorgio:

s) dei reati di cui agli artt.61 n. 9, 81 cpv. e 372 e 368 C.P.;

18) TRAMACERE Luigi:

t) del reato di cui agli artt.372 e 378 C.P.;

19) VANNO Alessandro:

u) del reato di cui all'art.368 C.P.;

20) ZECCHINI Cesare:

v) del reato di cui agli artt.372 e 378 C.P..

* * * * *

MOTIVAZIONE

PARTE 1^a
Motivazione in fatto

LIBRO 1°
I fatti in genere

CAPO 1°
La caduta del DC9 Itavia.

TITOLO 1

Le attività istruttorie fino al luglio 90

Premessa

La particolarità di questo procedimento, dovuta alla complessità dell'evento e delle vicende conseguenti, e alla mole e durata delle

investigazioni, impone connotazioni particolari alla redazione del provvedimento definitivo della fase dell'istruzione.

In primo luogo si prescinde deliberatamente dalla tradizionale ripartizione della parte motiva in svolgimento del processo e motivazione in senso stretto, giacchè la durata dell'istruzione è stata tale che la specificazione dell'attività d'inchiesta e delle sue fasi comporterebbe o elencazione estesissima o estrema sintesi di irrilevante utilità. Le attività delle Procure di Palermo, di Bologna e di Roma, come quelle di questo Ufficio d'Istruzione, risulteranno comunque in più capitoli dedicati a specifiche aree di investigazione, come nelle note relative a ciascuna risultanza. Qui è sufficiente dire che in immediata conseguenza dell'evento si procedette nel luogo di partenza dell'aeromobile – il primo atto della Procura di Bologna è del mattino seguente il disastro – e in quello ove sarebbe dovuto atterrare – il primo atto della Procura di Palermo è della notte stessa. Entrambi questi Uffici rimettevano per competenza i propri atti a Roma, rispettivamente Bologna il 2 luglio e Palermo il 10 successivo. Il procedimento fu istruito con il rito sommario sino al 31 dicembre 83, giorno in cui il PM richiese l'istruzione formale. Questo GI ha proseguito secondo tale rito, ritenendo la sua giurisdizione e competenza così come confermato dalla Corte di Cassazione - ma sulla questione oltre, nella parte della motivazione in diritto – e sino al 31 dicembre 97, termine ultimo secondo le leggi di proroga del codice di procedura penale del 30 per i delitti di strage.

Quanto al contenuto, dapprima si determinerà l'evento nei suoi elementi essenziali, descritti sulla base di tutte le prove raccolte. Quindi le attività di conseguenza poste in essere dalle singole articolazioni dell'Aeronautica Militare, e di altre armi, come di amministrazioni civili, nazionali e di altri Paesi, e di singole persone. Si tenterà in tal modo di delineare il quadro delle condotte conseguenti all'evento, non solo nell'immediatezza e nei tempi immediatamente successivi, ma anche nel prosieguo degli anni sino al tempo attuale.

Saranno poi descritti i reperti di cui l'inchiesta dispone, in particolare il relitto dell'aeromobile e i dati radar, e la congerie delle perizie ordinate a far tempo dalla sommaria istruzione di Palermo sino a quelle conclusesi a ridosso quasi della chiusura della formale. Si tenterà di dar ordine al susseguirsi degli incarichi, alle disparate conclusioni e a quelle contrastanti e si motiverà, quanto più specificatamente possibile, sulle decisioni che si prenderanno nei conflitti, che non poche volte si sono determinati.

Saranno infine tratte le conclusioni, evidenziando le collaborazioni, ma più gli ostacoli che sono stati ripetutamente frapposti, e sovente anche intenzionalmente, al cammino dell'inchiesta; le deviazioni che si sono poste

in essere per impedire che si imboccasse la strada giusta; i mancati ausili – questi quasi sempre dolosi – nelle conoscenze tecniche di cui necessitava l'inquirente, per sceverare il vero dal falso.

Di tali fatti si darà infine la definizione giuridica con la conseguente decisione sulle singole posizioni processuali di imputati e indiziati.

* * * * *

Capitolo I

L'evento e le prime indagini

1. La caduta del velivolo.

Il 27 giugno 80 l'aeromobile DC9 della Società Itavia con matricola I-Tigi, identificato con nominativo radio IH870, giunto a Bologna da Palermo alle ore 17.04 GMT, decollò nuovamente per il capoluogo siciliano alle successive 18.08 – tempo del meridiano di Greenwich, riportato nel testo anche con la sigla Z o Zulu. All'epoca essendo in vigore in Italia l'ora legale, tra l'ora Z e quella locale vi erano due ore di differenza. Comunque gli orari riportati senza specificazione devono sempre intendersi GMT –, con circa due ore di ritardo sull'orario previsto, cioè le 16.15.

Dopo i primi minuti di volo, ad ore 18 21'00" si collegò via radio, sulla frequenza 124.2MHZ, con Roma radar, da cui ricevette la richiesta di inserire il codice 1136 sul transponder e l'autorizzazione a procedere per Palermo via Bolsena-Puma-Latina-Ponza-A 13.

Il volo si svolse regolarmente, sempre in contatto con l'ente di controllo del traffico aereo, autorizzato a quote diverse sino al livello di crociera FL290, ovvero 29.000 piedi pari a m.8840, raggiunto ad ore 18.31'56". Tale livello di volo fu mantenuto sino ad ore 18.46'31", orario al quale il pilota lasciò FL290 in discesa per il livello 250 dietro sua specifica richiesta e regolare autorizzazione sull'appropriata frequenza di settore radio 127.35MHZ.

Ad ore 18.50'45" il pilota comunicò di essere prossimo al livello FL250.

Ad ore 18.56'00" riferì al controllore radar di essere sulla posizione Ambra 13 Alpha e questi lo informò che l'aeromobile era leggermente spostato – di quattro miglia – sulla destra della posizione riportata, autorizzando il collegamento sulla frequenza 128.8MHZ di Roma Controllo, giacchè il servizio di Roma Radar terminava in quella posizione geografica. Il controllore in servizio su detta frequenza autorizzò il volo IH870 a collegarsi con Raisi VOR, specificando che nessun ritardo era previsto per l'avvicinamento.

Ad ore 18.58 riferiva – è l'ultima delle comunicazioni da bordo – alla torre di Palermo, che comunica le condizioni del vento, la pista, il Cavok e la temperatura.

Ad ore 18.59'45", secondo le registrazioni di Roma Ciampino, l'ultimo segnale secondario del transponder, corrispondente alle coordinate 39°43'Nord e 12°55'Est, mentre l'aeromobile era livellato a quota FL250 e stabilizzato sulla rotta assegnata.

Ad ore 19 04'28" il controllore in servizio a Palermo chiamò il volo IH870 autorizzando la discesa a FL110. Non avendo avuto risposta detto controllore ripeté più volte le sue chiamate e richiese anche ad altri aerei in volo di chiamare l'I-Tigi, senza però ricevere alcuna risposta.

Ad ore 19.06'00" iniziarono le azioni per la ricerca e soccorso di aeromobili. L'aeromobile – si accertò nell'ambito di breve tempo – era precipitato in mare in un punto dell'aerovia Ambra 13, dopo il punto Alpha, tra l'isola di Ponza e quella di Ustica. Nel disastro non vi furono superstiti (v. relazione Luzzatti, perizia Blasi).

Erano a bordo dell'aereo quattro membri dell'equipaggio e settantasette passeggeri. L'equipaggio era composto da Domenico Gatti, còrso, di anni 44, 1° comandante; Enzo Fontana, romano, di anni 32, 2°

pilota; Paolo Morici, romano, di anni 39, assistente di volo responsabile di 2^a; Rosa De Dominicis, romana, di anni 21, assistente di volo allieva. I passeggeri erano:

Andres Luigi, da Pordenone, di anni 33;
Baiamonte Francesco, da Palermo, di anni 55;
Benedetti Cinzia, da Treviso, di anni 25;
Bonati Paolo, da Pavia, di anni 16;
Bonfietti Alberto, da Mantova, di anni 37;
Bosco Alberto, da Valderice (TP), di anni 41;
Calderone Maria Vincenza, da Marineo (PA), di anni 58;
Cammarata Giuseppe, da S. Cataldo (CL), di anni 19;
Campanini Arnaldo, da Milano, di anni 45;
Casdia Antonio, da Palermo, di anni 32;
Cappellini Maria Antonietta, da Rovigo, di anni 57;
Cerami Giovanni, da Palermo, di anni 34;
Croce Maria Grazia, da Venezia, di anni 7;
D'Alfonso Salvatore, da Gela (CL), di anni 39;
D'Alfonso Sebastiano, da Venezia, di anni 4;
Davì Michele, da Palermo, di anni 45;
De Cicco Calogero, da Ribera (AG), di anni 28;
De Lisi Elvira, da Napoli, di anni 37;
Di Natale Francesco, da Dolo (VE), di anni 2;
Diodato Antonella, da Mazara del Vallo (TP), di anni 7;
Diodato Giuseppe, da Mazara del Vallo (TP), di anni 1;
Diodato Vincenzo, da Mazara del Vallo (TP), di anni 10;
Filippi Giacomo, da Forlimpopoli (FO), di anni 47;
Fullone Carmela, da Palermo, di anni 17;
Fullone Rosario, da Collesano (PA), di anni 49;
Gallo Vito, da Mazara del Vallo (TP), di anni 25;
Greco Antonino, da Palermo, di anni 23;
Gruber Marta, da Vilandro (BZ), di anni 55;
Guarano Andrea, da Val d'Erice (TP), di anni 38;
Guardì Vincenzo, da Palermo, di anni 26;
Gherardi Guelfo, da Bologna, di anni 59;
Guerino Giacomo, da Palermo, di anni 19;
Guerra Graziella, da Blufi (PA), di anni 27;
Guzzo Rita, da Marsala (TP), di anni 30;
La China Giuseppe, da Caltanissetta, di anni 58;
La Rocca Gaetano, da Palermo, di anni 39;
Licata Paolo, da Palermo, di anni 71;

Liotta Maria Rosa, da Palermo, di anni 24;
Lupo Francesca, da Castelvetro (TP), di anni 17;
Lupo Giovanna, da Mazara del Vallo (TP), di anni 32;
Manitta Giuseppe, da Palermo, di anni 54;
Marchese Claudio, da Termini Imerese (PA), di anni 23;
Marfisi Daniela, da Mantova, di anni 10;
Marfisi Tiziana, da Mantova, di anni 5;
Mazzel Rita Giovanna, da Campitello di Fassa (TN), di anni 37;
Mazzel Erta Dora Erica, da Bressanone (BZ), di anni 48;
Mignani Maria Assunta, da Bologna, di anni 30;
Molteni Annino, da Bergamo, di anni 59;
Norrito Guglielmo, da Campobello di Mazara (TP), di anni 37;
Ongari Lorenzo, da Curtatone (MN), di anni 23;
Papi Paola, da Verona, di anni 39;
Parisi Alessandra, da Palermo, di anni 5;
Parrinello Carlo, da Marsala (TP), di anni 43;
Parrinello Francesca, da Marsala (TP), di anni 49;
Pelliccioni Anna Paola (Sonia), da Bologna, di anni 44;
Pinocchio Antonella, da Palermo, di anni 23;
Pinocchio Giovanni, da Palermo, di anni 13;
Prestileo Gaetano, da Palermo, di anni 36;
Reina Andrea, da Partinico (PA), di anni 34
Reina Giulia, da Rieti (CL), di anni 51;
Ronchini Costanzo, da S. Costanzo (PS), di anni 34;
Siracusa Marianna, da Ribera (AG), di anni 61;
Speciale Maria Elena, da Partinico (PA), di anni 55;
Superchi Giuliana, da Palermo, di anni 11;
Torres Pierantonio, da Pordenone, di anni 33;
Tripiciano Giulia Maria Concetta, da Palermo, di anni 45;
Ugolini Pier Paolo, da Montescudo (FO), di anni 33;
Valentini Daniela, da Dolo (VE), di anni 29;
Valenza Giuseppe, da Palermo, di anni 33;
Venturi Massimo, da Bologna, di anni 31;
Volanti Marco, da Rimini, di anni 36;
Volpe Maria, da Collesano (PA), di anni 48;
Zanetti Alessandro, da Camposampiero (PD), di anni 8;
Zanetti Emanuele, da Venezia, di anni 31;
Zanetti Nicola, da Camposampiero (PD), di anni 6.

La macchina era un DC9, serie 10, modello 15, costruito dalla McDonnell Douglas di Long Beach (California) nell'anno 66, con numero di costruzione 45724. Il suo proprietario era la Società per Azioni Itavia di Catanzaro. Aveva il certificato di immatricolazione RAI n.6034 del 03.09.72, e di navigabilità RAI n.8697/a con scadenza 05.10.80. Montava due motori Pratt-Whitney JT8D-7A (v. relazione Luzzatti e perizia Blasi).

2. Le operazioni di Search and Rescue.

Sin dai giorni immediatamente successivi al disastro l'AG procedente si preoccupò di acquisire la situazione dei recuperi dei relitti e quella delle condizioni del mare. In tal senso la richiesta della Procura di Palermo all'Aeronautica - RCC di Martina Franca e alla Marina-Maridipart di Napoli, per la “mappa indicante la localizzazione geografica del ritrovamento dei singoli relitti e reperti”, nonché “l'area dei ritrovamenti”, e per la descrizione della “situazione delle correnti marine dall'ora del disastro all'ora dei ritrovamenti” (fonogramma da Procura a Questura di Palermo, 08.07.80).

L'Aeronautica rispose trasmettendo la carta della zona relativa all'incidente, completa di tutti i dati emersi nel corso delle ricerche, nonché l'elenco dei bollettini meteorologici di tutta l'area interessata (nota 3° ROC-RCC, 17.07.80).

Nella carta – esemplare della Carta Nautica d'Italia, OACI, f.6 Napoli – redatta dal colonnello Guglielmo Lippolis sono riportate al punto 1 l'ultima battuta radar della Difesa Aerea, velocità e livello approssimativo di volo; dal punto 2 al punto al 21 i ritrovamenti di seguito elencati con relative date ed orari:

2. 28.06.80 - elicottero ISSGL rinviene macchia scura oleosa in posizione 39.49N-21.55E at ore 07.12B;
3. 28.06.80 ore 11.00 - posizione 39.40N-12.05E nave Doria rinviene consistente gruppo cadaveri;
4. 28.06.80 da ore 19.30 at ore 21.30 in posizione 39.36N-13.03E rinvenuto gruppo salme;
5. 28.06.80 ore 09.15 in posizione 39.31N-13.03E (errore \pm 2 miglia) pezzo di struttura a nido d'ape (alettone o ala) rinvenuto da nave Alpino;
6. 28.06.80 ore 09.10 - in posizione 39.31N-13.15E nave Carducci rinviene cono di coda DC9;

7. 28.06.80 ore 13.48 - in posizione 39.04N-13.10E nave Carducci avvista relitto semi sommerso longilineo lungo circa m.6 di forma allungata di colore bianco con estremità triangolare rossa - relitto;
- 2° giorno 28 ore 10,00, stessa posizione punto 2- rimorchiatore Vivara rinviene totale n.7 salme - relitti vari ed effetti personali;
8. 28.06.80 ore 19.00 - posizione 39.11N-12.57E - mv De Turris recupera resti relitto;
9. 28.06.80 ore 10.00 - at 13.48 - posizione 39.33N- 13.01E nave Alpino recupera n.7 salme ed effetti vari;
10. 28.06.80 - posizione 39.36N-13.00E nave Alpino rinviene tronco umano at ore 20.43 - stessa nave durante arco diurno ha rinvenuto oggetti arredamento interno aereo a circa 1 miglio predetta posizione trova altri effetti;
11. 28.06.80 posizione 39.47N-12.52E nave Orsa recupera alle ore 11.00 n.2 salme;
12. 28.06.80 - ore 16.15 - nave Doria rinviene in posizione 39.43N-13.07E n.1 salma;
13. stessa posizione circa del nr.11 nave Orsa rinviene at ore 19.30 un giubbotto appartenente at Bosco Alberto;
14. 29.06.80 - ore 12.45 - rinvenuto pezzo flap dx da nave Doria in posizione 39.55N-13.05E;
15. 30.06.80 - ore 10.40 in posizione 39.40N-13.30E nave Rizzo recupera pezzi sedili;
16. 30.06.80 - ore 12.30 posizione 39.36N-13.20E - nave Rizzo rinviene bracciolo rosso sedile;
17. 30.06.80 - ore 19.30 stessa nave in posizione 39.34N- 13.25E rinviene groviglio strisce materiale plastico;
18. 01.07.80 - nave Rizzo at ore 14.29 in posizione 39.32N-13.25E - rinviene n.2 sedili rossi;
19. stessa nave at ore 16.20 in posizione 39.37N-13.20E rinviene un sedile verde;
20. 29.06.80 da ore 10.00 at 17.30 in posizione 39.28N-13.13E nave Doria rinviene numerosi cuscini;
21. 30.06.80 da ore 09.00-10.00 in posizione 39.41N-13.14E - nave Doria rinviene parti corpi umani - 2 valigie - seggiolino con brandelli carne umana - tutto in fascia di 4000 yarde pa 250°/70°; in zona non meglio identificata rimorchiatore Prometeo habet rinvenuto il giorno 28.06.80 dalle ore 08.35 alle ore 18.40: n.5 cuscini - 1 cavo rosso - 1 bidone rosso - 1 valigia scura - una salma.

Il giorno 29.06.80 dalle ore 00.15 alle 18.30: 1 borsa da viaggio - 1 borsa da donna - 2 seggiolini rossi - 1 borsellino da donna con effetti personali - 2 valigie vuote - 1 guanto rosso - pezzi vari di sedili e n.2 cuscini - 1 pezzo metallico (alluminio); il giorno 30.06.80 n.2 cuscini et 1 valigia vuota.

Questa situazione complessiva è stata sicuramente compilata sulla base dei rapporti delle unità navali ed aeree operanti per il soccorso e il recupero. Tali rapporti furono richiesti in esibizione da questo Giudice al Comando Rescue Coordination Center (RCC) di Martina Franca e al comando del Dipartimento Marittimo del Basso Tirreno (Maridipart) di Napoli (v. richieste GI 06.12.86 e 07.02.87).

L'RCC inviò le relazioni e i messaggi seguenti:

-	relazione capo equipaggio elicottero HH3F	cap. Innocenzi	27.06.80
-	“ “ “ “ “	ten. col.Sandulli	28.06.80
-	“ “ “ “ “	cap.Innocenzi	28.06.80
-	“ “ “ “ “	cap. Generosi	28.06.80
-	“ “ “ “ “	m/1 Campi	29.06.80
-	“ “ “ “ “	m/1 Campi	29.06.80
-	“ “ “ “ “	cap.Innocenzi	29.06.80
-	“ “ “ “ “	cap. RodaCavagna	29.06.80
-	“ “ “ “ “	cap. Fischione	30.06.80
-	“ “ “ “ “	cap. Fischione	30.06.80.
Msg	281035 giu 80 di Maridipart Napoli	relativo a nave Carducci	
“	281214 “ “ “ “	relativo a nave Bannock	
“	281400 “ 30° Stormo Elmas	rapporto velivolo Atlantic	
“	282019 “ 41° Stormo Sigonella	“ “	
“	292050 “ 30° Stormo Elmas	“ “	
“	301804 “ 41° Stormo Sigonella	“ “	
“	041330 lug 80 Compamare Palermo	relativo a nave Carducci	
“	071326 “ “ Maridipart Napoli	relativo a 3° Grupelicot	
“	081400 “ “ “ “	relazione finale ricerche in mare	
“	141121 “ “ “ “	relativo a nave Buccaneer	
“	170830 “ “ “ “	relaz. finale mezzi nav., G.di F.	

(v. nota RCC - Martina Franca 19.12.86)

Maridipart inviò i seguenti documenti:

- foglio n.402 del 3.07.80 di nave Prometeo corredato dall'estratto del Brogliaccio di Navigazione;
- rapporto di operazione n.001/80 protocollo n.01/7054 del 5.07.80 di nave Doria corredato da: n.3 carte tavolo tattico; cronologia degli avvenimenti;

- foglio nr.9071 del 7.07.80 di Compamare Gaeta corredato da:
- ordine di operazione n.124/80 della motovedetta CP 307;
- rapporto di missione n.65/80; della motovedetta CP 307;
- foglio n.8957 del 3.07.80 della suddetta Compamare;
- foglio n.2191 del 7.07.80 di nave Orsa corredato dalla relazione cronologica degli avvenimenti;
- foglio n.04290 dell'8.07.80 di nave Alpino corredato dalla cronologia degli avvenimenti;
- foglio n.0634 del 21.07.80 di nave Rizzo corredato dalla cronologia degli avvenimenti.

(v. nota Maridipart, 14.03.87)

Sulla base di questi documenti si son potute ricostruire con precisione e in dettaglio tutte le operazioni di avvistamento e recupero, di ogni gruppo o singola salma o parti di corpo e di ogni relitto, con orario e posizione da parte di ciascuna unità, navali, della Marina Militare, della Guardia di Finanza, delle Capitanerie di Porto e mercantili, ed aeree, Atlantic dell'AM ed elicotteri AM e MM.

Sulla base di questi documenti con ogni probabilità e delle registrazioni tra siti AM così la relazione della Commissione Pratis (v. infra) ricostruiva la cronologia degli eventi successivi alla mancata risposta del DC9 e delle operazioni sia aeree che navali di soccorso e recupero:

- 19.11Z = Roma Controllo chiede a Palermo avvicinamento se ha sotto controllo il DC9;
- 19.11Z = Roma Controllo chiede a CRAM Marsala se ha sotto controllo il volo IH870 - risposta negativa;
- 19.18Z = Palermo avvicinamento formula a CRAM Marsala uguale richiesta - risposta negativa;
- 19.20Z = Roma Controllo comunica a CRAM Marsala i dati di volo del DC9 Itavia e la posizione del suo ultimo contatto radio; alle 18.57Z su Ambra 13 a 115 miglia da Palermo, livello di volo 250 - CRAM Marsala e Palermo avvicinamento chiamano ripetutamente l'IH870 senza avere risposta;
- 19.21Z = Marsala avverte il SOC di Martina Franca del mancato arrivo del DC9 Itavia a Palermo entro l'orario previsto (19.13Z), chiedendo di avvertire il soccorso aereo;
- 19.22Z= Il capo controllore del SOC informa l'RCC (Soccorso Aereo) di Martina Franca;
- 19.25Z = RCC di Martina Franca inizia le procedure di soccorso allertando il 15° Stormo a Ciampino (il 15° Stormo è il Reparto che

amministra e opera sugli HH3F del Soccorso Aereo); da questo momento l'RCC di Martina Franca assume la direzione delle operazioni di ricerca e soccorso;

- 19.28Z = RCC Martina Franca allerta Marisicilia chiedendo di preparare un SH3D con dispositivi per ricerca notturna;
- 19.49Z = Viene allertato l'84° centro SAR;
- 20.20Z = RCC Martina Franca comunica a Maridipart Napoli la probabile caduta del DC9 e chiede il concorso di mezzi navali per le ricerche.

Mezzi aerei impiegati:

- 19.55Z = decolla da Ciampino il primo HH3F - alle 21.15Z è sull'area dell'incidente ed inizia le ricerche; riatterra alle ore 01.55Z del 28/6 - Esito negativo;
- 20.00Z= decolla da Ciampino il secondo elicottero HH3F. Alle 21.20 è sull'area dell'incidente ed inizia le ricerche; riatterra alle 01.20Z del 28/6 - esito negativo. Si accerterà in seguito che tale velivolo non esiste;
- 20.25Z= su ordine di Marisicilia decolla da Catania un elicottero SH3D della Marina Militare. Alle 21.59 è sull'area dell'incidente ed inizia le ricerche. Alle 01.00Z atterra a Palermo Punta Raisi - Esito negativo;
- 20.31Z = decolla un Atlantic del 41° Stormo (Sigonella) per effettuare una missione addestrativa ad Est della Sicilia. Alle 21.45 viene dirottato sulla zona dell'incidente - lascia la zona alle 01.45 del 28/6 ed atterra a Sigonella alle 02.35Z;
- 22.28Z = decolla da Catania un secondo elicottero SH3D della Marina Militare (00.28L del 28/6);
- 23.00Z = decolla da Ciampino la prima missione HH3F del 28/6 per le ricerche (01.00L del 28/6);
- 01.00Z = decolla da Elmas un Atlantic del 30° Stormo per la zona delle ricerche;
- 01.27Z = decolla da Catania un elicottero SH3D per la zona delle ricerche;
- 05.05Z = l'elicottero SH3D partito da Catania individua una macchia oleosa e detriti in affioramento, ritenuti appartenenti al DC9, in posizione 39°49'N-12°55'E. Deve rientrare per termine autonomia e chiama sul posto l'Atlantic in zona per le ricerche;
- 05.28Z = l'Atlantic giunge sul posto e conferma la presenza della macchia oleosa e detriti in affioramento. Le ricerche ed i recuperi sono proseguiti nei giorni 28, 29 e 30 con l'intervento anche dei mezzi navali della Marina Militare.

Complessivamente sono stati impiegati oltre 31 aerei, elicotteri e velivoli, così distribuiti:

giugno:	27	28	29	30	totale
elicotteri:	3	12	7	4	26
Atlantic:	1	2	1	1	5
totale:	4	14	8	5	31

Le unità navali impiegate sono state:

Ordine	approntamento-porto	uscita dal porto	arrivo in zona
Prometeo	20.25Z Napoli	21.25Z del 27/6	06.35Z del 28.6
Doria	20.45Z Cagliari	23.30Z del 27/6	08.00Z “ “
Alpino	20.40Z Napoli	23.30Z del 27/6	03.40Z “ “
Orsa	21.30Z Napoli	02.30Z del 28/6	06.30Z “ “

Inoltre fra le 22.40 e le 23.59 sono state inviate le seguenti unità:

Motovedetta CP 307 Fiorillo	- da Napoli
“ CP 2065	- da Ustica
“ G.di F.	- da Ustica

Nei giorni successivi (28, 29 e 30 giugno) sono state impiegate in zona ricerche altre quattro motovedette della Guardia di Finanza. Alle ore 20.40Z Compamare Napoli trasmette via radio l’“avviso di disastro”, destinato a tutte le navi mercantili in prossimità della zona dell'incidente.

A seguito dell'avviso affluiscono in zona: M/N Carducci; M/N Freccia Rossa; M/N Nomentana; M/N Bannock; M/N Clodia; M/N Sub Sea Buccaneer; rimorchiatore Vivara; M/N Jolly Nero.

Come la Pratis, la relazione della Commissione Pisano (v. infra) ha ricostruito la cronologia degli eventi, delle missioni di soccorso, degli interventi con mezzi aerei e delle operazioni in zona:

- 21.04 il controllore del settore Sud dell'ACC di Roma chiama senza ottenere risposta il volo IH870 con l'intenzione di disporre l'inizio della discesa verso Palermo; vengono contattati, parimenti senza esito, il servizio di controllo dell'aeroporto di Punta Raisi ed un velivolo (KM 153) dell'Air Malta che sta seguendo la stessa rotta a livello di volo 370;
- 21.11 l'ACC di Roma, avendo perso la traccia radar del volo IH870, contatta il Centro radar (CRAM) di Marsala, il quale riferisce di non rilevare la traccia dell'IH870; tale informazione viene riconfermata a più riprese tra le 21.11 e le 21.36; analoghe richieste di notizie, parimenti senza esito, sono rivolte al CRAM di Siracusa tra le 21.27 e le 21.42;
- 21.21 il CRAM di Marsala, d'accordo con l'ACC di Roma informa il capo controllore del 3° SOC della situazione, chiedendogli di allertare il RCC di Martina Franca;

- 21.22 il capo controllore del 3° SOC informa della situazione in atto l'ufficiale di servizio presso il RCC di Martina Franca;
- 21.35 l'ACC di Roma allerta il RSC di Ciampino.

L'allertamento degli Enti interessati alla effettuazione delle missioni di soccorso così si svolse:

- 21.25 il RCC di Martina Franca comunica lo stato di preallarme per l'elicottero d'allarme del 15° Stormo; contemporaneamente il 15° Stormo è in attesa dell'ordine di decollo per un velivolo precipitato presso l'isola d'Elba con quattro persone a bordo;
- 21.28 il RCC di Martina Franca allerta Marisicilia (ACP della Marina Militare), chiedendo l'intervento di un elicottero SH3D per la ricerca notturna;
- 21.35 perviene l'ordine di decollo al 15° Stormo per la ricerca del DC9, annullando la richiesta precedente per il velivolo precipitato all'Elba;
- 21.49 viene allertato il 3° Distaccamento SAR di Brindisi che non dispone al momento di elicotteri HH3F; l'unico utilizzabile si trova rischierato a Ciampino da dove verrà comunque impiegato;
- 22.20 viene allertato Maridipart Napoli (ACP della Marina Militare) che assume il controllo operativo dei mezzi navali per disposizione dello SMM;
- 22.20 viene chiesta a Marisicilia la disponibilità di altri SH3D. Al riguardo è assicurato l'approntamento di altri 2 elicotteri;
- 22.30 il RSC di Ciampino dà l'ordine di decollo per l'elicottero di 2° allarme del 15° Stormo;
- 22.34 Marisicilia comunica la disponibilità di un velivolo BR-1150 Atlantic decollato da Catania per una missione addestrativa.

I reparti interessati in ordine cronologico sono stati:

- 15° Stormo, con elicotteri HH3F;
- Maristaeli Catania (Reparto di volo della MM), con elicotteri SH3D;
- 41° Stormo Catania, con velivoli Breguet Atlantic;
- 30° Stormo Elmas, con velivoli Breguet Atlantic.

In sintesi l'attività effettuata è la seguente:

- giorno 27.06, 3 missioni con esito negativo;
- giorno 28.06, 14 missioni; la missione ISSGL (elicottero SH3D di Catania) localizza alle ore 07.12 le prime tracce dell'incidente in posizione 39°49' Nord-12°55' Est;
- giorno 29.06, 8 missioni;
- giorno 30.06, 5 missioni.

Per quanto riguardava la situazione meteorologica: alle ore 18.00Z Ponza dava: vento da 300° 23 nodi - raffiche 47 nodi - Cavok = mare forza 5 da NW= visibilità verso il mare 14km; Grazzanise: vento da 270° 20 nodi = visibilità 8km=3/8 cumuli 2000 piedi = foschia; Ustica: vento da 330° 30 nodi raffiche 48 nodi Cavok = mare forza 5 da NW = visibilità verso il mare 14km. Alle 19.00Z Ponza dava: vento da 300° 30 nodi raffiche 48 nodi Cavok = mare forza 5 da NW = visibilità verso il mare 14km; Grazzanise: vento da 270° 18 nodi = visibilità 8km = 3/7 cumuli 2000 piedi = foschia. Non venivano riferiti rilevamenti di Ustica. Tutti gli altri dati saranno utilizzati dai periti per ricostruire gli spostamenti dei relitti e dei corpi in aria e nell'acqua (v. tabella "situazione meteorologica ecc. ..." allegata alla nota soprascriptificata).

La Marina rispose trasmettendo la mappa indicante la posizione dei ritrovamenti dei singoli relitti riferita ai giorni 28-29-30 giugno e 1° luglio 80 e le condizioni meteo-oceanografiche nell'area dell'incidente (v. nota Maridipart Napoli, 18.07.80)

Quanto alle considerazioni meteo-oceanografiche, premesso che nell'area in questione non erano state mai fatte misure sperimentali delle correnti marine nè in superficie nè in profondità, si riferiva che le uniche conoscenze, a grandi linee, per il mese di giugno derivavano dall'impiego del metodo dinamico in oceanografia, che consente, da dati di temperatura e di salinità, il tracciamento di determinate linee di correnti.

Sulla base di questo metodo si affermava che nell'area un flusso d'acqua si dirige per 125°, fino a lambire le coste settentrionali della Sicilia, per poi risalire verso NNW, parallelamente alle coste calabre, venendo così a descrivere un movimento ciclonico, interessante tutta la parte inferiore, compresa l'isola di Ustica, dell'area in questione. La parte superiore di quell'area è interessata invece da un leggero flusso che segue parallelamente l'andamento di cui sopra; cioè tende inizialmente verso SSE per poi portarsi nuovamente verso le coste della penisola italiana che successivamente costeggia dirigendosi verso N.

Dai dati meteo-marittimi forniti dalle unità navali impegnate nei soccorsi e nelle ricerche era stato possibile ricavare informazioni sugli spostamenti delle masse d'acqua del moto ondoso. Essi indicavano una corrente con intensità media di circa 17cm/sec e direzione verso i quadranti 1° e 2°. Tale corrente si componeva vettorialmente con quella che normalmente si manifesta nell'area. Per cui poteva – così concludeva il documento – ragionevolmente supporre che la corrente totale raggiungesse un'intensità di 0.5÷0.8 nodi.

2.1. Il recupero e l'identificazione delle salme.

In esito alle operazioni di ricerca furono rinvenute e recuperate trentanove salme e vari resti umani. S'è sostenuto da più parti, specie sulla stampa – che in un caso ha sostenuto che i corpi ripescati fossero quarantadue – che il numero delle salme fosse superiore. In vero, in questi conteggi si è incorso in diversi equivoci. Ma un esame della documentazione specifica e cioè dei rapporti provenienti dalle unità militari, già esposta, del fascicolo fotografico della Polizia Scientifica di Palermo e delle relazioni peritali del personale medico-legale dell'università della stessa città, non consente alcun errore.

L'errore iniziale, quello sulla cui base può essersi originata la notizia di cui sopra, si rinviene nel rapporto di operazioni della nave Doria, ove espressamente si parla di totale di quarantadue salme recuperate e accentrate su quella nave. In vero questo errore può essere stato determinato dal fatto che su quella unità venivano registrati i ritrovamenti di tutte le altre navi militari o mercantili, che a volte trasferivano salme su motobarche della Doria, onde poteva aversi un doppio conteggio, o dal fatto che frammenti di salme – come tronconi o visceri o capelli o brandelli attaccati a parti dell'aereo – venissero considerati salme.

Sta di fatto che a terra vengono trasferite a mezzo elicotteri trentotto salme più tre resti umani indicati da Polizia Scientifica con le lettere A, B e C, e precisamente A resto umano non identificabile, B cuoio capelluto, C resto riconosciuto in Reina Giulia C, come si vede nei rilievi fotografici, è il troncone, riconosciuto nella predetta persona dal teste Di Natale, da particolari descritti in verbale di riconoscimento e in esame testimoniale.(v. verbale descrizione e identificazione cadavere e verbale di Di Natale Maurizio in data 2 luglio 80). In conclusione 38 salme intere, più 1 frammento di salma riconosciuto, oltre a resti assolutamente non identificabili. Le salme erano appartenute in vita alle persone seguenti:

1. Baiamonte Francescopaolo
2. Calderone Maria Vincenza
3. Cammarata Giuseppe
4. Campanini Arnaldo
5. Cappellini Antonella
6. Croce Maria Grazia
7. D'Alfonso Sebastiana

8. D'Alfonso	Francesca
9. De Dominicis	Rosa
10. De Lisi	Elvira
11. Di Natale	Francesco
12. Diodato	Giuseppe
13. Fullone	Carmela
14. Greco	Antonino
15. Gruber	Martha
16. Guarano	Andrea
17. Guerino	Giacomo
18. Guzzo	Rita
19. La China	Giuseppe
20. La Rocca	Gaetano
21. Licata	Marianna
22. Liotta	Maria Rosaria
23. Lupo	Giovanna
24. Marchese	Claudio
25. Molteni	Annino
26. Marfisi	Tiziana
27. Parisi	Alessandra
28. Pelliccioni	Anna
29. Pinocchio	Antonella
30. Pinocchio	Giovanni
31. Reina	Giulia (parte cadavere indicato con C)
32. Speciale	Maria
33. Tripiciano	Giulia
34. Valentini	Daniela
35. Valenza	Giuseppe
36. Volpe	Maria
37. Zanetti	Alessandro
38. Zanetti	Emanuele
39. Zanetti	Nicola

Non v'era alcuna possibilità di perdersi salme nei trasbordi dalle motobarche alle navi, e dalle navi agli elicotteri come durante i voli di questi mezzi, nè v'era alcun interesse a sottrarne.

Queste trentanove salme raccolte presso l'Istituto di Medicina Legale vengono affidate al collegio peritale nominato dalla Procura di Palermo, che pone il quesito di accertare, sulla scorta di quanto emerso dagli esami delle stesse salme, nonchè dei risultati di accertamenti otoscopici, radiografici, tossicologici, quali fossero stati i meccanismi che avevano prodotto le

lesioni riscontrate sui cadaveri, quali fossero stati gli accadimenti che avevano prodotto i detti meccanismi, quali fossero state le cause dei tali accadimenti.

Quel collegio sottopose tutti i cadaveri (ed ovviamente anche il troncone) ad ispezione esterna. Procedette ad autopsia invece su soltanto sette; per cinque la scelta fu motivata, si segue sempre la lettura della perizia, dalla necessità di acquisire elementi di identificazione al tempo non ancora acquisiti; il sesto cadavere fu scelto in quanto di un membro dell'equipaggio e cioè della hostess; il settimo perchè bambino, sì da accertare eventuali differenze delle lesioni interne, rispetto ai cadaveri degli adulti.

Le autopsie furono integrate dagli esami istologici. Su tutti i cadaveri sottoposti ad autopsia si procedette altresì a prelevamento di sangue e di parti polmonari per accertare eventuali presenze di gas tossici. Su parte dei cadaveri - sia sottoposti che non sottoposti ad autopsia - si procedette ad otoscopie, per l'esattezza nove, e ad indagini radiologiche, dodici.

Il collegio in esito ritenne che “le sette persone sottoposte ad autopsia erano soggiaciute ad un identico meccanismo lesivo iniziale che aveva provocato la espansione enfisematosa acuta dei polmoni. Queste alterazioni dovevano stimarsi compatibili con l'ipotesi di una decompressione brusca nell'ambiente pressurizzato del velivolo in volo ad alta quota e forte velocità.

Era teoricamente possibile - continuava il collegio - che l'enfisema polmonare realizzatosi a seguito dello squarcio a grande altezza di un aeromobile in velocità dipendesse inizialmente dalla decompressione, con espansione dell'aria delle cavità alveolari, ma altresì, in rapida successione, del “colpo d'ariete” prodotto dalla penetrazione violenta dell'aria esterna rarefatta nelle vie aeree e nei polmoni dei soggetti che per inerzia conservano la velocità iniziale dell'aereo. Sulla base pura e semplice delle alterazioni polmonari constatate non era possibile quantificare in termini di secondi o frazioni di secondo in quanto tempo fosse avvenuta la decompressione, che però ad avviso del collegio era stata molto rapida.

La perfetta corrispondenza delle alterazioni polmonari sui sette cadaveri, scelti casualmente, autorizzava a ritenere che anche gli altri soggetti fossero soggiaciuti a un identico meccanismo lesivo con analoghe lesioni polmonari.

La decompressione brusca dell'ambiente pressurizzato era idonea a provocare – con le lesioni polmonari – quanto meno un grave obnubilamento del sensorio, se non addirittura la perdita di coscienza dei passeggeri.

Tutti i cadaveri presentavano lesioni intravitali, che dovevano considerarsi prodotte dopo l'instaurazione dell'enfisema acuto da

decompressione; anche le contusioni polmonari constatate nei cadaveri sottoposti ad autopsia erano state successive al momento di produzione dell'enfisema acuto.

Subito dopo la brusca decompressione verificatasi a grande altezza, una parte dei passeggeri potrebbe essere stata risucchiata fuori dall'aereo, precipitando nel vuoto sino all'impatto sulla superficie del mare.

Altra parte dei passeggeri può essere stata sbattuta più volte contro le pareti dell'aereo in precipitazione sino all'arresto sulla superficie del mare; altri ancora potrebbero essere finiti sott'acqua per risalire successivamente in superficie con l'aria venuta fuori dalla carlinga dell'aereo inabissato.

In conclusione, dopo le lesioni polmonari iniziali, da decompressione brusca verificatasi a grande altezza, i passeggeri del DC9 soggiacquero a gravi e molteplici lesioni contusive da precipitazione da grande altezza (“grandi traumatismi contusivi”), dirette responsabili del decesso; di alquanti soggetti sono stati rinvenuti pochi resti martoriati. E' possibile che singole lesioni discontinuative siano state prodotte da lamiere dell'aereo. Stante la precipitazione da grande altezza, non si sa quale valore attribuire ai reperti di lacerazione delle membrane timpaniche e di emotimpano; se si sia trattato cioè di lesioni iniziali da decompressione oppure da successive gravi contusioni della testa con lesioni cranio-facciali.

All'impatto contro la superficie del mare, nessun passeggero dell'aereo sopravvisse, come si evince dall'assenza di segni di annegamento in tutti i cadaveri...”.

“Nei cadaveri o frammenti di salme ripescate non si constatano tracce di bruciature nè di deposizione superficiale di piccoli frammenti metallici, ascrivibili a mobilizzazione – a seguito di esplosione – di piccole parti di strutture metalliche.

Il grosso frammento metallico rinvenuto su un cadavere rivelò la sua provenienza da strutture dell'aereo; così come dall'aereo non potevano che provenire le due viti ed il dado rinvenuti in un altro cadavere.

Stante la modestia del reperto, non si ritiene che i corpi estranei di densità metallica e di limitate dimensioni rinvenuti su cinque cadaveri, siano residui di un ordigno esplosivo o di strutture metalliche mobilizzate da esplosione di un ordigno, appunto per il loro scarsissimo numero e loro limitate dimensioni...”.

“L'assenza di ossido di carbonio e di acido cianidrico nel sangue, nei polmoni dei cadaveri fa escludere che nell'abitacolo dell'aereo si sia sviluppato un incendio con produzione di gas tossici.” (relazione riassuntiva sugli esami praticati sulle salme dei passeggeri del DC9 Itavia - Albano-Stassi, 30.12.80).

Il trasferimento delle salme dalle aree di recupero sulla terraferma dette luogo a diverse questioni. In un primo tempo s'era infatti deciso di concentrare a Napoli tutti i cadaveri, certamente perchè da quel porto erano partite le unità navali che avevano operato le ricerche. In tal senso s'era tenuta una riunione nella Prefettura del capoluogo campano il 28, riunione alla quale avevano partecipato, oltre il Prefetto, il Questore, il Procuratore capo, il Comandante dei Carabinieri, il Direttore marittimo, rappresentanze della Marina Militare, dei Vigili del Fuoco, della Croce Rossa e del Comune.

In esito a tale riunione s'era stabilito che le salme sarebbero state composte in un salone della stazione marittima; quindi quelle identificate sottoposte ad autopsia, e quelle non identificate trasferite nelle celle frigorifere del primo Policlinico, del secondo e del Cardarelli. I parenti delle vittime sarebbero stati ospitati in alberghi della città nei pressi della stazione marittima, e il loro soggiorno sarebbe stato curato dai funzionari dell'Itavia.

I familiari instarono, invece, perchè quei corpi venissero portati a Palermo, ove in vita risiedeva la maggior parte delle vittime. Aderendo a tale richiesta nel corso della stessa giornata la decisione fu modificata e fu prescelto il capoluogo siciliano per la concentrazione dei cadaveri (notiziari ANSA 28.06.80).

In effetti le salme cominciarono ad affluire all'Istituto di Medicina Legale dell'università nel primo pomeriggio intorno alle 17.00 di quello stesso 28. Prima che fossero trasferite in tale Istituto, esse furono sottoposte a visita preliminare da parte del dr. Verde e dal dr. Albano, di medicina legale (v. verbali di descrizione e identificazione di cadavere vol. VI-fasc.1).

L'ingresso delle salme nell'Istituto non fu registrato a causa della gran confusione che sin dal primo pomeriggio s'era venuta a creare. Come personale amministrativo v'era al tempo una sola segretaria, che peraltro sembra fosse in ferie. Manca perciò un qualsiasi elenco e conteggio delle salme raccolte (v. esame Albano Nunzia Anna Maria, GI 03.09.90)

Le visite esterne furono effettuate da quattro medici legali, cioè dai professori Maggiordomo, Caruso, Albano e dal dr. Verde, tutti deceduti al 90, eccetto la donna. Gli esami tossicologici furono compiuti dal prof. Procaccianti. Gli esami otoscopici furono compiuti dai professori Maggiordomo, Speciale ed Albano (v. esame Albano, citato).

A detta di quest'ultima, e le sue dichiarazioni appaiono pienamente credibili, il lavoro dei medici legali fu effettuato "in condizioni veramente disastrose", sia perchè nei locali delle sale autoptiche erano in corso dei lavori di ristrutturazione, sia perchè l'istituto disponeva di solo quattro celle frigorifere e la maggior parte dei cadaveri si sarebbe putrefatta, sia

principalmente perchè vi erano centinaia di parenti che premevano per la restituzione delle salme, parenti che nella maggior parte si opponeva al compimento delle autopsie (v. esame Albano, citato).

Dichiarazioni in parte confermate anche da altri testi, secondo cui, a detta del direttore dell'Istituto professor Stassi, non si era riusciti a compiere tutte le autopsie necessarie a causa delle pressanti richieste dei parenti delle vittime, le cui salme erano state depositate nella maggior parte nei corridoi a causa di lavori in corso (v. esame De Luca Pietro e Fucci Piero, GI 05.07.91).

Il direttore dell'Istituto, previa autorizzazione – di certo orale, nde – del magistrato inquirente decise perciò di procedere a campione sulla base di questi criteri: la necessità di identificazione di quei cadaveri che non erano attribuibili con certezza ai nominativi dell'elenco passeggeri, scelta di salme che presentavano scarse lesioni esterne, scelta di un bambino, perchè alcuni bambini erano quasi integri; scelta della hostess quale unica componente dell'equipaggio, perchè secondo la prassi seguita da quell'Istituto nelle precedenti sciagure avvenute su aerei che stavano per raggiungere Palermo – quella in oggetto era la terza in un brevissimo periodo di tempo, nde – si era proceduto ad autopsia solo sui membri dell'equipaggio e non sui passeggeri (v. esame Albano, citato).

Tutti gli indumenti e gli oggetti che furono rinvenuti dagli operatori nel corso delle autopsie o delle visite esterne vennero descritti nei relativi processi verbali. Il teste non ricorda se i cadaveri furono registrati almeno in uscita (v. esame Albano, citato).

Da questa serie di circostanze negative, riflessi negativi sulla completezza e la precisione delle indagini autoptiche, incompletezze che hanno consentito a loro volta una serie di ricostruzioni di fantasia, che hanno costretto ad indagini, riesumazioni e lungaggini.

Oltre le storie sul numero dei cadaveri, che appariranno anche in dichiarazioni testimoniali, la stampa ha menzionato vicende di cadaveri con lacci emostatici, di cadaveri aggrovigliati, di sopravvissuti per ore dopo l'impatto dell'aeromobile sulla superficie del mare; ma su questa materia infra.

A partire dal gennaio del 92 sono stati svolti accertamenti nei confronti dei deceduti nel disastro aviatorio in ordine, in particolare, ai precedenti penali, all'attività lavorativa svolta ed ai motivi del viaggio.

1) Andres Luigi - medico dentista, in viaggio per partecipare al matrimonio della sorella di un amico;

- 2) Benedetti Cinzia (in Andres) -laureanda in lingue presso l'università di Padova - in viaggio con il proprio coniuge;
- 3) Baiamonte Francesco - commerciante di carni - in viaggio per motivi di lavoro connessi alla propria attività;
- 4) Bonati Paola - socio amministratore della Soc. Emir - in viaggio per raggiungere il padre, direttore di una clinica medica, impegnato in un congresso a Palermo;
- 5) Bonfietti Alberto - insegnante di scuola media - in viaggio per festeggiare il compleanno della figlia Silvia in vacanza in Sicilia insieme con la madre;
- 6) Bosco Alberto - si occupava di macchinari per l'estrazione del marmo - rientrava in famiglia dopo un viaggio di lavoro;
- 7) Calderone Maria Vincenza - casalinga - in viaggio dopo essersi sottoposta a visita medica di controllo presso l'ospedale di Bologna, conseguentemente ad un intervento chirurgico subito all'arto inferiore destro, presso lo stesso ospedale;
- 8) Cammarata Giuseppe - carabiniere in permesso - in viaggio per assistere ad un matrimonio;
- 9) Campanini Arnaldo - operaio presso la ditta FMC di Parma costruttrice di macchinari per l'industria alimentare - diretto a Palermo per manutenzione di macchinari presso la ditta Coalma di Palermo;
- 10) Cappellini Antonella - avvocato presso il foro di Bologna - diretta a Palermo, in compagnia di Guelfo Gherardi a cui era legata sentimentalmente, per partecipare ad una riunione del comitato ristretto degli agenti di cambio, programmata per il 28 giugno 80 presso quella villa Igea;
- 11) Casdia Antonio - impiegato presso il Ministero delle Finanze - rientrava in famiglia per un periodo di ferie;
- 12) Cerami Giovanni - ingegnere presso lo stabilimento petrolchimico ANIC di Gela;
- 13) Croce Maria Grazia coniugata con D'Alfonso Salvatore - casalinga - in viaggio con la famiglia;
- 14) D'Alfonso Francesca - minore - figlia di D'Alfonso Salvatore e Croce Maria Grazia;
- 15) D'Alfonso Salvatore - magistrato presso la Pretura di Venezia - in viaggio per ferie;
- 16) D'Alfonso Sebastiano - minore - figlio di D'Alfonso Salvatore e Croce Maria Grazia;
- 17) Davì Michele - rappresentante di diverse ditte dolciarie e fitofarmaci - rientrava a Palermo dopo una riunione di lavoro organizzata dalla ditta Baslini operante a Bologna nel settore dei fitofarmaci;

- 18) De Cicco Giuseppe Calogero - macellaio - in viaggio per motivi di lavoro;
- 19) De Dominicis Rosa - hostess e componente dell'equipaggio del DC9;
- 20) De Lisi Elvira - laureata in ingegneria nucleare, non espletava la libera professione - rientrava da Urbino ove aveva assistito alla laurea del proprio fratello;
- 21) Di Natale Francesco - minore - figlio di Valentini Daniela - in viaggio con la propria madre;
- 22) Diodato Antonella - minore - figlia di Lupo Francesca - in viaggio per visita a parenti;
- 23) Diodato Giuseppe - minore - figlio di Lupo Francesca - in viaggio per visita a parenti;
- 24) Diodato Vincenzo - minore - figlio di Lupo Francesca - in viaggio per visita a parenti;
- 25) Filippi Giacomo - titolare responsabile legale della ditta Filippi e Leonelli, nonché gestore del laboratorio di produzione surgelati Nevada - in viaggio per motivi di lavoro;
- 26) Fontana Enzo – 1° ufficiale, componente l'equipaggio del DC9;
- 27) Fontana Vito - commerciante - insieme con i propri congiunti Parrinello Francesca e Parrinello Carlo, rientrava da Padova, ove si era sottoposto a controlli sanitari specialistici;
- 28) Fullone Carmela - minore - figlia di Fullone Rosario e Volpe Maria;
- 29) Fullone Rosario - impiegato presso l'ufficio amministrativo dell'ospedale militare di Palermo - rientrava a Palermo dopo aver accompagnato la consorte sottoposta a visita di controllo che effettuava periodicamente presso il Centro specializzato degli "Ospedali riuniti di Pisa" in quanto affetta da malattie renali;
- 30) Gallo Vito - macellaio - rientrava dopo un viaggio per motivi di lavoro;
- 31) Gatti Domenico - Comandante del DC9 Itavia;
- 32) Gherardi Guelfo - agente di cambio - viaggiava in compagnia della Cappellini Antonietta;
- 33) Greco Antonino - agente di Pubblica Sicurezza, diretto a Palermo presso i propri familiari, in congedo straordinario ottenuto a seguito di una contusione tibio-tarsica destra;
- 34) Gruber Martha - impiegata presso l'Hotel delle Palme di Palermo - rientrava da Bologna dopo aver fatto visita ai figli, entrambi colà residenti;
- 35) Guarano Andrea - si occupava di macchinari per l'estrazione del marmo - rientrava dopo un viaggio di lavoro;
- 36) Guardì Vincenzo - piastrellista - in viaggio per visita a parenti;
- 37) Guerino Giacomo - carabiniere in permesso;

- 38) Guerra Grazia - bracciante agricola e baby-sitter della famiglia De Lisi;
- 39) Guzzo Rita - dipendente del Ministero delle Finanze in servizio presso gli uffici delle II.DD di Suzzara (MN) - rientrava in famiglia per un periodo di ferie;
- 40) La China Giuseppe - fotografo ambulante - in viaggio per visita a parenti;
- 41) La Rocca Gaetano - assicuratore presso la compagnia assicuratrice Universo - rientrava da Bologna ove si era recato per lavoro;
- 42) Licata Paolo - maresciallo in pensione della Guardia di Finanza - si era recato a Mantova per prelevare le nipoti Marfisi Daniela e Marfisi Tiziana;
- 43) Liotta Maria Rosaria - impiegata come borsista presso l'università di Palermo, facoltà di matematica - rientrava a Palermo dopo essere stata a Padova per motivi di lavoro;
- 44) Lupo Francesca - minore - in viaggio per visita a parenti;
- 45) Lupo Giovanna - casalinga - in viaggio per visita a parenti;
- 46) Manitta Giuseppe - imprenditore edile - rientrava a Palermo dopo essersi recato a Padova per definire la pratica della vendita di due immobili ereditati dalla moglie;
- 47) Marchese Claudio - studente universitario - rientrava a Palermo dopo una vacanza a Bologna;
- 48) Marfisi Daniela - minore - nipote dei coniugi Licata;
- 49) Marfisi Tiziana - minore - nipote dei coniugi Licata;
- 50) Mazzel Enrta Dora Erica - albergatrice - in viaggio per motivi turistici;
- 51) Mazzel Rita - casalinga - in viaggio per motivi turistici;
- 52) Mignani Maria Assunta - commessa presso una farmacia - diretta ad Ustica per motivi turistici;
- 53) Molteni Annino - ragioniere, direttore amministrativo della Società Italkali produttrice di sali minerali - in viaggio per motivi di lavoro;
- 54) Morici Paolo - assistente di volo - equipaggio DC9;
- 55) Norrito Guglielmo - impiegato - rientrava dopo aver fatto visita al fratello ricoverato in ospedale;
- 56) Ongari Lorenzo - geometra presso l'azienda metalmeccanica Belleli di Mantova - in viaggio per lavoro;
- 57) Papi Paola - impiegata presso la ditta dolciaria Bauli di Verona - in viaggio per visitare la figlia;
- 58) Parisi Alessandra - minore, figlia di De Lisi Elvira;
- 59) Parrinello Carlo - bracciante agricolo - rientrava da Padova ove si era sottoposto a controlli sanitari specialistici;
- 60) Parrinello Francesca - casalinga - rientrava da Padova ove si era sottoposta a visita medica;

- 61) Pelliccioni Anna Paola - casalinga - in viaggio per visita ad amici;
- 62) Pinocchio Antonella - studentessa universitaria - rientrava a Palermo dopo aver visitato a Bologna la propria madre ricoverata in un ospedale di quella città;
- 63) Pinocchio Giovanni - studente - rientrava a Palermo dopo aver visitato a Bologna la propria madre ricoverata in un ospedale di quella città;
- 64) Prestileo Gaetano - ingegnere presso la Italkali di Palermo - rientrava da Mantova dove si era recato per motivi di lavoro;
- 65) Reina Giulia coniugata con La China Giuseppe - pensionata - in viaggio per visita a parenti;
- 66) Riina Andrea - manovale edile - in viaggio per visita a parenti;
- 67) Ronchini Costanzo - perito metalmeccanico della Snam progetti di Fano (PS) - diretto a Gela per motivi di lavoro;
- 68) Siracusa Marianna - pensionata, coniugata con Licata Paolo - si era recata a Mantova per prelevare le nipoti;
- 69) Speciale Maria Elena - casalinga - rientrava a Palermo da Parma dove si era recata per una visita medica oculistica;
- 70) Superchi Giuliana - minore non accompagnata;
- 71) Torres Pierantonio - commerciante di tessuti e abbigliamento - viaggiava insieme ai coniugi Andres;
- 72) Tripiciano Giulia Maria Concetta - assistente ordinario di analisi matematica, nonché incaricato di matematiche complementari presso l'università di Modena - rientrava a Palermo da Modena dove si era recata per definire delle pratiche burocratiche;
- 73) Ugolini Pier Paolo - tecnico presso la società Snamprogetti - in viaggio per motivi di lavoro;
- 74) Valentini Daniela - diretta a Palermo per far visita al proprio coniuge;
- 75) Valenza Giuseppe - agente di commercio presso la ditta Marzotto - rientrava a Palermo dopo essere stato a Vicenza per motivi di lavoro;
- 76) Venturi Massimo - impiegato presso il Credito Romagnolo - in viaggio diretto ad Ustica per motivi turistici;
- 77) Volanti Marco - tecnico della Snamprogetti di Pesaro - in viaggio per motivi di lavoro;
- 78) Volpe Maria - pensionata - rientrava a Palermo dopo essersi sottoposta a visita medica specialistica a Bologna;
- 79) Zanetti Alessandro - minore, figlio di Zanetti Emanuele;
- 80) Zanetti Emanuele - capo ufficio estero presso la sede centrale di Padova della Banca Cattolica del Veneto - in viaggio per Palermo per visita parenti;
- 81) Zanetti Nicola - minore, figlio di Zanetti Emanuele.

Si compivano anche ricerche al fine di accertare se alcuno dei passeggeri avesse avuto precedenti o pendenze penali.

Si appurava così che Alberto Bonfietti, segretario provinciale e regionale dell'organizzazione extraparlamentare "Lotta Continua", era stato denunciato per aver promosso manifestazioni sediziose e senza preavviso, per occupazione della facoltà di sociologia dell'università di Trento nonché per violenza a pubblico ufficiale; Giuseppe De Cicco era stato denunciato per macellazione e trasporto clandestino di carni e violazione di domicilio; Giacomo Filippi lo era stato per trasporto di partita per uso zootecnico sprovvista del prescritto certificato sanitario; Vito Fontana per lesioni personali colpose; Andrea Guarano per incendio doloso e per prelievo irregolare di energia elettrica; Giuseppe Manitta aveva precedenti per furto aggravato, commercio di stupefacenti, esercizio abusivo di commercio e emissione di assegni a vuoto; Carlo Parrinello era stato denunciato per violazione di legge sulla caccia; Anna Paola Pelliccioni era stata denunciata per omessa custodia di animali. Si appurava altresì che il coniuge di De Lisi Elvira, Parisi Roberto, imprenditore edile, consigliere delegato del gruppo ICEM (Costruzioni Elettriche Meccaniche), sarà ucciso dalla mafia a Palermo nel 1985.

In effetti nessuno dei passeggeri aveva precedenti tali da motivare azioni di vendetta o di minaccia. Si tratta di denunce e condanne, ad eccezione del Manitta, per reati minimi. Anche i precedenti del Manitta però sono di criminalità comune. Nessuna delle persone appare collegata ad organizzazioni mafiose – ma su tale questione più specificatamente oltre. Ed anche il fatto che vedrà, a distanza di cinque anni, il marito della De Lisi, vittima di un agguato mafioso non appare assolutamente collegato con il disastro. Secondo alcuni pentiti, come si dirà nel relativo capitolo, l'evento potrebbe avere avuto una matrice mafiosa, ma le dichiarazioni di costoro non hanno sortito alcun effetto, giacché è emerso che si riferivano palesemente a precedente incidente aereo, accaduto anch'esso a danni di un velivolo civile diretto a Palermo, ove erano in effetti imbarcati personaggi in odor di mafia.

Sono stati altresì disposti accertamenti al fine di individuare nell'evento azioni di criminalità su coloro che, pur avendo prenotato il volo IH870 del 27.06.80, non si erano più imbarcate e cioè Castiglioni, Coffarel o Coffare, Coletti Nicola, Failla Mario, Faletti, Guerra, Messana D'Angelo Enrico, Monti Giuseppe, Nanni Teo, Santillo, Santillo Giacomo, Sciacca Salvatore, Sola Carmelo, Todaro, Tricomi Vincenzo.

Di costoro sono stati identificati ed escussi in relazione al mancato viaggio:

- Coletti Nicola, professore universitario, che ha dichiarato di non aver fruito del volo IH870 del 27 giugno 80, avendo anticipato il rientro a Palermo il 26 giugno 80;
- Failla Mario, impiegato presso l'Associazione Regionale dei Consorzi Provinciali Allevatori della Sicilia, che ha riferito di essere partito il 28 giugno 80 in treno dalla stazione di Milano, avendo perso il volo del 27 giugno 80 a causa del ritardo accumulato dal treno che aveva preso per recarsi a Bologna da Rimini;
- Messina D'Angelo Enrico, impiegato presso l'Associazione Regionale dei Consorzi Provinciali Allevatori della Sicilia, che ha dichiarato di non essere partito in quanto per motivi di ritardo perse il volo prenotato sull'IH870. Era partito il giorno 28 giugno 80 con altro volo della compagnia Itavia Bologna/Palermo;
- Santillo Giacomo, impiegato presso una concessionaria di pubblicità, che ha confermato di aver rinunciato al volo, perché due ore prima che partisse il volo da Bologna per Palermo, la ditta per cui lavorava gli aveva comunicato che era riuscita a trovargli posto sul volo Milano/Palermo;
- Tricomi Vincenzo, magistrato presso il Tribunale di Firenze, sulla cui vicenda, più complessa, si tratterà più ampiamente in apposito capitolo.

Sono state infine svolte indagini finalizzate all'identificazione dei passeggeri del volo immediatamente precedente sia per i motivi di cui sopra sia per individuare un eventuale gesto criminale di un passeggero durante il volo o all'atto di abbandonare l'aeromobile. Tali indagini sono però risultate infruttuose, poiché all'epoca dei fatti l'Itavia, non disponendo di un proprio sistema informatico, si avvaleva della banca dati della British Airways, i cui dati venivano tenuti nel computer per ventiquattro ore e poi trasferiti su microfiches e conservati soltanto per un anno prima di essere distrutti definitivamente.

2.2. Il recupero dei relitti del DC9 nell'immediatezza.

Per quanto concerne il recupero dei relitti del velivolo e degli altri oggetti rinvenuti nell'area di caduta i dati più precisi, ed anche cronologicamente ordinati, sono quelli che si ricavano dal brogliaccio

dell'incrociatore MM Andrea Doria, che, come s'è detto, aveva assunto le funzioni di direzione e coordinamento delle operazioni in mare.

Questa l'elencazione:

- 1) 28.06.80 ore 11.24, il Bannock recupera relitto; presumibilmente parte di coda del velivolo;
- 2) 28.06.80 ore 11.27, la motovedetta G.F. Coppola recupera un pezzo presumibilmente la copertura di un motore;
- 3) 28.06.80 ore 17.36, il Buccaneer recupera un pezzo di fiancata di circa 2m. per 1,5m.;
- 4) 28.06.80 ore 17.59, imbarcati da motobarca dell'Andrea Doria tre valigie e pezzi di aereo recuperati dalla nave Orsa;
- 5) 28.06.80 ore 18.12, dal Buccaneer pezzo che appare: lato fusoliera 270cm per 170cm terminamento con portellino 22 per 16 di accesso dall'esterno alla base della pompa a mano;
- 6) 28.06.80 ore 18.45, la motovedetta G.F. De Turris recupera i battellini dal Waller più alcuni sedili;
- 7) 28.06.80 ore 20.00, il Buccaneer recupera una parte dell'aereo;
- 8) 29.06.80 ore 06.41, motobarca dell'Andrea Doria ha recuperato il salvagente in posizione 3913-1309 - si tratta di salvagente USA con denti di cane;
- 9) 29.06.80 ore 07.02, il Buccaneer recupera una cassetta "Booster Explosive"; (v. messaggio del 14.07.80 del Maridipart Napoli secondo cui le cassette recuperate sono tre e vengono consegnate alla Capitaneria di Porto di Gaeta, in quanto ritenute non pertinenti.)
- 10) 29.06.80 ore 09.04, l'Alpino comunica di aver recuperato un seggiolino;
- 11) 29.06.80 ore 09.20, recuperata dal Prometeo una borsa da viaggio;
- 12) 29.06.80 ore 09.45, la motovedetta Stefanini ha recuperato il pezzo a nord di Ustica;
- 13) 29.06.80 ore 10.41, il Buccaneer recupera una borsa;
- 14) 29.06.80 ore 12.45, motolancia dell'Andrea Doria recupera una parte dell'aereo (un flap destro);
- 15) 29.06.80 ore 13.53, recuperato seggiolino;
- 16) 29.06.80 ore 14.07, la nave Alpino recupera una borsa da viaggio senza documenti ma con capi di vestiario;
- 17) 29.06.80 ore 15.00, il Prometeo recupera un borsellino contenente effetti personali senza documenti;
- 18) 29.06.80 ore 18.29, recuperati altri cuscini;
- 19) 30.06.80 ore 07.40, recuperati oggetti vari seggiolini;
- 20) 30.06.80 ore 08.13, recuperati piccoli frammenti;
- 21) 30.06.80 ore 09.45, recuperata borsa gialla (vuota);

- 22) 30.06.80 ore 11.19, recuperati seggiolini;
- 23) 30.06.80 ore 11.38, recuperata una giacchetta;
- 24) 30.06.80 ore 11.42, recuperato un porta documenti;
- 25) 30.06.80 ore 13.39, Prometeo recupera borsa vuota;
- 26) 30.06.80 ore 14.34, recuperata una valigia dalla motobarca dell'Andrea Doria;

Dal f.n.8957 della Capitaneria di Porto di Gaeta datato 03.07.80 indirizzato alla Procura della Repubblica di Palermo, risulta che la motovedetta C.P. 307 "Michele Fiorillo" ha rinvenuto in posizione lat.39°e 12'N-long.12° e 40'Est, alle ore 17.50 del 28.06.80 una bambola di ridotte dimensioni, che si presume sia appartenuta ad una delle vittime dell'incidente.

Dal f.n.3468 all.n.3 datato 02.07.80 della Guardia di Finanza Comando II Gruppo Palermo, il Guardacoste "G.55 Stefanini" in data 29 giugno 80 a miglia 12 da Ustica, ha recuperato un'ala di coda dell'aereo che è stato consegnato al comandante dell'incrociatore "A.Doria".

Secondo il verbale della XX Legione della Guardia di Finanza Comando Guardia Costa G-38 "De Turrus Vibo M." sul rinvenimento di materiale nel corso di operazioni di soccorso e ricerca dell'aereo, si rileva che verso le ore 19.00 del 28 a circa a 60NM a Nord dell'isola di Ustica è stato recuperato il seguente materiale:

- nr.1 canotto pneumatico autogonfiabile completo di bomboletta di gas;
- nr.5 cuscini di spugna in parte ricoperti di tela lacerata;
- nr.2 spezzoni sedili;
- nr.1 borsa da viaggio contenente indumenti femminili di colore rosso;
- nr.1 borsetta di vilpelle color nero appartenente a tale Valentini Daniela, contenente i seguenti oggetti: nr.8 anelli-bracciali in argento 800; nr.5 anelli-bracciali in oro rosso con medaglione recante l'immagine di Giorgio V (sterline oro);
- nr.1 catenina in oro rosso recante l'immagine della Dea Bendata; nr.1 spillo in oro; nr.1 portafotografie in oro; nr.1 biglietto da lire 50.000 serie YA532339A;
- nr.4 biglietti da lire 500 cadauno; nr.1 patente di guida nr.265937 rilasciata dalla Prefettura di Padova e intestata a Valentini Daniela; nr.1 carta di credito nr.47283-00; nr.1 certificato di codice fiscale intestato a Valentini Daniela, nata a Dolo (VE) il 05.12.51; nr.1 fotografia della Valentini insieme con un giovane; nr.1 portapatente in pelle; nr.3 gettoni telefonici; nr.5 monete da lire 50 e 5 da lire 10; un paio di occhiali da sole Ray-Ban; un

portafoglio di pelle; nr.1 bolletta di custodia pellicce intestata a tale Di Natale; un'agenda; un biglietto aereo intestato a Di Natale Daniela;
nr.1 borsetta di cuoio marrone appartenente a tale Calderone Maria Vincenza;
nr.1 certificato di Cassa Mutua per gli artigiani;
nr.1 carta di imbarco per la Società Aerea Itavia;
nr.1 busta intestata Istituti Ortopedici Rizzoli di Bologna;
nr.1 chiavino.

Tutto il materiale sopra elencato veniva concentrato presso il Comando Legione della Guardia di Finanza di Palermo.

Da processo verbale della Guardia di Finanza Squadriglia Navale di Trapani Comando G.12 Di Bartolo, risultava che in data 29.06.80, durante un servizio di ricognizione era stata recuperata parte di un sedile presumibilmente appartenente al DC9. Il reperto era stato consegnato al Comando Stazione Navale G di F di Palermo.

Da processo verbale della 13° Legione della Guardia di Finanza Comando G.55 Stefanini, risultava che in data 29.06.80 durante le operazioni di ricerca e recupero del DC9 era stata recuperata una parte del timone di coda, che era stata poi consegnata all'incrociatore Andrea Doria.

Da messaggio di Maridipart Napoli del 12.07.80 risultava che la nave tedesca Helen Waller il giorno 28.06.80 aveva consegnato ad una motovedetta della Guardia di Finanza due battellini appartenenti al DC9.

Da messaggio di Maridipart Napoli del 14.07.80, risultava che la nave Buccaneer aveva recuperato il 28.06.80 un seggiolino con targhetta; uno spezzone di velivolo delle dimensioni di m.2 per m.1; altro spezzone di velivolo delle dimensioni di m.0.70 per m.0.35. Sempre nello stesso messaggio risultava che la nave G.32 Coppola, aveva recuperato relitto di parte aereo, bombola ossigeno, borsa da viaggio. La motonave G.58 Atzei, aveva invece recuperato portellone del velivolo e nr.2 poltroncine.

Da messaggio sempre di Maridipart di Napoli del 14.07.80, risultava che nave Buccaneer aveva recuperato nr.3 cassette in legno con la scritta "Booster Explosive" in posizione 39 25N e 13 10E nel raggio di un miglio. Le stesse non erano state inviate a Palermo in quanto non ritenute pertinenti al disastro; erano comunque disponibili presso la Capitaneria di porto di Gaeta.

Non è stato mai redatto un elenco dei pezzi recuperati e custoditi presso l'aeroporto di PA-Boccadifalco. Il perito prof. Giulio Cantoro effettuò le foto di tutti i reperti custoditi a Boccadifalco, senza però redigerne elenco. Il 26.11.80 la Procura di Palermo autorizzava

espressamente detto perito Cantoro alla cura del trasferimento dei relitti da Palermo a Boccadifalco a Roma Ciampino.

Il 23.12.80 in occasione di questo trasferimento alle ore 17.00 il Comandante del Distaccamento Aeroportuale di Boccadifalco, tenente colonnello Rocco Furci, redigeva un verbale di consegna dei relitti – in cui non si menziona, nè appare la sottoscrizione della persona cui si consegna –, in esecuzione del detto provvedimento della Procura di Palermo, da cui risultava il seguente materiale:

- nr.1 troncone di coda;
- nr.5 tronconi di fusoliera;
- nr.1 troncone di alettone;
- nr.1 troncone timone di coda;
- nr.3 pannelli in alluminio;
- nr. imprecisato di rottami di fusoliera di piccole dimensioni;
- nr.1 bombola di ossigeno;
- nr.54 cuscini per sedili;
- nr.29 spalliere di sedili;
- nr. imprecisato di rottami di sedili;
- nr.2 battelli di salvataggio;
- nr.1 contenitore cilindrico in plastica trasparente;
- nr.2 contenitori cilindrici in plastica dura;
- nr.9 valigie contenente effetti personali;
- nr.6 borse da viaggio contenente effetti personali;
- nr.2 salvagenti;
- nr.1 coppia di ruote in gomma.

Il perito, prof. Giulio Cantoro, incaricato di curare il trasferimento, non venne avvisato (v. esame Cantoro Giulio, GI 20.01.97).

Per i relitti inizia una serie di vicende che avrà effetti negativi durante tutta l'inchiesta. In primo luogo nonostante l'accentramento deciso, alcuni reperti, pure rinvenuti nell'area del disastro, vengono sottratti, non si sa per determinazione di chi, alla destinazione sull'Andrea Doria ed indirizzati altrove. In secondo luogo nonostante la decisione di dare ordine alla raccolta di quanto veniva recuperato, nessuno si premura di redigere un elenco e una sommaria descrizione dei reperti, sino a dicembre 80 all'atto del trasferimento da Boccadifalco a Roma, allorchè ad iniziativa del Comandante del distaccamento aeroportuale viene redatto una sorta di verbale con relativo elenco, in cui peraltro appaiono oggetti di cui prima non s'era mai fatta menzione. In terzo luogo le peregrinazioni; questi relitti passeranno dall'Andrea Doria a Boccadifalco; da qui a Ciampino; da Ciampino in parte ai laboratori AM di via Tuscolana; da Roma a Napoli

all'hangar di Capodichino a seguito della nomina del collegio Blasi; da qui a Pratica di Mare in previsione dei lavori del collegio Misiti e della raccolta delle nuove campagne di ricerca in mare. Da ultimo, si deve rammentare, come più avanti si vedrà, essi saranno "visitati" e catalogati addirittura il 4 luglio 80 da ufficiali dello SMA, che non dettero di tale operazione alcun avviso all'AG precedente.

2.3. Il recupero di oggetti non appartenenti al DC9.

Gli oggetti recuperati nelle operazioni di Search and Rescue – iniziate come s'è detto, intorno alle ultime ore del 27 ad opera degli elicotteri del soccorso e intorno alle prime ore del 28 ad opera delle unità navali, e terminata alle 20.39 del 2 successivo, come risulta dal rapporto di operazioni del Doria – sono dettagliatamente descritte, anche se non sempre con precisione, oltre che dal predetto rapporto del Doria, dalle cronologie degli avvenimenti dalle unità della Marina Militare, dai verbali di recupero delle unità della Guardia di Finanza, dai giornali nautici delle unità mercantili.

In primo luogo le parti dell'aereo o comunque gli oggetti trasportati dall'aereo; oltre i cuscini e gli schienali dei sedili, le valigie, gli effetti personali, i salvagenti passeggeri, gli scivoli d'emergenza, furono recuperati diverse parti strutturali del DC9, anche di rilievo, come tre rottami di raccordi dei vani carrello, l'alula del flap destro, un rottame del Jamb Installation Door MLG, rottami della carenatura posteriore di entrambe le ali, un rottame del cono di coda, un rottame della parte superiore terminale dell'ala sinistra, un rottame di copertura motore, un rottame della rotaia guida poltrone. Su tutti questi pezzi si soffermerà l'attenzione dei vari collegi peritali che si sono succeduti nel corso dell'istruzione. In esito alla descrizione dei risultati delle perizie, si trarranno conclusioni.

In questa sede meritano maggiore attenzione quegli oggetti recuperati nell'immediatezza e nell'area del disastro non appartenenti al DC9. In primo luogo due salvagenti, un rottame rettangolare rosso, un rottame triangolare dello stesso colore, un rottame arancione con impennaggio e due contenitori di plastica cilindrici alti un metro. Quindi due ruotini con pneumatico (diametro circa 35cm) collegati tra loro da un'asse metallico, una sonda meteorologica con antenna ad ombrello, contenuta in imballaggio di polistirolo, un contenitore in materiale plastico.

La Procura di Palermo – lo si ripete e specifica – aveva in effetti disposto il secondo giorno dopo il disastro con fonogramma diretto ai

Ministeri della Difesa, della Marina Mercantile e dei Trasporti, alle Questure e alle Capitanerie di porto di Napoli e di Palermo, alle Direzioni degli aeroporti di Punta Raisi e di Boccadifalco, alla Procura di Napoli e all'RCC di Martina Franca, la concentrazione di tutti i "relitti et reperti" relativi al disastro presso l'aeroporto di Boccadifalco. (v. fonogramma Questura di Palermo, 01.07.80).

I reperti furono sì concentrati presso detto aeroporto, ma non fu redatto alcun elenco del materiale in ingresso, cosicchè non è stato mai possibile ricostruire con esattezza quanti e quali fossero. Una parziale ricostruzione la si è potuta compiere sulla base delle fotografie dell'interno dell'hangar, riprese nei giorni immediatamente successivi al disastro e allegate alla relazione tecnica dei periti La Franca e Magazzù, e sulla base di quelle allegate ad appunto del SIOS per il S.I.S.MI e per il Gabinetto del Ministero della Difesa, in cui si riferisce che il 4 luglio successivo al disastro – lo si è già accennato – esperti aeronautici, ovviamente del SIOS, e dell'Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto, avevano visionato in forma riservata, e senza dare alcun avviso all'AG procedente, presso l'aeroporto di Boccadifalco gli oggetti e rottami accantonativi allo scopo di accertare se essi fossero tutti del velivolo precipitato (v. relazione tecnica La Franca-Magazzù 04.09.87 e appunto SIOS 223/11778/IV/80, 09.08.80).

Nella prima serie di fotografie appaiono con chiarezza – oltre ad altri oggetti di non facile riconoscimento che sono riprodotti accatastati – il frammento del cono di coda, contenitori cilindrici, due ruote collegate ad un asse metallico, bagagli, sedili, schienali, una radiosonda, parti di flap. Nella seconda serie appaiono con altrettanta se non maggiore chiarezza cuscini, sedili, valigie, borse, rottami metallici e di materiale fibroso, le due ruote collegate già dette, due salvagenti, un gommone, la sonda e i contenitori cilindrici già detti.

Di rilievo il contenuto dell'appunto in questione che dà una descrizione specifica di tutti gli oggetti fotografati, precisando peraltro che nell'hangar era stato raccolto anche altro materiale, che però non era stato possibile visionare in quanto già chiuso in grandi scatole sigillate.

A giudizio degli esperti in quel materiale vi erano: a. oggetti certamente del velivolo precipitato; b. presumibilmente presenti a bordo del velivolo; c. non facenti parte sicuramente del velivolo.

Nella prima categoria vi erano: 1. rottami metallici e di materiale fibroso (cono posteriore, rivestimento esterno con pompa idraulica collegata, pompa idraulica separata dello stesso tipo; bombola di ossigeno; ecc.), 2. imbottiture di sedili con spezzoni dell'intelaiatura metallica, e di cuscini; 3.

la parte superiore di un seggiolino della cabina di pilotaggio con cinghie e dispositivi di retrazione (a molla).

Nella seconda: 1. una rete in fibra plastica, verosimilmente usata per fissare carichi di stiva; 2. gommone giallo pluriposto (4-6 posti); 3. due ruotini con pneumatico (del diametro di circa 35cm) collegati tra di loro da un asse metallico, al centro del quale era saldato uno spezzone di tubo per probabile innesto di una barra di traino (carrello per gommone? si chiedono gli estensori); 4. oggetti personali come valigie, borse ed altro.

Nella terza: 1. un salvagente di colore rosso sbiadito di tipo marino con imbottitura galleggiante che portava stampato sul tessuto le sigle “NSA OMB” e sulla targhetta bianca in tela nella parte interna del giubbotto “Fibrus Glass Life Preserver Manufactured at the savegard corp. 1975-DSA-700-75-C-5924 in accordance sec 2 - Charter 33 - Buships Manual”; 2. altro salvagente di caratteristiche identiche al primo con le sigle “CV60 UB4 DECU” e sulla targhetta i numeri d'identificazione del materiale “DSA 700-74-C-6476”; 3. una sonda meteorologica con antenna ad ombrello, contenuta in imballaggio di polistirolo, con le parti in alluminio ed i componenti interni visibilmente intaccati dalla salsedine; 4. due contenitori tubolari in materiale fibroso (di circa 80x75cm) per boe sonore; un contenitore in materiale plastico, di dimensioni leggermente superiori ai due precedenti.

Concludevano gli esperti riferendo di poter escludere che i materiali elencati nella terza categoria costituissero parte integrante dell'equipaggiamento o carico di bordo. Era “presumibile che essi provenissero da natanti in transito, ad eccezione della sonda meteorologica, caduta in mare in data imprecisabile” (v. appunto SIOS, 04.07.80).

2.4. Il rinvenimento di altri relitti nei mesi successivi.

Il 6.07.80 nel canale di Ischia veniva rinvenuto da tal Cappuccio Gennaro un relitto così descritto: rottame rivestito in alluminio lungo circa metri uno, largo centimetri cinque, di colore rosso.

Altro reperto veniva rinvenuto il 16 luglio 80, dall'equipaggio della barca “Abissi”, a 30/40 miglia da Punta Imperatore, su rotta 220°. Il relitto viene così descritto: involucro metallico cilindrico di circa metri uno, di colore bianco e arancione alla parte superiore, con piccola antenna sul terminale.

In data 23 luglio 80, il relitto unitamente a quello rinvenuto dal Cappuccio, risulta consegnato con lettera n.4217, da Circomare Ischia a Compamare Napoli, presumendo una sua connessione con l'incidente del 27.06.80.

In data 05.09.80 il SIOS/M con foglio n.406393, comunicava a Maridipart Napoli che il materiale non presentava interesse per la Marina Militare, invitando pertanto a voler provvedere alla sua distruzione. Il reperto veniva individuato in una boa acustica in dotazione ai reparti aeromobili A/S. Questo Ufficio in data 05.11.88 richiedeva alla PG l'acquisizione di tutta la documentazione ed il sequestro del relitto. La PG in data 09.11.88, con rapporto n.558/3, riferiva che il reperto era, presumibilmente, andato distrutto sulla base della disposizione del SIOS/M del 5.09.80 e trasmetteva n.5 fotografie riproducenti la boa di cui sopra. Non può non rilevarsi come, nonostante la connessione con l'incidente al DC9 Itavia, supposta dall'ente di Ischia, di entrambi i reperti si sia persa ogni traccia.

Il 31.07.80 veniva ripescato al largo di Stromboli un relitto che, ad un primo sommario esame si ritenne potesse appartenere all'ala di un velivolo. Il relitto venne ritirato il 12.08.80 dal tenente colonnello Luigi Borzoghi del 41° Stormo di Catania presso Circomare di Lipari e conservato presso il citato Comando AM. L'esame del reperto, effettuato da ufficiali tecnici del 41° Stormo, in data 29.09.80 escluse che potesse appartenere ad un'ala di velivolo. Dagli stessi fu ipotizzato tuttavia che quel pannello potesse far parte di paratia o strutture interne non resistenti di velivoli o di imbarcazioni.

Poiché anche di questo rinvenimento nessuna notizia era mai giunta all'AG, questo Ufficio richiedeva il 9.02.87 allo SMA la documentazione originale, anche fotografica, relativa al ritrovamento avvenuto in mare tra Messina e Lipari intorno all'agosto 80, di un aereo bersaglio che era stato consegnato al 41° Aerostormo di Catania. Di certo confondendo questo episodio con quello di Stromboli.

Il 3° Reparto dello SMA, in risposta trasmetteva la documentazione (una relazione e quattro fotografie) relativa al ritrovamento avvenuto il giorno 31.07.80 al largo dell'isola di Stromboli – mostrando così di aver compreso, nonostante l'imprecisione della richiesta – di un pannello di relitto che si riteneva potesse appartenere ad un'ala di velivolo e che veniva poi consegnato al 41° Stormo (v. foglio n.SMA-343/3223/G53-1/4, 30.03.87).

Da ulteriori accertamenti veniva appurato che il reperto in disamina era rimasto depositato per diversi anni presso il Comando del 41° Stormo e successivamente, non essendo stato sottoposto ad alcun vincolo di

conservazione, era stato alienato. Allo scopo di accertare le modalità attraverso le quali era avvenuta l'alienazione del relitto, venivano escussi dalla PG i responsabili della custodia del reperto. Ma nè dalle dichiarazioni rese nè dalle indagini esperite è stato possibile far luce sulla vicenda. (v. rapp. CC. n.160376/4-30, 14.04.89).

Altro relitto veniva rinvenuto in data 2 agosto 80, sulla spiaggia antistante il campeggio internazionale di Baia Domitia, dai CC. del luogo; relitto in cui si notava la numerazione 1088-1000/0-19KU 239 e consegnato il 15 agosto successivo, al direttore dell'Aeroporto di Napoli Capodichino, Carignano Giovanni. Questi, con missiva del 26.08.80, scriveva al presidente della Commissione Ministeriale, dott. Luzzatti, riferendogli che il relitto avrebbe potuto essere un bersaglio ed era stato esaminato dall'ing. Tango del RAI di Napoli, da tecnici dell'ATI e da certo sig. Casolino Giovanni del servizio CTR della società Itavia. Quest'ultimo aveva redatto dettagliata relazione sulle caratteristiche del relitto. L'Ufficio tecnico dell'ATI escludeva che si fosse potuto trattare di relitto del DC9.

Il 16.09.80 Luzzatti chiedeva che fossero effettuate analisi sul reperto presso i laboratori AM. Gli esami riguardarono soltanto la composizione delle vernici e non la natura del reperto e se ne concluse, in data 30.07.81 che la composizione della vernice apposta sul reperto era diversa da quella riscontrata su alcuni reperti sicuramente appartenenti al DC9.

Questo Ufficio in data 09.02.87 richiedeva allo Stato Maggiore dell'AM, 1) l'originale della documentazione relativa alla fornitura dell'Aeronautica dell'aereo bersaglio col numero di identificazione 1088 (fornitore, data di acquisto, ecc.); 2) l'originale della documentazione relativa alla utilizzazione di detto bersaglio (data di impiego, manovre in cui era stato utilizzato, indicazione del mezzo usato per il lancio, nazionalità dello stesso ecc.); 3) documentazione originale relativa all'impiego del missile destinato a colpire detto bersaglio (tipo del missile usato, fornitore del missile, deposito munizioni ove esso era custodito) ovvero l'Arma cui il missile apparteneva; 4) documentazione originale del ritrovamento di altro aereo bersaglio presso Licola (Baia Domitia) avvenuto il 02.08.80.

Il 19.02.87 il relitto veniva mostrato al prof. Cantoro presso l'aeroporto di Napoli Capodichino al fine di verificare se si trattasse o meno dello stesso relitto da lui individuato a Boccadifalco. Il perito rispondeva che l'oggetto esibitogli non corrispondeva al reperto da lui analizzato nell'80.

Il 3° Reparto dello SMA, riferiva, in merito alle predette richieste:
a) che presso la Direzione Generale delle Costruzioni e delle Armi e degli Armamenti Aeronautici e Spaziali non risultava alcun acquisto di aeromobile teleguidato con numero di identificazione o matricola militare 1088;

b) che a titolo di collaborazione si comunicava che, ponendo attenzione alle possibili ipotesi di significato del numero 1088, esso poteva corrispondere ad uno dei modelli del radiobersaglio del tipo AQM 37/A. In relazione a tale ipotesi si rappresentava: “L'AM dispone di due AQM 37/A (residui dal programma di sviluppo F104/S svolto negli USA negli anni sessanta), che, tuttavia, non sono stati mai impiegati in Italia dalla Forza Armata; sul Poligono di Salto di Quirra negli anni settanta sono stati lanciati dei radiobersagli del tipo in argomento nel quadro delle prove relative al programma di qualificazione del missile Hawk migliorato, condotte a cura della NPLO (NATO Production and Logistic Organization); l'ultimo lancio di AQM 37/A sul predetto Poligono è stato effettuato nel gennaio 80 a conclusione del citato programma di qualificazione.” (v. nota n.SMA-343/3223/G53-1/4, 30.03.87)

In data 30 aprile 87, veniva nuovamente interpellato da questo Ufficio il Cantoro ed in quella occasione il perito consegnava le foto del reperto da lui visionato a Boccadifalco nel 1980, che non corrispondeva assolutamente al relitto preso in esame a Napoli il 19.02.87. Le foto consegnate da Cantoro infatti riproducevano il relitto rinvenuto ad Acquedolci, di cui infra. Cantoro non poteva riconoscere il relitto di Baia Domitia, in quanto rinvenuto in epoca in cui l'istruttoria era già stata trasferita alla competenza della Procura romana e pertanto il relitto non era mai potuto passare per a Boccadifalco.

Il 12 agosto 80 a seguito di una segnalazione della 3^a Regione Aerea e su disposizione del Sottocapo generale Ferri, il colonnello Sidoti del 3^o Reparto e il colonnello Bomprezzi del 2^o Reparto, avevano compiuto un sopralluogo presso l'aeroporto di Palermo Boccadifalco per esaminare un presunto casco di volo rinvenuto in prossimità dell'Isola delle Femmine. L'accertamento aveva come esito l'identificazione nell'oggetto di un casco protettivo ed antirumore, di produzione americana, in dotazione al personale USA. Tale oggetto era stato riconsegnato alla Capitaneria di Porto di Palermo. Così come si evince da un appunto diretto al Sottocapo generale Ferri, redatto dal colonnello Bomprezzi il 19.08.80 e siglato anche dal colonnello Sidoti.

In data 18 settembre 80 nella zona di mare antistante la località “Torre del Lauro”, sita nell'agro di Acquedolci (ME) veniva rinvenuto relitto di aereo di colore arancione con distintivo tricolore di nazionalità italiana con scritta in ambo i lati “bulloni attacco ala coppia di serraggio max 1,7kgm”. Il 20 immediatamente successivo la Procura della Repubblica di Palermo trasmetteva al Comando Stazione CC di Acquedolci e al Comando Compagnia CC. di Mistretta il seguente messaggio: “Procedo indagini peritali relative disastro aereo 27.06.80. Indispensabile pertanto acquisizione

reperito rinvenuto prossimità torrente Furiano et consegnativi. Prego rimettere, massima urgenza predetto reperito at Direzione Militare Aeroporto Boccadifalco Palermo. Dare assicurazione”.

Il 22 settembre successivo, il Comando Stazione CC. Acquedolci comunicava al sostituto di quella Procura l'avvenuto versamento del relitto alla Direzione Militare Aeroporto di Boccadifalco.

Si deve però rilevare che il reperito ancor prima di giungere nella disponibilità dell'AG di Palermo, veniva esaminato e fotografato, il 20 settembre dal maresciallo Lollino Salvatore, in forza al SIOS del 31° Sottonucleo AM di Catania ed dal tenente colonnello AM Vignola Domenico, del 41° Stormo di Catania. L'ufficiale AM dopo aver descritto il relitto riteneva di poter escludere che lo stesso fosse stato in mare per molto tempo, perché non presentava tracce di corrosione o di flora marina.

Lo stesso 22 settembre, la Procura di Palermo delegava i periti Cantoro, Pellerito, Magazzù e La Franca a prendere visione del relitto pervenuto a Boccadifalco. Il prof. Cantoro effettuava le foto del rottame (n.5 foto), identificandolo come reperito n.1.

In data 26 settembre, il capo del 3° Ufficio del 2° Reparto SMA, colonnello Edoardo Borzacchini, in un appunto trasmesso alla visione del Sottocapo di SM generale Ferri, che ne prendeva visione il 1° ottobre successivo, dopo essere stato vistato e siglato anche dal capo del 2° Reparto generale Tascio, riferiva in relazione al ritrovamento “1. in data 20.09.80 si è avuta notizia del ritrovamento di un rottame di probabile mezzo aereo nelle acque antistanti la spiaggia di Acquedolci. 2. La stampa ha immediatamente ripreso il fatto avanzando l'ipotesi che il relitto potesse avere connessioni con il DC9 Itavia. 3. Personale del Sottonucleo SIOS di Catania ed un T.C. del 41° Stormo hanno visionato il rottame, prima del suo sequestro da parte della Magistratura, senza poterne però determinare l'origine e scattare le foto. 4. Attualmente sono in atto ricerche presso il 3° e 4° Reparto, il SIOS/M ed il S.I.S.MI, intese ad identificare la provenienza del rottame.” (v. acquisizione presso SIOS/A, 08.10.91).

In data 27.09.80, il 2° Reparto SIOS/A chiedeva ai paritetici dell'Esercito e della Marina, notizie sul relitto. Entrambi gli enti in data 17.11.80 risposero di non avere informazioni sul relitto.

Sempre in data 27.09, detto SIOS, interessava sia il 3° che il 4° Reparto SMA al fine di conoscere se fosse possibile una provenienza AM del relitto.

In data 6 ottobre, il 4° Reparto comunicava che dall'esame della documentazione riteneva di poter escludere che il rottame appartenesse alla categoria di vettori, ivi inclusi i radiobersagli, in dotazione all'AM;

osservava altresì che per una precisa e definitiva identificazione dell'oggetto, si rendeva indispensabile una visita tecnica da parte di esperti di FF.AA.. In calce alla missiva si poteva rilevare un'annotazione manoscritta del generale Tascio: “2° Ufficio. Bisognerebbe identificare quanto abbiamo. Vediamo se con l'aiuto dei CC. si riesce a guardarlo nuovamente insieme ad un Ufficiale del 4° Reparto. Tascio 9/10”

In data 28.10.80 il SIOS produceva un appunto alla visione sia del Sottocapo di SM, generale Ferri, che del Capo di SM generale Bartolucci, nel quale si leggeva che attraverso le fotografie del relitto si era ritenuto che si trattasse di una parte d'impennaggio di radiobersaglio, normalmente in uso presso il poligono di Perdasdefogu per l'esercitazione al tiro contraereo; si precisava inoltre che dall'esame del materiale pubblicitario presso Costarmaereo emergeva la possibilità che il relitto fosse la parte dell'impennaggio di coda del bersaglio supersonico per missili superficie-aria “Beechcraft AQM-37A”, provato nel suddetto Poligono nel corso del programma “Helip-Oplo” relativo alle prove di tiro in Europa del missile s/a “Improved-Hawk”. Nello stesso appunto veniva dato atto che il dr.Castelli della ditta Meteor, interessata al programma di cui sopra, aveva confermato: “che il relitto è sicuramente parte dell'impennaggio di coda del bersaglio supersonico AQM-37A; che la ditta Meteor nel corso del programma “Helip-Oplo”, ha effettuato, mediante velivolo Camberra, nr.10 lanci tra il 7.06.78 e il 22.01.80 e di cui i primi due bersagli erano sicuramente coccardati e non erano dotati di apparato per autodistruzione, mentre i rimanenti 8, tutti dotati di apparato di autodistruzione, potrebbero essere stati coccardati allo stesso modo; che tutti i bersagli lanciati erano verniciati di colore arancione e tale colorazione è notevolmente resistente agli agenti atmosferici ed al salmastro.”

L'appunto concludeva affermando che il relitto non poteva – a motivo soprattutto delle date di lancio, notevolmente anteriori al giugno 80 – essere messo in relazione all'incidente del DC9 Itavia. All'appunto veniva allegata anche una nota consegnata dal dr. Castelli il 22.10.80 concernente l'elencazione dei lanci supersonici tipo AQM-37A lanciati dal 7.06.78 al 22.1.80. Accanto ai lanci effettuati il 7 e 8 giugno 78 risulta apposta la seguente annotazione manoscritta: “Sicuramente coccardati x test volo.”; mentre in calce si può leggere la ulteriore annotazione “(KH3, KH1) – 2 coccardati non erano dotati di autodistruzione – gli altri 8 erano originali USA senza coccarda italiana – colorazione arancione”.

Non può non rilevarsi subito la contraddizione tra quanto si era affermato nella prima nota, quella del 20 settembre, in cui si escludeva che il relitto potesse essere stato in mare per diverse settimane, non presentando

tracce di corrosione, e quanto scritto nel secondo, quello del 28 ottobre, ove si affermava invece di poter escludere che il relitto potesse essere messo in relazione con l'incidente al velivolo Itavia, giacchè i lanci risultavano effettuati in date notevolmente anteriori al giugno 80. Da ciò si può ben intuire che la preoccupazione principale dello SMA – come si vedrà ampiamente e in dettaglio infra – è stata e sarà nel tempo quella di evitare qualsiasi connessione tra i relitti e l'incidente al velivolo Itavia, anche se, come s'è visto, con argomentazioni contraddittorie.

In data 20 e 23 dicembre 80 lo SMA, nelle missive inviate allo Stato Maggiore Difesa ed al PM di Roma – sulle quali si ritornerà ampiamente più oltre – si riferisce del bersaglio AQM-37A: “e in merito poi al relitto trovato in data 20 settembre u.s. nelle acque di Messina, è confermato che si tratta di parte dell'impennaggio di coda di un bersaglio superficie-aria del tipo Beechcraft AQM-37A. Tale tipo di bersaglio è stato utilizzato dalla Meteor sul Poligono di Salto di Quirra nel corso del programma Helip-Oplo relativo alle prove di tiro in Europa del missile S/A “Improved Hawk”. In quell'occasione furono lanciati 10 bersagli nel periodo 07.06.79-22.01.80. Tutti i bersagli erano di colore arancione e due di essi sicuramente “cocardati” (come il relitto). Va inoltre segnalato che la vernice usata è resistente agli agenti atmosferici ed alla salsedine. Pertanto il relitto in argomento, presumibilmente trascinato in zona di Messina dalle correnti marine non può essere messo in relazione con l'incidente del DC9 dell'Itavia.”

Deve, sin da questa sede, esser rilevato che nell'appunto le date di inizio dei lanci risultano indicate nel 7.06.79 e non 7.06.78 così come riportato nell'appunto del 28.10.80.

In data 23 dicembre 80 il PM dispose il trasporto dei rottami del DC9 custoditi all'aeroporto di Boccadifalco presso i laboratori AM di Roma. Il trasporto avvenne a mezzo di velivolo G222 di Pisa ed al momento del prelevamento a Boccadifalco non era presente alcuno dei periti nominati dall'AG, dei quali invece il Magistrato aveva disposto la presenza. Costoro non furono nemmeno avvisati. Nell'occasione, è bene subito rilevare che il reperto rinvenuto ad Acquedolci non venne, inspiegabilmente, trasferito presso i laboratori AM.

In data 26.02.82, il prof.Cantoro riferisce nel corso di una riunione peritale alla presenza del PM, che il reperto contrassegnato con il nr.1, cioè il relitto di Acquedolci, è certamente caduto in mare diversi giorni dopo il disastro.

Il mancato trasferimento del reperto di cui sopra ai laboratori AM nell'80, determinerà nel collegio Blasi l'errore di considerare il reperto

descritto dal prof. Cantoro come quello rinvenuto a Baia Domitia, ma su ciò si rimanda alla parte dedicata alla perizia del collegio Blasi. A margine va detto che soltanto nel 1988 a seguito di richiesta di questo Ufficio la PG recuperava il reperto rinvenuto ad Acquedolci, che era ancora custodito presso l'aeroporto di Boccadifalco. Nonostante che a seguito di una prima ricerca il Comandante dell'Aeroporto di Boccadifalco avesse dato risposta negativa. (v. rapporto CC. n.1083/21-1-1980, 29.11.88).

Va anche rilevato che di altri due relitti, nonostante testimonianze che ne hanno riferito l'esistenza, si sono perse le tracce. Il primo rinvenuto dal signor Picciolini Luciano in data 24.09.80, che, a seguito degli articoli apparsi sui quotidiani "Il Tempo" e "La Repubblica" sul rinvenimento del relitto di Acquedolci, denunciava al Comando Stazione Carabinieri di Ostia Lido, che il 7 luglio 80 precedente, mentre navigava nel tratto di mare tra Ventotene e Ponza, aveva ripescato un relitto di circa un metro quadrato avente le caratteristiche di un'ala o dell'alettone di coda di un piccolo aereo da turismo oppure di un bersaglio aero-trainato. L'oggetto presentava tracce ben visibili di fori di entrata e di uscita di proiettili di piccolo calibro e veniva consegnato alla Capitaneria di Porto di Ponza. Il Picciolini descriveva analiticamente l'oggetto in una lettera inviata ai citati quotidiani. In data 1° ottobre 94 la Capitaneria di Porto di Ponza, a richiesta di questo Ufficio, ha dichiarato di non aver rinvenuto alcuna documentazione né il reperto denunciato dal Picciolini.

Altra notizia del rinvenimento di un relitto giungeva anni più tardi dal professore universitario Gianfranco Missiroli. Questi escusso dal PM di Bologna, dichiarava che nel mese di agosto 80, mentre era in vacanza sull'isola di Ustica, in una spiaggia poco frequentata, nei pressi dei faraglioni, aveva rinvenuto, un razzo della lunghezza di circa 50cm e dal diametro di circa 10-15cm. Ricordava di aver constatato che sul razzo vi era una fascetta, con parole in lingua inglese dal seguente significato: "Contiene fosforo, chiunque rinvenga questo ordigno, ne dia immediata comunicazione all'Autorità di polizia locale" "U.S. Air Navy". Di tale rinvenimento aveva dato immediatamente comunicazione ai Carabinieri della locale stazione, che giunti sul posto provvidero a rimuovere l'ordigno e a metterlo a disposizione della Capitaneria di Porto di Palermo. Il Missiroli non ricordava di aver reso dichiarazioni scritte. (v. esame Missiroli Gianfranco, PM Bologna 17.09.86).

Richiesti accertamenti al Comando dell'Arma CC. di Ustica non è risultato alcun atto relativo a quanto dichiarato dal Missiroli. (v. rapp. CC. Ustica, 26.11.93).

2.5. Campagne di recupero del relitto.

La necessità di recuperare il relitto del DC9 emerse sin dalle prime fasi dell'istruttoria. Il 9 luglio 80 l'inquirente di Palermo chiedeva al Ministro della Marina la disponibilità di mezzi idonei a localizzare la presenza di masse metalliche in profondità. Lo Stato Maggiore della Marina rispose negativamente con missiva del 12 luglio 80. A novembre del 1981 la Commissione Luzzatti contattava alcune società per l'elaborazione di uno studio di fattibilità per il recupero del relitto. Lo stesso mese la Procura di Roma segnalava al Ministro dei Trasporti, Balsamo, “che ai fini di giustizia penale, il recupero dei relitti poteva rivelarsi determinante per l'accertamento delle cause del disastro essendo i reperti recuperati in superficie insufficienti a dare una risposta appagante alla risoluzione di una vicenda che, per le sue proporzioni e per le illazioni che sono state diffuse, esige che non venga tralasciata alcuna via utile alla scoperta della verità”. Veniva sollecitata, all'uopo, ogni opportuna iniziativa presso le competenti autorità di Governo sì da rendere fattibile il compimento delle operazioni di ricerca, localizzazione e recupero del relitto.

Dopo un anno circa il Ministro dei Trasporti trasmetteva alla Presidenza del Consiglio ed al Ministro del Tesoro uno schema di disegno di legge per la ricerca ed il recupero del relitto che prevedeva una proposta di stanziamento di 10 miliardi. A distanza di più di un anno il Ministro del Tesoro Goria esprimeva, sullo schema di disegno di legge, parere contrario all'ulteriore corso del provvedimento, mancando la richiesta della relativa copertura finanziaria.

Al recupero del relitto si giungerà soltanto all'aprile del 1987 con una convenzione di appalto con la società francese Ifremer. Un ulteriore recupero verrà effettuato nel '91 con la società britannica Wimpol. Su entrambe le campagne si riferirà in dettaglio più innanzi.

Deve però esser subito rilevato che timori di prendere decisioni e cavilli procedurali – che avrebbero potuto essere risolti in breve tempo dalle autorità politiche e giudiziarie del tempo – hanno ritardato di diversi anni il recupero del relitto. Se ciò, invece, fosse avvenuto tempestivamente, se il relitto fosse stato cioè recuperato a breve distanza di tempo dall'evento, probabilmente, oltre ad impedire effetti di danno sui reperti non si sarebbero verificati quei fatti che hanno determinato sui fondali esplorati per il recupero “strane” tracce di trascinamento e vuoti in corrispondenza di crateri come da oggetti pesanti parzialmente insabbiati, che compaiono nei filmati della società Wimpol. Ma su queste vicende infra.

3. Le prime indagini.

3.1. I provvedimenti della Procura di Palermo.

A poco più di due ore dal fatto, precisamente alle 23.15, la Procura della Repubblica di Palermo, nella persona del sostituto Guarino, veniva informata da tal Greco, addetto al traffico presso l'aeroporto di Palermo Punta Raisi, che il DC9 Itavia del volo IH870, decollato da Bologna, che sarebbe dovuto arrivare a Palermo alle 21.13, manteneva il silenzio radio sin dalle ore 20.55. Tale notizia veniva confermata all'Ufficio della Procura subito dopo per via telefonica dal colonnello Subranni Comandante della Legione CC. di Palermo.

Per effetto di questa informazione la Procura dava disposizioni perchè mezzi navali compissero ricerche lungo la rotta tra Ustica e Ponza (v. promemoria Guarino 27.06.80).

Tra il 28 giugno e il giorno in cui si spogliò degli atti, la stessa Procura pose in essere molteplici attività, delle quali qui di seguito le principali. Quel 28 giugno fu ordinato il sequestro delle registrazioni delle comunicazioni terra-bordo-terra di Roma-Ciampino e Palermo Punta Raisi con il DC9 (v. decreto Procura Palermo 28.06.80 per le prime registrazioni, e promemoria stessa Procura, pari data, per le seconde). Lo stesso 28 giugno il sequestro di Punta Raisi veniva eseguito dal Commissariato PS presso lo scalo marittimo ed aereo di Palermo e così si acquisiva una bobina con registrazione del traffico aereo del 27.06.80 (v. sequestro Commissariato sopra specificato, 28.06.80). L'altro sequestro fu eseguito invece il 30 successivo dall'Ufficio di PS di frontiera aerea nell'aeroporto internazionale di Roma-Ciampino, nell'Ufficio RIV di tale aeroporto alla presenza del tenente colonnello Guido Guidi e del tenente colonnello Bernardino Paolucci. Qui furono individuati tre nastri magnetici racchiusi in contenitori metallici a forma circolare, contraddistinti dai numeri 1, 6, e 7, contenenti le registrazioni radiotelefoniche di tutte le frequenze del Centro di Controllo del Traffico Aereo di Roma e delle comunicazioni telefoniche di tutti gli enti interessati, avvenute quel 27 giugno 80 nei seguenti orari: bobina nr.1 dalle ore 07.00GMT alle ore 20.55GMT del 27.06.80; bobina nr.6 dalle ore 07.00GMT alle ore 21.00GMT dello stesso 27.06.80; bobina nr.7 dalle ore 07.00GMT alle ore 20.55GMT sempre del 27.06.80.

Le bobine, regolarmente sigillate, non furono però acquisite agli atti, bensì affidate ai predetti ufficiali e concentrate nella cassaforte della Sezione

Inchieste dell'Ufficio Operazioni della RIV, a disposizione della Procura di Palermo (v. verbale dell'Ufficio di PS predetto, 30.06.80). Questi nastri di registrazione sono quelli che aveva interrotto Massari, come indicato nella parte relativa a Ciampino, e conservati nella cassaforte del suo Ufficio. Al relativo capitolo si rinvia per i dettagli di quelle operazioni. Le ragioni per cui tali bobine non furono prelevate emergono da una nota del sostituto Guarino, in cui leggesi che l'apparecchiatura relativa ad esse è ingombrante e che a Palermo non ci sono tecnici in grado di leggere quelle registrazioni. Di conseguenza quella Procura disponeva che le cose sequestrate restassero a Roma, anche in considerazione degli sviluppi del problema della competenza territoriale (v. promemoria Guarino 02.07.80).

Il 29 giugno la Procura dispose, come s'ha modo di vedere nel capitolo dedicato ai recuperi, la concentrazione di tutti i relitti e reperti relativi al disastro, presso l'aeroporto di Palermo Boccadifalco (v. fono da Procura a Questura di Palermo 29.06.80).

Il 2 luglio la Procura emise decreto di sequestro di tutta la documentazione concernente l'acquisto dalla società costruttrice e i successivi passaggi di proprietà del velivolo precipitato, le attività di esercizio, le manutenzioni e i periodici controlli della stessa macchina. L'esecuzione fu delegata alla Guardia di Finanza, le cui articolazioni provvidero presso gli aeroporti di Bologna, Palermo e Catanzaro, presso la sede legale dell'Itavia a Lamezia e presso la direzione tecnica di questa compagnia a Ciampino (v. decreto di sequestro Procura di Palermo 02.07.80 e processi verbali di esecuzione del 3 e 4.07.80).

Il 5 luglio emissione di nuovo decreto di sequestro sempre da parte della Procura di Palermo, quello di maggior rilievo e la cui esecuzione troverà ostacoli e presenterà aspetti mai con precisione chiariti. E' il provvedimento che concerne "le registrazioni delle intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul Mar Tirreno nella notte tra venerdì 27 giugno e sabato 28 giugno 80, tra le ore 20.00 e le ore 23.15". L'esecuzione veniva delegata al comandante del Gruppo Carabinieri di Palermo con facoltà di subdelega (v. decreto di sequestro Procura di Palermo, 05.07.80). Come ben si nota, quell'AG vuole acquisire dati radar non solo al momento della caduta o ad un tempo di poco precedente l'evento, ma su tutto il volo – è ovvio che gli orari indicati nel provvedimento sono in ora locale – e ben oltre, per più di due ore oltre il disastro, nel chiaro intento di ricostruire le modalità del volo dal decollo all'evento di caduta, e anche quanto verificatosi nel cielo del Tirreno nei tempi successivi al disastro.

Due giorni dopo il comandante del Gruppo, tenente colonnello Francesco Valentini, inviava un messaggio in cifra al Comando della 3^a

Regione Aerea a Bari, comunicando la delega ricevuta, ma aggiungendo all'oggetto del sequestro, lì ove si indicavano i radar militari comunque operanti sul mar Tirreno, una precisazione limitativa e cioè la frase "con particolare riferimento all'allineamento Latina-Ponza-Palermo". Richiedeva poi, il colonnello Valentini, l'accentramento del materiale presso il Comando della 3^a Regione e di essere avvisato al momento della disponibilità di esso (v. messaggio da CC. Gruppo Palermo a Comando 3^a Regione Aerea, 07.07.80). Con la limitazione sopra specificata venivano esclusi dal provvedimento tutti quei radar che comunque vedono sul Tirreno e comunque seguono il volo del DC9, e di cui nel prosieguo dell'istruttoria emergerà tutta l'importanza, ovvero Poggio Ballone, Potenza Picena, Poggio Renatico, Capo Mele, Siracusa.

Valentini non ricorda per quale ragione abbia apposto tale limitazione al contenuto del sequestro. Esclude di aver avuto rapporti con ufficiali dell'Aeronautica prima della compilazione del fonogramma. "Può darsi – asserisce – che la dizione mi sia stata suggerita da qualche mio collaboratore, che ha anche materialmente compilato il messaggio, o da altri collaboratori che assistevano il magistrato" (v. esame Valentini Francesco, GI 08.09.90). Tali dichiarazioni non sono assolutamente credibili sia perché collaboratori dell'ufficiale o del magistrato mai si sarebbero potuti permettere di apportare una modificazione così vistosa del provvedimento, sia perché tale devastante riduzione non può essere stata suggerita se non da addetti ai lavori, quali ufficiali dell'AM, che il Valentini ha con ogni probabilità contattato anche prima dell'esecuzione del decreto.

Il 12 successivo questo ufficiale comunicava alla Procura che il Comando della 3^a Regione aveva disposto l'accentramento del materiale presso l'aeroporto di Trapani-Birgi, e non, come richiesto, presso la sede dello stesso Comando in Bari (v. nota Gruppo CC. di Palermo a Procura Palermo 12.07.80). Anche su questa circostanza Valentini ricorda poco. La decisione di accentrare il materiale a Trapani-Birgi, riferisce, gli fu comunicata con ogni probabilità dalla 3^a Regione stessa. All'accentramento aveva provveduto la stessa Aeronautica nella parte militare di quell'aeroporto, all'epoca aperto anche al traffico civile (v. esame Valentini citato). Nel messaggio alla Procura Valentini riferiva anche che il Comando della 3^a Regione aveva fatto presente che per consegnare il materiale di cui al provvedimento di sequestro era necessaria una comunicazione dell'AG al Gabinetto del Ministero della Difesa. Per questa ragione il Comando del Gruppo aveva trattenuto il provvedimento in attesa di notificarlo in sede di acquisizione al Comandante dell'aeroporto di Trapani-Birgi (v. nota Gruppo CC. di Palermo citata). Immediatamente si rilevano in questo

comportamento profili non ortodossi rispetto alla corretta esecuzione di un provvedimento di sequestro. Sul punto fu redatto nel 90 un articolato studio dalla Commissione Stragi che tuttora conserva il suo valore e merita di essere riportato nei passaggi principali.

Dopo aver definito la funzione e lo scopo del sequestro penale ed essersi soffermato sugli effetti della notificazione – da cui decorre il trasferimento autoritario del potere di disposizione sulle cose pertinenti al reato dal loro titolare agli organi giuridici – il documento prende in esame il provvedimento Guarino, rilevando che il magistrato aveva disposto che “le registrazioni fossero immediatamente consegnate, da chiunque le avesse detenute ed ovunque si fossero trovate, all’ufficiale di PG all’uopo incaricato”. Il colonnello Valentini nè acquisì, né notificò il provvedimento. Il decreto perciò non fu formalmente notificato ad alcun organo dell’Aeronautica Militare, anche se il Comando della 3^a Regione Aerea ne era venuto a conoscenza. E non lo sarà più in seguito, anche perché nel frattempo l’inchiesta viene trasferita a Roma e il sostituto procuratore incaricato emette il 16 luglio successivo un autonomo, anche se analogo, provvedimento. Se ne può dedurre che, pur avendo avuto l’AM conoscenza del decreto, per essa non si verificarono gli effetti tipici che la norma penale fa discendere dalla rituale notificazione e cioè il vincolo di indisponibilità delle cose assoggettate a sequestro. L’estrazione di copie di quelle registrazioni, la formazione da esse di tabulati od altro non furono interdette e, se avvenute, non hanno integrato alcuna violazione.

Altra “stranezza” verificatasi nel corso di questa esecuzione è l’“invito” da parte dell’AM al magistrato di informare il Gabinetto del Ministero della Difesa. L’esercizio del potere di acquisizione del PM – si legge sempre nel documento della Commissione – non prevede l’assolvimento di formalità preventive di tal genere. Né quell’invito poteva stimarsi preordinato alla proposizione di eccezione di insequestrabilità, giacchè l’AM avrebbe potuto direttamente ed autonomamente sollevare la questione del segreto militare senza essere condizionata dalla comunicazione del magistrato al Gabinetto della Difesa (v. scheda Commissione Stragi sul sequestro dei nastri di registrazione del Centro Radar di Marsala, 02.04.90).

Comunque nel frattempo la concentrazione del materiale indicato nel decreto di sequestro, seppure, anzi nonostante la limitazione del colonnello Valentini, procedette e furono raccolte presso l’aeroporto di Trapani-Birgi le registrazioni di più Centri Radar. Infatti il 10 luglio il comandante della 3^a Regione Aerea ordinava quell’accentramento, rivolgendosi alla 1^a Regione Aerea di Milano, al 21° CRAM di Poggio Ballone – e questi due indirizzi

potrebbero dimostrare che si stava operando nonostante la limitazione Valentini, sia perché appariva necessario acquisire dati anche di altri siti, sia perché forse si stimava ancora pericoloso operare in maniera a dir poco così scorretta e sleale – al 22° CRAM di Licola e al 35° CRAM di Marsala, e disponendo che il 3° ROC di Martina Franca provvedesse a formare tre copie del materiale da destinare rispettivamente all'ITAV 2° Reparto, allo Stato Maggiore della 3^a Regione e al Comando dell'aeroporto di Trapani-Birgi (v. telex Stato Maggiore 3^a Regione Aerea, 10.07.80).

3.2. I provvedimenti della Procura di Bologna.

L'indomani del disastro, il 28 giugno, la Procura della Repubblica di Bologna, nella persona del Procuratore Capo Sisti, a seguito della notizia diffusa dal giornale radio di quello stesso giorno alle 7.30, secondo cui l'Itavia non escludeva, tra le cause dell'incidente, l'ipotesi del sabotaggio, richiedeva alla Digos locale di acquisire a norma dell'art.342, c.p.p.'30, il piano di volo del DC9 e sue eventuali modifiche, la registrazione delle comunicazioni terra-aereo, il verbale di visita ispettivo-tecnica in Bologna; la lista dei passeggeri ed ogni altro documento concernente il carico. Richiedeva altresì l'assunzione a verbale del direttore dell'aeroporto e del controllore di volo in servizio al momento del decollo, e comunque di dare immediato corso alle prime indagini di Polizia Giudiziaria. Tutto, precisava, senza pregiudizio delle iniziative che avrebbe adottato l'AG competente, a seguito dell'accertamento del luogo del disastro e di conseguenza della competenza territoriale (v. nota della Procura della Repubblica di Bologna a Digos Bologna, 28.06.80).

Nei giorni immediatamente successivi al disastro procedono così sia l'AG di Palermo che quella di Bologna, con richieste di notizie, acquisizioni di documenti, sequestri ed esibizioni.

Il 2 luglio 80 la Digos di Bologna trasmetteva alla Procura della Repubblica l'esito delle indagini esperite, consistenti nell'acquisizione di: 1. piano di carico; 2. tagliandi di volo; 3. lettere di vettura; 4. lista dei passeggeri e merci; 5. lettere di trasporto e merci; 6. stralcio del Q.D.B. (quaderno di bordo, sul quale vengono annotate le eventuali avarie rilevate in sede di controllo tecnico), fotocopia del piano di volo, relativa al DC9 IH870, trattandosi di piani ampiamente predeterminati e a durata stagionale; 7. estrapolazione della registrazione riguardante l'aeromobile interessato, essendo questa inserita in una bobina relativa a tutto il traffico aereo.

Poichè nel corso dell'acquisizione era emerso che gli aeromobili appena fuori dalla competenza dell'aeroporto bolognese venivano presi in consegna dal centro controllo di "Milano 2" operante a Monte Venda Padova, la Digos di Bologna in data 30.06.80, con telegramma Cat.A.4.80/Gab., richiedeva alla Questura di Padova di assumere eventuali dati relativi all'incidente.

Venivano inoltre assunti a sommarie informazioni, sempre dalla Digos bolognese, in data 28.06.80 il direttore dell'aeroporto, dr. Costa Gaetano e il controllore di volo al momento del decollo Minuzzo Dante. Il primo riferiva che: "...il Comandante Palagi, ed il suo equipaggio, all'arrivo del volo 881 Palermo/Bologna, non aveva dichiarato nessuna anomalia. Il Comandante Gatti, ritenendo sufficiente il carburante per il volo Bologna/Palermo (un'ora e trenta di volo senza scalo intermedio), contro un'autonomia di tre ore di volo, non ordinava il rifornimento, accettava la regolarità del piano di carico e decollava alle 20.08". Il secondo: "...alle ore 17.46GMT equivalenti alle ore 19.46 iniziavano le comunicazioni tra l'aeromobile in questione e la torre di controllo nella persona dichiarante, per le normali procedure che precedono un volo. Infatti tutte le comunicazioni riguardanti la messa in moto, il rullaggio, l'autorizzazione ed il decollo avveniva come segue: tutto regolare come avviene nella routine quotidiana, e cioè nello standard più assoluto come avviene nelle comunicazioni terra-bordo-terra".

In relazione alle cause dei ritardi tecnici subiti, veniva trasmessa alla Procura bolognese la relazione del brigadiere di PS Migliano Eugenio, dalla quale si rilevava che elementi in ordine ai ritardi potevano essere acquisiti presso la sede centrale dell'Itavia sita a Ciampino. Questo sottufficiale redasse anche un elenco dei ritardi superiori a 30 minuti registrati dal DC9 I-Tigi nel mese di giugno (v. relazione brg. di PS Migliano Eugenio, 30.06.80).

In relazione all'acquisizione della documentazione riguardante la manutenzione del DC9, veniva interessato l'ufficio di PS presso Fiumicino con fonogramma del 28.06.80 della Procura della Repubblica di Bologna, trascritto dalla locale Questura, con il quale si richiedeva l'acquisizione dei "cartoni di manutenzione", in quanto tutte le riparazioni tecniche avvenivano presso l'aeroporto di Ciampino. (sequestro della Polizia di Frontiera di Ciampino, presso l'ufficio del Direttore Tecnico della Società Itavia, 28.06.80).

Questo stesso giorno la Digos di Bologna richiedeva con telegramma alla Questura di Roma, per effetto al provvedimento della Procura di Bologna, di acquisire presso la Direzione Generale dell'ITAV il piano di

volo del 27.06.80 tratta Bologna-Palermo ed eventuali verbali di visite ispettive tecniche, eseguite in Bologna ed altrove al velivolo in questione.

Nel trasmettere la documentazione di cui sopra alla Procura della Repubblica di Bologna, la Digos segnalava le seguenti circostanze: 1. il DC9 nell'effettuare lo scalo presso l'aeroporto "G.Marconi" – Bologna – non aveva effettuato rifornimento; 2. da un sommario esame del piano di carico, doveva escludersi un eccessivo carico rispetto a quello previsto; 3. durante i controlli di routine espletati dal personale della PS, non erano state rilevate differenze tra il numero dei passeggeri ed il bagaglio a mano nè altre anomalie. (v. relazione di servizio, dell'app. di PS Renzi Francesco e Guardia PS Picolli Massimo, in servizio presso il posto di Polizia dell'aeroporto di Bologna la sera della sciagura, datata 27.06.80); 4. in relazione alla notizia secondo cui a bordo del velivolo vi fosse il noto estremista di destra Marco Affatigato, veniva precisato che tale notizia era priva di fondamento in quanto quest'ultimo si trovava all'estero. (dalla nota della Questura di Lucca si desumeva che la madre dell'Affatigato, aveva riferito che il proprio figlio si era messo in contatto con lei per rassicurarla sul proprio stato di salute, smentendo così quelle notizie stampa che lo davano a bordo del DC9).

Sempre la Digos di Bologna il 5 luglio trasmetteva alla Procura della Repubblica di Roma lo stralcio delle comunicazioni TBT tra l'ATCC di Monte Venda (PD) ed il pilota; dette comunicazioni erano state consegnate dal 1° ROC - Comando Operativo in data 4 luglio 80 al dr. Bucciarelli della Questura di Padova in esecuzione al decreto emesso dalla Procura della Repubblica di Bologna in data 30.06.80.

3.3. Il passaggio della competenza alla Procura di Roma.

Il 30 giugno la Procura di Palermo richiedeva a quella di Bologna, dopo averla informata che procedeva alle indagini preliminari e agli atti urgenti relativi al disastro, di trasmettere i registri di check-up già sequestrati dall'Ufficio di Bologna (v. fono Procura Palermo a Procura Bologna, 30.06.80). Quello stesso 30 sempre la Procura di Palermo richiedeva al Ministero dei Trasporti, al fine di determinare l'Autorità Giudiziaria competente sul fatto, quale fosse il luogo di iscrizione dell'aeromobile precipitato (v. telex Procura Palermo a Ministro dei Trasporti, 30.06.80). Nello stesso giorno la Direzione Generale dell'Aviazione Civile del detto Ministero comunicava che luogo di abituale ricovero dell'aeromobile in

questione, cioè dell'I-Tigi, ai fini di cui all'art.1240, 2°co., codice della navigazione, era l'aeroporto di Roma-Ciampino.

In un fonogramma senza data, ma che deve collocarsi tra il 30 giugno e il 1° luglio, successivo cioè alla risposta di Civilavia, la Procura di Palermo informava quella di Bologna che il fascicolo degli atti relativi alla sciagura sarebbe stato trasmesso per competenza alla Procura della Repubblica di Roma (v. fono senza data, affoliato a pag. 39, vol.I, fasc.1). A seguito di tale fonogramma il 2 luglio la Procura di Bologna trasmetteva i propri atti relativi, per competenza a quella di Roma (v. nota Procura di Bologna, 02.07.80). Il fascicolo di Bologna veniva assegnato il successivo 3 luglio al sostituto Santacroce.

Il 10 luglio la Procura di Palermo anch'essa trasmetteva, dopo aver compiuto gli atti urgenti, il proprio fascicolo di atti relativi al disastro “parendo ravvisabile nei fatti la competenza di codesta Procura, atteso che, ai sensi dell'art.1240, C.N., il luogo di abituale dimora dell'aeromobile coinvolto risulta essere l'aeroporto di Roma-Ciampino” (v. nota da Procura di Palermo a Procura di Roma, 10.07.80). Tale nota è diretta nominativamente al sostituto Santacroce e non impersonalmente alla Procura, giacchè quel sostituto era già stato delegato al procedimento.

La competenza si radica perciò presso l'AG romana sulla base del principio ex articolo citato, secondo cui la competenza appartiene al giudice del luogo ove ha sede la rimessa dell'aeromobile. Tale competenza non fu contestata sino al 4 aprile 92, allorché la difesa degli imputati Muti, Salmè, Ballini, Giordano, Russo, Muzzarelli, Coltelli e Piccioni, eccepì l'incompetenza territoriale di questo Giudice Istruttore in pro di quella del Tribunale di Trapani, dal quale sarebbero stati compiuti i primi atti del procedimento. Su tale eccezione questo GI deciderà il 23.04.92. In merito alla questione sulla competenza nel relativo capitolo.

3.4. I provvedimenti della Procura di Roma.

Il 16 luglio la Procura di Roma, oramai titolare dell'inchiesta, emise nuovo decreto di sequestro delle registrazioni. Questo provvedimento specificamente concerneva: 1. le registrazioni su nastro magnetico dei tracciati del radar della difesa aero-territoriale operante nella zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo, “da ricercarsi presso l'ITAV-Traffic di Roma-Eur”; 2. le registrazioni su nastro magnetico dei tracciati radar “Marconi e Selenia” riguardanti il volo IH-870 Bologna-Palermo del 27.06.80, “da

ricercarsi come sopra”; 3. le registrazioni delle comunicazioni TBT inerenti al volo sopra detto, “da ricercarsi come sopra”; 4. la mappa dei ritrovamenti dei relitti e delle salme in mare, “da ricercarsi presso il Centro di Soccorso Aereo di Martina Franca e presso il Dipartimento Marittimo di Napoli”; 5. il frammento rinvenuto nei pressi dell’isola di Ponza e affidato in custodia alla Compagnia CC. di Latina. (v. decreto di sequestro PM, 16.07.80).

La formulazione di questo provvedimento induce immediatamente a due considerazioni. In primo luogo che il Magistrato dovette ricorrere ad informazioni provenienti principalmente dall’AM – in questo caso ribadite dal presidente della Commissione Ministeriale. Ma che sicuramente per la loro precisione tecnica, trovavano origine in ambienti AM, gli stessi che avevano ispirato la esecuzione del decreto palermitano – e fin qui nulla di male stante la veste di certo ufficiale di chi riferì queste informazioni. In secondo luogo che egli fissò, nella ricerca delle registrazioni radar della Difesa, un’area più che analoga a quella della limitazione Valentini e cioè “la zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo”. Un suggeritore, prescindendo ovviamente dalla correttezza dell’istruttore e tenendo presente lo stato della conoscenza di chiunque si fosse trovato in quella posizione, deve perciò esserci. E di certo non può essere quello che chiama in causa il colonnello Valentini, cioè un suo collaboratore o un collaboratore di Guarino. E’ comunque una entità che opera a Palermo e a Roma, una entità che conosce il valore di quella restrizione e sa quanto si perde per sempre non assicurando al sequestro giudiziario le registrazioni dei siti in automatizzato e i DA1 di quelli fonetico-manuali esclusi dalla limitazione Valentini e dall’analogo provvedimento di Roma. Valori di cui ci si renderà conto a distanza di anni, allorchè, senza alcun aiuto sostanziale da parte dei detentori delle cognizioni in materia di radar di Difesa Aerea, lo stato della conoscenza dell’Ufficio e dei suoi periti progredirà in termini non indifferenti, e tali in grado da stimare quei valori. Questa limitazione viene recepita – e questo dimostra che al tempo correva sulla bocca dei più – dal Presidente della Commissione Amministrativa, Luzzatti, che anche lui indica come zona d’interesse per le registrazioni radar quella compresa tra Latina-Ponza-Palermo.

Ma, al di là di queste considerazioni, deve anche rilevarsi che sin da questi primi passi della pluriennale inchiesta emergono profili di una occulta regia, che segue di continuo e con somma attenzione i movimenti degli inquirenti, e già li limita, li ostacola, e forse – occorrono altri elementi di fatto – li devia.

L’esecuzione fu delegata al Nucleo Centrale della Polizia Giudiziaria della Guardia di Finanza, con facoltà di subdelega. I reperti una volta

acquisiti, sarebbero stati affidati al presidente della Commissione di inchiesta tecnico-formale del Ministero dei Trasporti, dr. Carlo Luzzatti, “per le determinazioni di competenza con riferimento allo sviluppo e all’interpretazione delle registrazioni su nastro magnetico dei rilevamenti radar” (v. decreto di sequestro PM, 16.07.80).

Anche qui si nota per la prima volta – ma ci saranno conferme nel prosieguo – una situazione strana, determinata con ogni probabilità da errate o carenti comunicazioni tra le Procure. E cioè i reperti invece di essere destinati a quei collegi di periti che già esistono per effetto delle decretazioni di Palermo – v. capitolo dedicato alle perizie – sono indirizzati alla Commissione ministeriale. E tale destinazione purtroppo determinerà una serie di forti inconvenienti e incomprensioni, che si protrarranno per anni, di talchè i periti giudiziari non potranno prendere visione nè esaminare il materiale radaristico sino all’88.

Il 21 immediatamente successivo il decreto veniva notificato nelle mani del comandante del 2° Reparto dell’ITAV, il colonnello Fiorito De Falco, di cui molto dovrà dirsi infra nelle parti dedicate all’ITAV e alla sua posizione come indiziato. Costui nel verbale di notifica rendeva le seguenti dichiarazioni: “le registrazioni dei tracciati radar della Difesa Aerea operanti nella zona tra Latina-Ponza e Palermo (CRAM Licola e CRAM Palermo) sono state accentrate presso l’aeroporto di Palermo a seguito di accordi precedenti con l’AG di Palermo per facilitarne la messa a disposizione della predetta Procura, precedentemente incaricata del caso in esame. Le registrazioni magnetiche dei radar Selenia e Marconi sono ancora in possesso di questa RIV di Ciampino, ente presso il quale sono attestati i predetti radar. Le registrazioni magnetiche inerenti le comunicazioni TBT tra velivolo IH-870 e l’ente di controllo principale (Roma) sono parimenti giacenti presso la Direzione RIV di Ciampino, in quanto sottoposte a sequestro da parte della Magistratura di Palermo, precedentemente interessata alle indagini. Per quanto sopra disporrò immediatamente di far affluire presso l’ITAV-Traff. il materiale di cui sopra per la consegna alla Procura della Repubblica di Roma in ottemperanza a quanto disposto dalla stessa” (v. processo verbale di notifica, 21.07.80).

Il giorno seguente la consegna del seguente materiale: “- nr.1 nastro magnetico dei tracciati radar “Marconi e Selenia” riguardante il volo IH-870 Bologna-Palermo del 27.06.80, contrassegnato dal nr.A0041, corredato di “Listing Plots” e di “Planimetria” 1:1.000.000, contenente lo sviluppo grafico della traiettoria. - nr.3 bobine delle comunicazioni TBT e telefoniche inerenti il volo IH-870 Bologna-Palermo del 27.06.80 contrassegnate a cifre romane in I, VI e VII, relative a Roma controllo, mentre per quanto riguarda

le bobine delle comunicazioni TBT e telefoniche relative a Bologna TWR, sono già state messe a disposizione della AG di Bologna, e precisamente sono state consegnate al dr. Bucciarelli Luigi della Questura di Padova in data 04.07.80. - Stralcio delle registrazioni dei tracciati radar della Difesa Aerea territoriale di Licola e Marsala". A proposito di queste ultime registrazioni il detto colonnello specificava a verbale che il radar di Licola non aveva nastri di registrazioni in quanto basato su sistema fonetico-manuale. Le registrazioni su nastro relative al radar di Marsala erano invece inserite nell'elaboratore elettronico di tale radar e "disponibili per l'eventuale decodifica da parte della Commissione d'inchiesta, perché sulle stesse sono riportati dati di carattere classificato". (v. processo verbale di sequestro, 22.07.80).

Come si vede le registrazioni di Marsala non vengono sequestrate né si parla di quelle di Poggio Ballone pure accentrate a Trapani-Birgi come della documentazione richiesta alla 1^a Regione e preparata per l'invio a Trapani da Monte Venda. Di queste ultime due documentazioni non si parlerà più sino a quando nel '92 si avrà conferma che quanto meno quella di Poggio Ballone fu trasferita da Grosseto a Birgi. Ma su questo punto più dettagliatamente, allorché si parlerà del sito di Poggio Ballone e delle vicende del materiale ad esso relativo. (v. esami Gon Alessandro e Maresio Luigi, GI 26.03.92).

Sull'argomento Fiorito De Falco sarebbe ritornato nell'ottobre successivo, scrivendo sulla propria agenda: "Parlato con Pacini (V.Com. 3° ROC 094-250 opp. 4195) e spiegato qtn (nota dell'estensore) CRAM Marsala - La pizza è disponibile, ecc. ecc. Suggerito di non intralciare ingresso Procuratore in installazione per sequestro pizza. Questi potrebbe ritenere che stiamo facendo ostruzionismo perché abbiamo qualcosa da nascondere - quando sappiamo bene che ciò non è vero. Del resto SMA è informato e 3^a R.A. pure". Ancora: "- Sidoti: spiegato che quando, per ordine di Stataereo (colonnello Brindisi) ho consegnato il materiale richiesto a Magistratura, ho trovato una formula ambigua per dare tempo all'AM di pensarci su, con la quale facevo capire che la pizza del CRAM di Marsala non poteva essere tolta dall'elaboratore perché ne fa parte integrante. Ciò è vero nel senso che il soft Nadge è peculiare per il Nadge e non può essere girato su altro calcolatore che non sia quello Nadge. Suggerivo che il magistrato fosse "autorizzato" ad accedere al CRAM per l'eventuale trascrizione della pizza su moduli." (v. agenda Fiorito De Falco, 02.10.80).

Il 23 luglio la Guardia di Finanza riferiva sulla esecuzione del sequestro, specificando che i reperti sarebbero stati consegnati al presidente

della commissione tecnico-formale – cosa che avvenne il 24.07.80 –, e riservandosi sulla esecuzione presso il Soccorso Aereo di Martina Franca, il Dipartimento Marittimo di Napoli e la Compagnia CC. di Latina, ma nulla precisando sul da farsi rispetto ai reperti non acquisiti di Marsala (v. nota Nucleo Centrale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza, 23.07.80).

Le mappe di Napoli e di Martina Franca come il frammento di Ponza saranno acquisite tra il 2 e il 6 agosto, come risulta dalle relative relate della Guardia di Finanza. In effetti in data 2 agosto veniva acquisita – a seguito del decreto già notificato il 31 precedente – presso gli uffici del Comando in Capo del Dipartimento di Militare Marittimo Basso Tirreno, la seguente documentazione: - nr.4 mappe ritrovamento relative ai giorni 28-29-30 giugno e 1° luglio 80; - messaggi: -GDO 021315Z n.658/RCC di Aerosoccorso di Martina Franca; - GDO 081400B n.NA/01/14143 di Maridipart Napoli; -GDO 141121B n.NA/01/14271 di Maridipart Napoli; - GDO 180830B n.NA/01/14333 di Maridipart Napoli; - GDO 082130B n.C.A.T. A4/1980 GAB del Centro Ricerche Soccorso Martina Franca; - fotocopia della relazione sulle condizioni meteoceanografiche nell'area dell'incidente di volo DC9 del 27.06.80; - fotocopia del foglio nr.155971 del 18.07.80 di Maridipart Napoli (v. verbale sequestro 02.08.80). Il 6 agosto, il comandante del 3° ROC consegnava copia della mappa richiesta, specificando che l'originale era stato consegnato alla Procura della Repubblica di Palermo, nella persona del Sostituto Procuratore Guarino (v. verbale sequestro, 06.08.80).

Sull'attività della Guardia di Finanza presso Martina Franca s'è indagato a proposito dell'attivismo dei Servizi alla fine di quel mese di luglio 80. Al relativo capitolo si rinvia. Per quanto concerne le registrazioni dei radar militari – a questo punto già ridotte soltanto a quelle del CRAM di Marsala – la Procura di Roma verbalmente delega quella di Palermo a proseguire il rapporto con il Gabinetto della Difesa. Infatti il 4 agosto il sostituto Guarino invia una nota a detto Gabinetto, con la quale comunica di aver disposto con provvedimento del 5 luglio precedente la consegna delle “registrazioni delle intercettazioni dei radar militari”. Qui Guarino non richiama né l'allineamento Latina-Ponza-Palermo del colonnello Valentini, né la zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo del sostituto romano, ma genericamente sembra riferirsi a tutta la estensione del suo provvedimento. Non solo; non fa alcun riferimento alla relata con le dichiarazioni del colonnello Fiorito De Falco, che aveva ulteriormente ristretto l'oggetto del provvedimento, indicando solo Marsala come CRAM con registrazioni su nastro (v. nota Procura Palermo al Gabinetto del Ministero della Difesa, 04.08.80). Entrambe le Procure però sembra abbiano aderito alla prospettata

necessità di comunicazione del magistrato al Ministero della Difesa in ordine al sequestro di queste registrazioni.

A seguito di questa comunicazione il Ministero chiedeva parere allo Stato Maggiore dell'Aeronautica e all'Ufficio Legislativo sulla consegna di quel materiale alla magistratura (v. nota del Ministero della Difesa, 16.08.80).

Lo Stato Maggiore in risposta comunicava che quanto richiesto dalla Procura di Palermo era già stato reso disponibile alla Procura di Roma sin dal 22 luglio precedente; l'Ufficio legislativo che non v'erano motivi per non aderire alla richiesta della Procura di Palermo. In capoverso di questa risposta si precisava che "per le valutazioni di merito si ritiene opportuno rammentare che la legge 24 ottobre 77, n.801, ha apportato modifiche all'art.342 del Codice di Procedura Penale" (v. nota Stato Maggiore Aeronautica 26.08.80 e Ufficio Centrale per gli studi giuridici 27.08.80). Questa precisazione induce a ritenere che nell'ambito del Ministero della Difesa si fosse posta la questione della possibilità di esistenza di segreti militari su quei dati radar.

Tra il 28 agosto e la fine di settembre si svolse corrispondenza tra la Procura di Palermo e il Comando del Gruppo CC. di Palermo, tra questo Comando e l'ITAV, tra l'ITAV e il detto Comando, tra questo Comando e la Procura di Palermo, corrispondenza che così si può riassumere:

- quel 28 il sostituto procuratore di Palermo Guarino comunicò al Comando del Gruppo CC. di Palermo di aver informato il Ministero della Difesa del provvedimento di sequestro e ne sollecitò la pronta esecuzione (v. nota Procura di Palermo, 28.08.80).

- Il 6 settembre il Comando Carabinieri di Palermo chiese all'ITAV-Traffico presso quale ufficio potesse prelevare la documentazione sottoposta a sequestro dal dr.Guarino, avendo il comando dell'aeroporto Trapani-Birgi informato che essa era stata inviata all'ITAV (v. nota Comando CC. Palermo, 06.09.80).

- Il 9 successivo l'ITAV comunicò al Comando del Gruppo Carabinieri di Palermo che la documentazione inviata da Trapani-Birgi era stata consegnata il 22.7 alla Guardia di Finanza, in esecuzione al decreto di sequestro del dr.Santacroce (v. messaggio da ITAV-Traff Roma-EUR a CC. Gruppo Palermo, 09.09.80).

- Il 10 seguente il tenente colonnello Guglielmo D'Auria, del Comando del Gruppo CC. di Palermo, informò il dr.Guarino che l'ITAV aveva già comunicato che la documentazione radar richiesta, già inviata all'ITAV dal Comando dell'aeroporto militare di Trapani-Birgi, era stata consegnata il

22.07.80 tramite Guardia di Finanza al dr.Santacroce in esito al suo decreto emesso il 16.07.80 (v. nota da Gruppo CC. Palermo a Procura Palermo, 10.09.80).

Come ben si nota, tutta questa corrispondenza, eccettuata la prima richiesta della Procura di Palermo, si basa su un equivoco di fondo e cioè fa riferimento alla documentazione trasmessa da Birgi all'ITAV. Ma in questa documentazione mancavano quanto meno, come già s'è detto, i nastri di registrazione di Marsala; quelli "inseriti nell'elaboratore elettronico", per non parlare della documentazione di Poggio Ballone e di quella di Monte Venda. L'equivoco è determinato dalla limitazione effettuata dai CC. di Palermo della richiesta di quella Procura. E' aggravato dalla duplicazione della PG delegata all'esecuzione dalle due Procure. Non è impedito, né attenuato dall'intervento della Procura rimasta competente.

Solo ai primi di ottobre, e proprio per risolvere la questione, il sostituto della Procura di Roma decise di raggiungere la Sicilia e in tal senso comunicò alla Procura di Palermo, specificando che avrebbe raggiunto questa città sia per prender visione dei reperti custoditi presso l'aeroporto di Boccadifalco, che per visionare i nastri magnetici del radar di Marsala (v. nota Procura di Roma, 01.10.80).

Il successivo 3 il sostituto non visionò i nastri in questione, ma li prese in consegna, come risulta dal processo verbale di materiale classificato.

E' questo uno strano verbale. Non viene redatto dal magistrato procedente, bensì dall'organo dell'AM che detiene le cose che cadono sotto il sequestro. Questo organo è il comando del 35° CRAM, il cui titolare s'intesta e stila il processo verbale dando atto che compare dinanzi a sè l'inquirente, cioè l'Ufficio che ha emesso il provvedimento di sequestro.

Il luogo di esecuzione viene indicato nel Timpone – sede degli impianti radar – e non nello Stagnone, ove vengono consegnati i nastri – Stagnone che è la sede del settore amministrativo.

Il comparente dichiara di rivestire il grado (sic!) di sostituto procuratore; di essere incaricato dell'inchiesta sull'incidente di volo avvenuto il 27.06.80, di avere emesso in data 16.07.80 decreto di sequestro di qualsiasi materiale utile ai fini dell'inchiesta su tutto il territorio nazionale.

Sempre il comparente richiede la consegna di: 1. Computer tape n.99 NDC 5835-15-R59-7154 contenente la "Track History Data Recording dalle h.11.20Z del 27.06.80 alle h.19.00Z e dalle 19.25Z del 27.6.80 alle h.10.47Z del 28.6.80"; 2. Computer tape n.100 NDC 5835-15-R59-7254 contenente la "Track History Data Recording" dalle h.19.00Z del 27.6.80 alle 19.25Z del 27.6.80; 3. Nastro magnetico n.66 NDC-5835-059-5442

contenente le registrazioni delle comunicazioni TBT e punto-a-punto dalle h.06.25Z del 27.06.80 alle h.22.07Z del 28.06.80.

Il maggiore Montinaro Pasquale, tale era il nome del Comandante di quel CRAM, dopo aver chiesto istruzioni ai superiori ed aver ricevuto autorizzazione telefonica dal colonnello Sidoti dello SMA 3° Reparto – che avrà un ruolo di rilievo in numerose vicende e delle cui attività, che sempre esclude o non ricorda – si parlerà specificatamente nella parte dedicata al 3° Reparto e al suo Ufficio, la sicurezza al volo – “aderisce alla richiesta” e consegna il materiale, di cui il comparente rilascia ampia e liberatoria ricevuta.

Il verbalizzante, infine, “previene” il comparente comunicandogli che il materiale consegnato contiene notizie ed informazioni coperte da segreto militare. La trattazione, pertanto, di esso, il suo uso, la sua conservazione e il suo trasporto devono uniformarsi a quanto descritto dal R.D. 11 luglio 41 n.1161 – norme relative al segreto militare – e alla pubblicazione SMD 1/R – norme sulla tutela del segreto militare.

In conclusione dapprima cautele massime nei confronti del sostituto procuratore che diviene un comparente e deve dichiarare anche di avere emesso il decreto di sequestro; poi consegna di cose coperte da segreto militare, senza proposizione delle pur doverose eccezioni (v. processo verbale di consegna materiale classificato – Comando 35° CRAM di Marsala – 03.10.80).

Questo sistema di comparenti e comparizioni viene ripetuto l'indomani a Palermo. In questo caso il comparente è il sostituto di Palermo, il quale consegna al sostituto di Roma tutta la documentazione dal suo Ufficio sequestrata o comunque acquisita, a partire dall'inizio delle indagini, tra cui il nastro sequestrato presso la torre di controllo dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi, documentazione della società Itavia, mappe di ritrovamento dei relitti (v. verbale di sommarie informazioni Procura Roma, 04.10.80).

4. Le prime ipotesi. La telefonata all'Ucigos del Direttore di Civilavia sulla possibilità di un'azione di sabotaggio.

All'indomani del disastro il Direttore dell'Aviazione Civile del Ministero dei Trasporti prospettò telefonicamente all'Ucigos – cioè l'Ufficio Centrale dell'antiterrorismo del Ministro dell'Interno – la possibilità che l'incidente si fosse verificato a causa di un atto di sabotaggio. Lo stesso

giorno il Direttore dell'Ucigos informava, con formale missiva, la Digos di Bologna per le conseguenti indagini. (v. missiva Ucigos, 28.06.80)

Sempre il 28 giugno funzionario della Digos di Roma – su richiesta della Digos di Bologna – contattava un funzionario dell'Itavia al fine di conoscere se la notizia relativa all'ipotesi di un atto di sabotaggio diffusa nella mattinata alla radio fosse stata formulata ufficialmente dalla società. Quest'ultimo funzionario, nel respingere categoricamente tale congettura, dichiarava di non poter escludere che fosse stata avanzata, a livello di ipotesi, da qualche dipendente. Aggiungeva poi che i tecnici della compagnia, pur tra notevoli perplessità, apparivano orientati ad individuare la causa della sciagura in una improvvisa anomalia nei valori di pressurizzazione, o in una collisione. (v. appunto Vincenzo Parisi, 02.03.89 allegato alla cd. Commissione Pratis).

4.1. L'ipotesi del suicidio del passeggero Zanetti.

L'ipotesi dell'esplosione a bordo fu formulata a brevissima distanza di tempo dal fatto da tal De Regibus Alfio da Padova, amministratore delegato dell'impresa Industria Veneta Colbacchini. Costui aveva riferito a Torrani Paolo direttore marketing dell'Itavia che certo Zanetti Emanuele suo concittadino, funzionario della Banca Cattolica di Padova, imbarcato sul volo Bologna-Palermo di quel 27 giugno insieme ai due figli minori Alessandro e Nicola, si sarebbe suicidato. E ciò perchè gravemente ammalato a causa di una grave forma di cancro e perchè separatosi dalla moglie. A conferma aveva aggiunto che lo Zanetti non aveva motivi per recarsi a Palermo con i figli e che non aveva mai viaggiato prima in aereo. Avrebbe attuato il suo proposito portando con sè una carica di esplosivo non precisato. Il Torrani immediatamente riferì alla Procura della Repubblica queste dichiarazioni ricevute dal De Regibus (v. memoria di Torrani Paolo, 08.07.80).

Ulteriori elementi sulla vicenda furono riferiti da Grilli Giorgio, pilota dell'Itavia. Il male dello Zanetti non gli avrebbe concesso più di due o tre mesi di vita; sua moglie sarebbe stata donna di dubbia fedeltà e lo avrebbe abbandonato; egli aveva acquistato per sè e i figli biglietti di sola andata, senza prenotare il ritorno; i parenti da cui si sarebbe dovuto recare, oltre ad essere lontani parenti, non avrebbero avuto notizia del suo arrivo (v. dichiarazioni di Grilli Giorgio in data 15.07.80).

In effetti, le indagini di polizia accertarono che lo Zanetti era stato affetto da tumore maligno delle ghiandole o linfoma a partire da due anni prima del disastro ed era stato in cura ed aveva consultato più medici (v. rapporto Digos Padova, 17.07.80). Così come risultò dagli atti della procedura civile che nel febbraio di quello stesso anno Zanetti e il coniuge Monti Elisabetta si erano separati consensualmente (v. verbale udienza in data 13.02.80).

Il De Regibus confermò al PM le circostanze riferite al Torrani, aggiungendone anche altre sulla condotta della moglie dello Zanetti, sull'attaccamento di costui sia nei confronti della moglie che dei figli, su alcune circostanze relative al disastro. Così testualmente riferiva: "Con lo Zanetti, impiegato presso la Banca Cattolica di Padova, ufficio esteri, ho avuto solo rapporti di affari, cioè strettamente inerenti alla attività creditizia concernente la società di cui sono amministratore. Con lo Zanetti non ho mai avuto occasione di parlare della sua situazione personale e familiare. Ho sempre considerato lo Zanetti una persona intelligentissima, ma i miei rapporti con lui non sono mai andati al di là di una relazione di affari. Dopo il disastro aviatorio del 27 giugno sono venuto a conoscenza di alcune circostanze: 1) che lo Zanetti era affetto da un tumore al cervello e gli era stato prognosticato un periodo di non più di due mesi di vita; 2) che lo Zanetti era molto innamorato della moglie, ma questa lo aveva abbandonato; 3) che probabilmente la moglie aveva un altro uomo; 4) che lo Zanetti era attaccatissimo ai figli, specialmente dopo l'avvenuta separazione della moglie; 5) che i figli gli erano stati affidati per la prima volta dopo la separazione. Sono poi venuto a conoscenza di alcune circostanze relative al disastro aviatorio: 1) che le vittime del disastro presentavano il timpano dell'orecchio danneggiato; 2) che i posti a sedere sull'aeromobile erano dislocati 2 a sinistra e 3 a destra come di regola nei DC9; sicchè presumibilmente lo Zanetti ha occupato i posti di destra per stare vicino ai figli; 3) che lo Zanetti aveva fatto il solo biglietto di andata Bologna-Palermo e non quello di andata e ritorno; 4) che sul volto della hostess ritrovata sul mare di Ustica, a detta di chi l'ha visto, era dipinto il terrore" (v. esame De Regibus Alfio, PM 18.07.80).

Escusso il padre dello Zanetti, costui confermò che il figlio era stato affetto da un tumore alle ghiandole, ma aggiunse che negli ultimi tempi era migliorato molto, che anzi la clinica presso cui era stato ricoverato lo aveva dichiarato clinicamente guarito. Proprio a seguito di questo improvviso ed inaspettato miglioramento il figlio s'era attaccato alla vita, "quasi risorto". La moglie lo aveva sì lasciato per incompatibilità di carattere, ma i due erano addivenuti ad una separazione consensuale; uno dei parenti lo aveva

espressamente invitato a Cefalù con i figli; la moglie era a conoscenza del viaggio ed aveva preparato i bagagli dei bambini; era in effetti terrorizzato dei viaggi in aereo, al punto tale che non ne aveva mai compiuti in precedenza; non era assolutamente a conoscenza di esplosivi. Il figlio era laureato ed era, come detto, funzionario di banca (v. esame Zanetti Valentino, PM 18.07.80).

La moglie conferma che le condizioni di salute dello Zanetti già da prima della loro separazione erano nettamente migliorate; dichiara che egli, dopo che si erano lasciati, aveva intrapreso una relazione sentimentale con una ragazza del Lido di Venezia. Non si era meravigliata che avesse acquistato un biglietto di sola andata, sia perchè forse preoccupato di dover tenere i bambini, sia perché, essendo terrorizzato dal mezzo aereo, non aveva scartato l'idea di far ritorno a Padova con altro mezzo (v. esame Monti Elisabetta, PG 17.05.94).

Il medico curante da parte sua conferma che lo Zanetti, ricoverato in fase avanzata della malattia, sin dalla prime terapie aveva reagito positivamente. Dopo un breve periodo di ricovero in ospedale le terapie gli erano state somministrate ambulatoriamente. L'ultimo esame, ad un mese del disastro, effettuato con prelievo del midollo osseo, aveva verificato il miglioramento, giacchè clinicamente era in remissione di malattia. Anche psicologicamente era in ottime condizioni, "come può trovarsi una persona alla quale è stata diagnosticata una grave malattia, che dopo le opportune terapie può dirsi superata" (v. esame Fornasiero Adriano, PG 17.05.94).

Dichiarazioni analoghe quelle dell'assistente sanitaria che lo aveva seguito presso il reparto oncologico dell'ospedale di Padova (v. esame Pavan Emilia, PG 17.05.94).

Anche la parente siciliana presso la quale si sarebbe dovuto recare, conferma di essere stata lei ad invitare il cugino in Sicilia per le vacanze estive. Non ricordava la circostanza del solo biglietto di andata, ma conoscendo la sua paura di volare immaginava che non avesse accantonato l'idea di ritornare in treno. Dopo il superamento della malattia per la quale era stato dichiarato clinicamente guarito, si stava rimettendo in ottima forma sia fisica che psichica. Aveva anche ripreso il tennis e lo sci (v. esame Santomauro Antonino, PG 01.06.94).

Anche altro parente dà risposte simili. Lo Zanetti dopo il miglioramento si era fidanzato con una ragazza che avrebbe voluto sposare. Aveva superato lo stato di prostrazione cagionato dalla malattia e dalla separazione e stava ricercando un appartamento, ove trasferirsi con la sua fidanzata (v. esame di Rasia dal Polo Giuseppe, PG 17.05.94).

Questa ipotesi pertanto deve essere disattesa come aveva stimato anche, in una sua deposizione del 12.07.90, l'allora Capo della Polizia Vincenzo Parisi.

4.2. L'anonimo al quotidiano "Lotta Continua".

Il quotidiano "Lotta Continua" nell'edizione del 16 luglio 1980 pubblicava un articolo dal titolo "Uno scritto (anonimo) sull'ipotesi della collisione". L'anonimo – a seconda di quanto riportato dal giornale – era pervenuto per posta alla redazione del giornale.

L'ignoto estensore, dopo aver descritto la storia del volo, dall'imbarco dei passeggeri alle operazioni di decollo, riferisce in forma discorsiva i meccanismi di controllo del volo. In particolare l'anonimo scrive che "Quella sera una attenzione particolare c'era in tutti i CRC, perchè, giù, nel triangolo Napoli-Sardegna-Sicilia, era prevista una esercitazione combinata NATO e tutti i guida caccia erano stati allertati, perché può sempre succedere che un caccia perda la rotta e bisogna riportarlo a casa. Mentre il DC9 dell'Itavia sorvola Roma, la Sala Operativa di Licola è in fermento. In parallelo con il CRC di Marsala i guida caccia di Licola stanno seguendo le ultime fasi dell'esercitazione NATO gli F5 della marina americana si alternano nell'inseguire i nostri F104. Ora sono loro a fare la lepre, mentre i nostri li inseguono sul mare al largo di Ponza. Il guida caccia è bravo, con due sole correzioni di rotta porta l'inseguitore in vista della lepre "Contract" – "Indy" – "Fire", poi l'inseguitore si sgancia scivolando d'ala per invertire le parti e dare modo al guida caccia di "mischiare le carte" per il prossimo giro. Vince chi aggancia prima e con meno istruzioni il bersaglio; a 25.000 piedi si gioca così, sul filo del 1300 orari. Sono le 20.37 e l'ultima coppia di F104 è rientrata a Grazzanise. Ora tocca agli F5 rientrare. Gli americani ci masticano nel microfono che spesso il loro "Roger" è solo formale. La rotta è giusta, ma uno sta fuori di quota. In quel punto bisogna attraversare l'Ambra 13 e quello sta troppo in alto; il guida caccia lo chiama insistentemente anche perché ora lo ha perso sullo schermo e con la coda dell'occhio vede una traccia più grossa in rotta di collisione col caccia, ma è sul direzionale. Il guida caccia seguita a chiamare l'F5; il radar di quota non gli dice niente di buono, anche se il DC9 viaggia un po' più alto del caccia. Ma lui non ha sentito l'ultima conversazione del comandante del DC9 con Roma Controllo, lui è su un'altra frequenza che chiama il caccia e il caccia, magari, parla col controllo di Marsala su una frequenza ancora diversa. Sono

attimi, frazioni di secondo; e poi sullo schermo non c'è più la traccia del DC9, anche quella del caccia è sparita sullo schermo di Marsala.”

Il quotidiano riproponeva così l'ipotesi della collisione, già più volte era stata prospettata dai media ed era stata esclusa – scrive il giornale – dalle ipotesi di lavoro della sciagura così come era stata esclusa l'ipotesi dell'attentato.

L'anonimo, pubblicato su un quotidiano d'opinione che sicuramente per la sua connotazione politica, doveva essere di interesse sia per le forze di polizia che degli apparati di intelligence preposti alla sicurezza del paese, non risulta averne attirato l'attenzione.

Solo il bollettino dei piloti della CISL ritenne opportuno riproporlo ai suoi lettori in data 24 luglio 80. In esso dopo aver riportato lo scritto anonimo veniva considerata come ipotesi del disastro quella della collisione, sottolineando che “é prassi normale che qualsiasi potenza coinvolta in incidenti in zone internazionali o nazionali neghi la presenza di propri mezzi almeno fino alla evidente documentazione possibile”. Veniva altresì citata, come fatto poco chiaro, “la dichiarazione non sollecitata, non richiesta, in anticipo su qualsiasi ipotesi possibile, da parte delle autorità militari che non vi erano nella zona esercitazioni in corso.”

E' abbastanza chiaro che l'anonimo a “Lotta Continua” non può essere stato scritto che da un “addetto ai lavori”. Suggestiva la pista indicata, anche se le autorità sia politiche che militari hanno sempre negato lo svolgimento nella giornata del 27 giugno 80 di esercitazioni militari. Da notare che già a poche settimane dalla sciagura c'è chi si chiede per quale motivo le autorità militari avessero fatto presente d'iniziativa che in quella giornata del 27 giugno non vi erano state esercitazioni. Punto, questo, di non secondaria importanza nell'inchiesta e sul quale si ritornerà ampiamente più innanzi.

4.3. Le dichiarazioni sulla presenza all'aeroporto di Bologna di un uomo claudicante.

Sempre nell'ambito dell'ipotesi di un ordigno a bordo, era emersa all'inizio dell'inchiesta la vicenda del claudicante all'aeroporto di Bologna. Era stata narrata dal familiare di alcune vittime, Marfisi Enzo, che nel disastro aveva perso le due figlie e i suoceri. Costui dichiarò all'inquirente che il pomeriggio di quel 27 giugno mentre era in attesa del volo con quei suoi familiari all'interno dell'aeroporto, un uomo dall'apparente età di 30-40

anni, claudicante, si era avvicinato ai suoi suoceri, chiedendo loro la cortesia di portargli un pacchetto a Palermo ove avrebbero incontrato altra persona incaricata di ritirarlo. I suoi suoceri si erano rifiutati, consigliando però all'uomo di rivolgersi all'hostess. Questi invece si era rivolto ad altri passeggeri del velivolo in partenza, formulando a costoro con ogni probabilità la medesima richiesta. Non sapeva però il teste se alcuno avesse o meno accettato quel pacchetto. Aveva poi descritto questo oggetto: più che di un pacchetto si trattava di una sorta di busta di colore bianco, con ganci laterali di 30x20cm, circa dello spessore di non più di due centimetri. L'uomo, aveva aggiunto il teste, si mostrava particolarmente insistente. Al suocero che aveva rifiutato con decisione la busta, obiettando tra l'altro di ignorarne il contenuto, l'uomo aveva risposto che era pronto ad aprirla in sua presenza e mostrarglielo (v. esame Marfisi Enzo, PM 22.12.80).

Su questa ipotesi fu sentita anche la Direzione del S.I.S.DE, che riferì che essa non era stata mai presa in considerazione sia perchè l'aereo aveva un ritardo di circa due ore, sia perché, per le modalità di consegna della busta, appariva, poco verosimile (v. esame Malpica Riccardo, GI 28.06.90)

Invero tale ipotesi appare assolutamente inaccettabile. Sia perchè il claudicante, se in quella busta vi fosse stato realmente qualcosa di pericoloso, mai avrebbe accettato di mostrarne il contenuto a chi eventualmente gli avesse chiesto, prima di accettarla, di aprirla. Sia perchè non v'è prova che alcuno l'abbia presa in consegna. Sia perchè in una normale busta commerciale, anche se di spessore di quasi due centimetri, è impossibile nascondere un ordigno esplosivo. Sia perchè anche secondo quei periti che sostengono l'ipotesi dell'esplosione a bordo, questa si sarebbe verificata nel vano della toilette e non nella cabina passeggeri, ove eventualmente quella busta sarebbe rimasta.

5. Le rivendicazioni.

5.1. La rivendicazione Affatigato.

La prima rivendicazione giunge alla redazione romana del Corriere della Sera nel primo pomeriggio del giorno successivo alla sciagura. Lo sconosciuto interlocutore dettava alla centralinista un messaggio a nome dei NAR – cellula eversiva di estrema destra – in cui si affermava che a bordo del DC9 si trovava Marco Affatigato che avrebbe dovuto recarsi a Palermo per compiere una non meglio indicata missione. L'interlocutore aggiungeva

che sarebbe stato possibile individuarlo dall'orologio Baume Mercier che indossava. L'indomani, 29 giugno, la madre di Affatigato smentiva la presenza del figlio sull'aereo.

Sui motivi di questa telefonata su Affatigato – all'epoca peraltro latitante e come si vedrà riparato in Francia ed in contatto con più Servizi d'informazione – è stata svolta attività istruttoria, dalla quale tra l'altro è emersa una deludente se non inquietante inattività degli organi di intelligence, che si ritiene però utile rinviare nel dettaglio nel capitolo dedicato ai non pochi inquinamenti che si sono registrati in questo processo.

5.2. Le altre rivendicazioni.

Il giornale “L'Occhio” del 30 giugno 80, in un articolo dedicato alla sciagura, in cui veniva considerata tra le ipotesi quella della collisione, dopo aver fatto riferimento alla telefonata anonima relativa alla presenza di Affatigato a bordo dell'aereo ed alla successiva smentita, precisava che altre telefonate di rivendicazioni – definite inattendibili – erano giunte al quotidiano “La Sicilia” da parte dei NAR e delle BR.

Mentre non veniva fatto nessun riferimento ai contenuti della telefonata dei NAR, per quella delle BR, invece, veniva precisato che “La presunta rivendicazione dei brigatisti parlava di un “compagno gravemente ammalato che ha voluto sacrificarsi per liquidare una talpa (cioè una spia) che viaggiava sull'aereo precipitato”.

L'articolista, infine, dopo avere fatto riferimento alle voci sulla matrice mafiosa circolate in Sicilia, comunque smentite, si interrogava sulle possibili motivazioni che avevano spinto – forze occulte – a mettere in circolazione, seppur infondate, le ipotesi terroristiche.

Nessun rapporto di polizia in merito giungeva alle Procure interessate all'inchiesta sulla sciagura.

6. Le ipotesi della stampa.

All'indomani della sciagura la prima ipotesi formulata dalla stampa fu quella dell'esplosione di bomba a bordo del velivolo. L'ipotesi prendeva spunto, ovviamente, dalla telefonata di rivendicazione fatta dai NAR sulla presenza dell'estremista di destra Affatigato sul velivolo. Ipotesi, questa, che

nell'ambito di ventiquattro ore, come s'è visto, perdeva di credibilità, in quanto l'Affatigato, attraverso la propria madre, aveva fatto sapere di esser vivo e all'estero.

Ma già il 29 giugno il quotidiano "L'Occhio" di Roma lanciava l'ipotesi della collisione con altro velivolo, rilevando che, contigua all'aerovia Ambra 13, correva un'aerovia riservata ai velivoli dell'USAF. L'ipotesi della collisione sarà portata avanti dalla stampa nei giorni a seguire, nonostante le smentite delle autorità politiche (si ricordi anche l'anonimo a Lotta Continua). L'Unità e L'Occhio si interrogavano sulla provenienza dei relitti non appartenenti al DC9 dell'Itavia recuperati in mare; l'Unità pubblicava anche il nome di due piloti statunitensi che sarebbero scomparsi il giorno della sciagura dell'aereo dell'Itavia; ipotesi che però troverà immediata smentita, in quanto l'incidente era accaduto nel mese di aprile e i due piloti erano stati salvati.

Ma c'è anche chi inizia a parlare dei problemi dell'Itavia e della scarsa manutenzione dei velivoli, alimentando questa ipotesi con interviste ad alcuni piloti della società e con la dichiarazione del deputato Corallo, che riferiva come un funzionario dell'Alitalia, alcuni mesi prima, lo avesse messo in guardia contro "le carcasse volanti dell'Itavia" (Paese Sera - Il Giorno - Repubblica - Il Tempo).

Nei primi tempi, pertanto, l'attenzione della stampa si focalizzava su queste due ipotesi: il cedimento strutturale e la collisione.

L'ipotesi di abbattimento da missile si affacciava la prima volta sul quotidiano "Il Tempo" del 29 giugno 80, ma soltanto per escluderne l'attendibilità; mentre, su "Paese Sera" del 30 giugno se ne riferiva collegandola ad aereo militare in una esercitazione NATO. Ipotesi, questa, che ritornava sui mezzi d'informazione di tanto in tanto fino ad acquistare più vigore a seguito delle dichiarazioni rilasciate alla stampa dal presidente dell'Itavia, Davanzali, ed al Parlamento dal Ministro dei Trasporti, Formica, a dicembre del 1980.

Non mancavano, infine, riferimenti a connessioni con la caduta del MiG libico (L'Occhio del 23 luglio) e con la strage alla stazione ferroviaria di Bologna (Corriere della Sera del 19 agosto).

7. Voli precedenti dell'I-Tigi 870 Itavia.

Il DC9 I-Tigi percorse il 27.06.80 prima dell'ultimo volo per Palermo, cinque tratte aeree, che lo portarono a far scalo negli aeroporti di Lamezia Terme, Roma/Ciampino, Bologna e Palermo.

La prima tratta si realizzò tra Lamezia Terme e Roma Ciampino dalle ore 08.07 alle ore 08.54; l'equipaggio era formato dal Comandante pilota Pistone Federico, dal co-pilota Signorini Antonio nonché dagli assistenti di bordo Contoli Stefano e Urbinati Patrizia. Le condizioni meteo erano buone; il volo si svolse regolarmente; fu segnalata dal Comandante una sola anomalia: l'orologio del co-pilota aveva il vetro rotto o incrinato.

Il secondo volo riguardò il percorso Roma Ciampino-Bologna, con partenza ad ore 10.12 e atterraggio ad ore 10.50; dell'equipaggio è stato accertato facesse parte il Comandante pilota Tessarolo Mario, il quale, pur non rammentando gli altri componenti, ha riferito che il volo si svolse regolarmente senza anomalie di sorta (v. esame Tessarolo Mario, PG 11.02.92).

Sempre il Comandante Tessarolo e, presumibilmente lo stesso equipaggio, coprì il percorso tra Bologna e Lamezia Terme; l'aereo decollò ad ore 13.03 con un ritardo di 33' per atterrare ad ore 14.29 con un ritardo di 39'. Neppure in questo ciclo venne riscontrata e segnalata alcuna anomalia.

Alle ore 16.10, con un ritardo di 80', l'I-Tigi decollò da Lamezia diretto a Palermo ove giunse alle ore 16.59, accumulando un ritardo di 89'. L'equipaggio, del quale sono stati identificati i piloti Capitoli Sandro, comandante, e Rous Eligio, co-pilota, non evidenziò irregolarità o anomalie.

Con un ritardo di 102', ad ore 17.57, il velivolo come IH881 decollò da Palermo alla volta di Bologna, ove atterrò alle ore 19.04, riducendo il ritardo a soli 94'. Il Comandante Palagi Paolo, che non ha ricordato gli altri membri dell'equipaggio, ha riferito che il volo ebbe luogo regolarmente in buone condizioni meteo. All'arrivo dell'I-Tigi, sul piazzale antistante l'aerostazione erano presenti i seguenti velivoli: un DC9 dell'ATI (N-934F) proveniente da Alghero, un DC9 Itavia (I-TIDU) proveniente da Ciampino; un DC9 Itavia (I-Tiga) proveniente da Catania; un velivolo straniero tipo LJ36 proveniente da Ginevra.

Alle 19.40 cominciano le partenze di questi quattro velivoli, partenze che si susseguono rapidamente nell'ambito di ventotto minuti. Alle 19.40 parte il volo IH 803; alle 19.45 parte il volo IH 896; alle 19.50 il volo BM 1136; alle 20.08 il volo IH870, cioè l'I-Tigi per Palermo, che aveva iniziato il rullaggio dal piazzale di sosta a 20.02.

8. Le attività svolte prima dell'imbarco. I colli imbarcati.

I controlli sui bagagli da stivare venivano effettuati soltanto su richiesta (non venne richiesto alcun controllo per quel volo). Nella stiva del DC9 in partenza dallo scalo bolognese erano custoditi, oltre ai bagagli, anche "...309kg di merce (consistente in: quattro colli documenti, un collo materiale e cinque colli ricambi)..." (v. esame Costa Gaetano, PG 28.06.80)

Le indagini sul materiale spedito hanno permesso di accertare che:

- quattro colli contenevano documenti; un collo materiale consisteva in una cassa di materiale per cancelleria inviato dalla Snamprogetti di Fano (PS) all'Agenzia Marittima Mancuso e figli di Palermo. Da una dichiarazione della Snamprogetti si è appreso che la spedizione riguardava copie di disegni del progetto relativo alla costruzione del Metanodotto algerino nel tratto Capo Bon (Tunisia) - Marsala (Italia) da consegnare ai tecnici Snam che seguivano i lavori di posa del metanodotto nel canale di Sicilia.

I 5 colli ricambi consistevano in: - n.1 inviato da Massey Ferguson S.p.A di Fabbrico (RE) alla Sicilferguson di Palermo; - n.1 inviato da S.A.T.M.N. di Tresigallo a La Duca Carmela di Palermo; - n.1 inviato da AUT. Favaglia Ezio di Ravenna a Calcestruzzi S.p.A di Palermo; - n.1 inviato da Stabilimenti meccanici V.M. di Cento (FE) a Officina Rettifica O.R.M. di Palermo; - n.1 inviato da Marini S.p.A di Alfonsine (RA) a Spalletti Ing. Mariano di Palermo.

Nonostante queste immediate indagini e la competenza, almeno nei primi tempi, di ben tre procure, tutte dotate di preparazione, esperienza e mezzi, nessuno propose tra gli inquirenti, o percorse la pista dell'attentato. Anche se sicuramente accertamenti in quel periodo su uomini e cose avrebbero dato, in positivo o in negativo, dei frutti migliori di quelli espletati a distanza di tempo. Ma proprio a distanza di tempo questa ipotesi, che era stata adombrata nella relazione Pisano dell'AM, sarà ripresa in più sedi ed imporrà nuove e più approfondite ricerche, che saranno esposte in altro capitolo.

* * * * *

Capitolo II

Le attività istruttorie fino alla formale istruzione

1. Premessa.

A seguito della concentrazione degli atti a Roma e della determinazione della competenza al modo che s'è detto alla locale Procura, quell'Ufficio procedette ad attività di sommaria istruzione dal luglio 80 al dicembre 83, allorchè richiese a questo GI la formale istruzione.

Sin dalle prime battute – ma indipendentemente dagli incarichi peritali affidati da Palermo, che sembrano quasi sparire dall'inchiesta, su cui si riverbera più l'attività della Commissione ministeriale – vengono compiuti più esami sui dati radar, la cui importanza è immediatamente rilevata da tutti coloro che erano in possesso di cognizioni in questo ambito non specialistico.

2. Gli accertamenti richiesti alla Selenia.

Sui dati radar più esami sono stati compiuti nel corso dell'istruzione. Per quanto concerne quelli del sistema ATCAS e cioè quelli del traffico civile registrati dall'impianto di Ciampino, la prima analisi è quella effettuata dalla Selenia, che presentò nell'ottobre dell'80 una relazione all'AG e alla Commissione Luzzatti.

Nella conclusione di quella relazione si leggeva che fino all'ultima risposta del transponder nella traccia del volo del DC9 non era stato possibile distinguere più di un solo aeromobile e che i dati relativi al radar primario dopo l'ultima risposta del transponder indicavano la presenza di più oggetti che si spostavano a velocità diversa tra loro, individuando tre possibili traiettorie aventi velocità differenti: 1. una prima cui poteva essere associata una velocità di circa 700 nodi; 2. una seconda cui poteva essere associata una velocità media che passava dai 250 ai 120 nodi; 3. una terza cui poteva essere associata una velocità media che passava dai 300 ai 100 nodi. Non era sembrato possibile, con i dati a disposizione, trarre conclusioni attendibili sulla dinamica dell'incidente. Si riteneva infine che l'indagine potesse essere completata, convalidando mediante considerazioni di carattere cinematico, aerodinamico e meteorologico, le ipotesi di traiettorie formulate sulla base dei dati radar (v. relazione Selenia 08.10.80).

3. Le attività a Borgo Piave.

Il PM, di seguito all'acquisizione il 3 ottobre dei nastri di Marsala, richiedeva allo Stato Maggiore dell'Aeronautica l'autorizzazione ad usare il centro tecnico di Borgo Piave per la decifrazione di quei nastri. L'autorizzazione veniva concessa il 18 successivo (v. nota SMA del 18.10.80). Il 4 novembre l'inquirente avvisava lo Stato Maggiore dell'Aeronautica che l'11 seguente avrebbe raggiunto Borgo Piave accompagnato dai membri della Commissione Ministeriale - Mosti e Manno -, del collegio peritale - La Franca e Cantoro -, della Selenia - Barale, Giaccari e Nucci -, e da un ufficiale di PG - Morena. In effetti quel giorno si presentarono a quel Centro i sopraddetti meno il perito Cantoro, Giaccari e Nucci della Selenia; ma più Chiappelli e Cucco della Commissione Itavia. Costoro erano ricevuti dal comandante del Centro generale Giuseppe Gullotta e condotti nella sala del Gruppo Sviluppo Sistemi Automatizzati, ove era presente il capitano Salvatore Di Natale, che in seguito diverrà consulente di parte per i militari AM imputati. Al Di Natale furono consegnati i nastri magnetici sequestrati, al fine di “determinare il

tracciamento della situazione aerea a Nord di Palermo nell'intervallo di tempo fra le 18.45 GMT e le 19.15 GMT del 27.06.80 e di ottenere la disponibilità del tabulato relativo nella parte non classificata”. Questo ufficiale precisava che per situazione aerea doveva intendersi la rappresentazione grafica non solo della traccia del velivolo direttamente interessato, ma anche delle tracce di tutti gli altri velivoli acquisiti dal sistema di registrazione.

In esito furono consegnati al Pubblico Ministero due tabulati: il primo relativo al periodo di tempo 18.43-19.04; il secondo al periodo di tempo 19.12-7.31. L'intervallo di tempo 19.04-19.12 – si affermava in verbale – era verosimilmente imputabile al tempo materiale per il cambiamento dei nastri. Esisteva poi un ulteriore intervallo di tempo – continuava il verbale – che andava dalle 19.22 alle 06.47 del giorno 28.06.80. Di Natale faceva presente, al riguardo del tracciato della situazione aerea a Nord di Palermo, che “al fine di garantire la genuinità e l'esattezza dei dati, occorre una disposizione di tempo pari ad almeno una settimana di tempo”. Il magistrato richiedeva quattro tracciati entro il 20 novembre e consegnava al capitano i due nastri magnetici per la decifrazione, chiedendogli anche quattro copie dei tabulati già presi in consegna (v. verbale di consegna 11.11.80). In una nota successiva con cui si trasmettevano i tabulati al magistrato il responsabile del Centro generale Gullotta precisava che il processo verbale di cui sopra doveva intendersi parzialmente modificato nel senso che “i due nastri magnetici occorrenti per la decifrazione erano stati riconsegnati brevi manu al termine della visita”. (v. missiva AM-Centro Tecnico Addestrativo DA, 17.11.80)

Il Centro, in esito alle operazioni di riduzione dati, consegnò sia l'11.11.80 che il 17.11.80 dei tabulati palesemente manipolati. Da essi infatti vengono tolte dai prospetti mediante taglio le colonne di x e di y; prospetti che dopo il taglio vengono uniti con nastro adesivo e consegnati all'AG. Una copia integrale comunque perviene agli atti giacchè prelevata in quella occasione dal perito d'ufficio, prof. La Franca.

Sulla vicenda v'è un interessante commento nella relazione Gualtieri che merita di essere integralmente riportato. “Si deve dunque presumere – in conformità del resto a quanto dichiarato alla Commissione dal maggiore Di Natale – che l'11.11.80 furono effettuate copie dei nastri originali per ottenerne i giorni successivi i tabulati richiesti dal giudice e che tali copie rimasero a Borgo Piave.

Dal testo del processo verbale risulta che i suoi estensori mostrano di non conoscere l'esistenza dell'esercitazione Synadex e quindi il fatto che

soltanto il nastro n.99 era relativo alla registrazione del traffico reale e il n.100 si riferiva alla registrazione dell'esercitazione.

Il primo tabulato consegnato al giudice nella stessa giornata (18.43-19.04) è presumibile sia stato tratto dal nastro n. 99. L'orario di inizio dell'estrazione dati – 18.43 – è frutto di una scelta operata in quel momento per osservare presumibilmente la situazione più prossima al momento dell'incidente: è noto infatti che il nastro, che si riferisce al traffico reale, ha come orario di inizio registrazione le h.11.20Z.

L'orario di interruzione dell'estrazione dati alle h.19.04 differisce da quello indicato nel verbale di sequestro del 3.10, dove si rileva che l'interruzione ha inizio alle h.19.00Z: tale differenza verrà attribuita ad un errore compiuto a Marsala dove si sarebbe trascritto l'orario iniziale indicato nella programmazione della esercitazione Synadex e non quello della effettiva interruzione della registrazione automatica del traffico reale. Anche i plottaggi trasmessi l'11.7 da Marsala a Martina Franca si interrompono alle h.19.00Z, anziché alle 19.04Z: si è affermato che in quella estrazione dati fu interrotta in quel momento perchè ciò che rilevava osservare era il periodo precedente l'incidente.

Il secondo tabulato (19.12-07.31) è presumibile sia stato tratto dal nastro n.100, quello attribuito alla registrazione dell'esercitazione Synadex. E' opportuno ricordare che la ricostruzione ufficiale dei tempi relativi all'esercitazione Synadex del sito di Marsala si è alla fine stabilizzata sulla seguente scansione: fino alle 19.04Z: registrazione normale del traffico reale; dalle 19.04Z alle 19.12Z: accecamento completo del sistema radar automatizzato Nadge per cambio del nastro e per l'introduzione di quello destinato a registrare esclusivamente l'esercitazione; dalle h. 19.12Z alle 19.22Z: esercitazione Synadex; dalle 19.22Z alle 19.47Z: “buco” nella registrazione automatica del traffico reale a causa del tempo impiegato per il nuovo cambio del nastro, ovvero per riavvolgere il nastro del traffico reale interrotto alle h.19.04Z ed osservare quanto era stato registrato relativamente all'incidente.

Dal verbale si può dedurre anche che il secondo nastro, quello utilizzato per l'esercitazione, non era vergine, contenendo anche la registrazione, tra le 06.47Z e le 07.31Z, di tracce di traffico reale da non confondere con le tracce del traffico reale pure registrate, come sarà appurato, durante l'intervallo dell'esercitazione, tra le h.19.12Z e le h.19.22Z.”.

Allo stato delle conoscenze di quel tempo – ovviamente al di fuori della cerchia degli specialisti, che all'epoca erano quasi esclusivamente appartenenti all'AM o alle imprese costruttrici di sistema radar – le

conclusioni della Commissione appaiono più che meritevoli e sicuramente frutto di intelligenti intuizioni. Ma la vicenda dell'interpretazione dei nastri radar non si ferma qui; ha invece ulteriori seguiti ? giacchè i sopralluoghi a Borgo Piave dureranno sino al 97, cioè all'anno di chiusura della fase presente – come si vedrà nel prosieguo della motivazione.

La Procura nello stesso mese chiedeva, come da accordi con la Direzione laboratori AM, al 4° Reparto dello SMA, di disporre il trasporto a Roma dei reperti selezionati presso l'aeroporto militare di Boccadifalco (v. nota Procura Roma 17.11.80).

Il comandante del distaccamento AM di Boccadifalco riferiva di aver consegnato, in ottemperanza a disposizioni del Procuratore della Repubblica di Palermo Guarino – una tale disposizione non si rinviene in atti – al comandante Cavallo del G222 dell'AM una serie di relitti e reperti, specificati nell'elenco che di seguito si riporta, per essere trasferiti ai laboratori dell'AM.

Gli oggetti erano i seguenti:

- nr.1 troncone di coda;
- nr.5 tronconi di fusoliera;
- nr.1 troncone di alettone;
- nr.1 troncone timone di coda;
- nr.3 pannelli in alluminio;
- nr. imprecisato di rottami di fusoliera di piccole dimensioni;
- nr.1 bombola ossigeno;
- nr.54 cuscini per sedili;
- nr.29 spalliere di sedili;
- nr. imprecisato di rottami di sedili;
- nr.2 battellini di salvataggio;
- nr.1 contenitore cilindrico in plastica trasparente;
- nr.2 contenitori cilindrici in plastica dura;
- nr.9 valigie contenenti effetti personali;
- nr.6 borse da viaggio contenenti effetti personali;
- nr.2 salvagenti;
- nr.1 coppia di ruote in gomma.

(v. processo verbale di consegna Furci Rocco, 24.12.80).

Come si nota manca la sonda e c'è un battello di salvataggio in più – qui due battelli, nel precedente verbale un solo gommone – e ci sono indicazioni generiche sui rottami di fusoliera di piccole dimensioni e sui rottami di sedili.

Il comandante del G222 ha confermato di aver compiuto la missione in questione. Il G222 apparteneva alla 46^a Aerobrigata di Pisa e la missione era partita da questa città per Palermo Boccadifalco e da qui a Roma Ciampino. L'equipaggio era composto dal capitano Luciano Cavallo, dal maggiore Pasquale Luciano Guidi, dal maresciallo Ferraro Giuseppe e del sergente maggiore Cosimi Alessandro, deceduto nell'82 per incidente aereo e dal maresciallo Tulini, anch'esso deceduto.

Il materiale a Boccadifalco era alla rinfusa; ne nacque discussione con il comandante dell'aeroporto che pretendeva che venisse portato via così come si trovava ed esso Cavallo che richiedeva un minimo di confezionamento.

A Ciampino il G222 era atteso dai carabinieri che asserirono di dover prendere in consegna quel materiale per le indagini. A Boccadifalco, ha riferito sempre Cavallo, fu redatto un elenco ma non dettagliato. Della missione ha redatto un rapporto che di certo fu trasmesso al Comando della 46^a Aerobrigata. Non ricordava, detto Cavallo, se i carabinieri avessero rilasciato o meno una ricevuta. Oltre ai carabinieri, ricordava, salì a bordo dell'aereo anche il capitano Palermo dell'AM.

Sul materiale i suoi ricordi erano però vaghi. Non rammentava se tra il materiale vi fossero due salvagenti di colore rosso, non rammentava se vi fossero due contenitori tubolari per boe sonore (v. esame Cavallo Luciano, GI 05.08.91).

Altrettanto vaghi i ricordi del secondo pilota, il quale afferma che del materiale vide ben poco. Ricorda che c'erano delle scarpe, dei vestiti, qualche salvagente tipo giubbotto di colore rosso, forse anche qualche sedile. Più preciso sul rapporto di missione. Si trattava di una relazione compilata dal capo-equipaggio contenente il modello di carico redatto dall'addetto al carico e una copia della bolla di carico – questa bolla è compilata in tripla copia, le restanti due vanno rispettivamente all'ente emittente e al destinatario del materiale. Non fecero un verbale di consegna, perché chi prese in consegna il materiale sicuramente sottoscrisse la copia della bolla di carico che restava nelle mani dell'equipaggio che aveva effettuato il trasporto. Il rapporto di missione era stato inviato al comando della 46^a Brigata.

Il materiale fu caricato su camion. Il comandante dei carabinieri che avevano operato si alterò, perché a sua detta doveva predisporre un servizio di vigilanza per pochi stracci il giorno di Natale (v. esame Guidi Pasquale Luciano, GI 06.02.92).

Il maresciallo ricorda ancora meno sul materiale, al punto da non riconoscere alcunché nelle foto dell'hangar di Boccadifalco. Ricorda che

l'aereo giunse a Ciampino lato Ovest e che i carabinieri intervenuti, cinque o sei, operarono scrupolosamente, tanto da compiere una ispezione nel vano carico dell'aereo, per assicurarsi che nulla di quanto trasportato fosse rimasto a bordo (v. esame Ferraro Giuseppe, GI 06.02.92).

Il capitano dell'AM che era salito a bordo del G222, ha ricordato l'episodio, ha ricordato che i reperti furono scaricati alla rinfusa in un hangar di Ciampino, ove al tempo dell'esame testimoniale vi era il 93° Gruppo del 31° Stormo; ha riconosciuto dalle foto il materiale scaricato. Il responsabile dell'Arma che prese in consegna gli oggetti poteva essere il maresciallo Cilindro, comandante della Stazione, poteva essere stato presente anche il comandante della Compagnia capitano Marchisio o D'Ovidio (v. esame Palermo Sergio, GI 06.02.92).

Nessuno dei carabinieri – sia il comandante della stazione CC. AM di Palermo Punta Raisi da cui dipendeva il posto fisso CC. di Boccadifalco nel dicembre 80, sia il responsabile di questo posto fisso nello stesso periodo, che il comandante della stazione CC. AM di Ciampino nell'80 – ricorda di reperti del DC9 Itavia, il terzo escludendo altresì di aver presenziato all'arrivo e alle operazioni di scarico del detto G222 (v. esami Lazzarino Vincenzo, GI 10.02.92, Zizolfi Rosario, GI 10.02.92; Cilindro Antonio, GI 10.02.92).

Il 30 dicembre successivo l'ufficio comando dell'aeroporto di Ciampino inviava, in ottemperanza a ordine telefonico di tal colonnello De Giovanni, al laboratorio chimico di Via Tuscolana il materiale seguente:

- nr.1 bombola ossigeno anteriore destro;
- nr.1 alula del flap destro;
- nr.26 cuscini color rosso;
- nr.14 cuscini color celeste;
- nr.5 (o sei) schienali color celeste;
- nr.4 schienali color rosso;
- nr.14 cuscini senza foderina;
- nr.11 schienali con parti metalliche;
- nr.13 scatoloni contenenti materiale vario (valigie, salvagenti, borse, vestiti, borsette donna, rottami metallici, foderine e pezzi di gomma piuma di sedili e nr.2 canotti salvagenti color giallo);
- nr.2 rottami di carenatura di raccordo bordo uscita ala e fusoliera destra e sinistra;
- nr.1 rottame raccordo vano carrello parte sinistra e fusoliera parte anteriore; 262x158;
- nr.1 rottame parte anteriore terminale ala sinistra;
- nr.1 rottame raccordo vano carrello parte sinistra fusoliera 126x177;

- nr.1 rottame guida per poltrona;
- nr.3 rottami costituenti un carrello porta vivande;
- nr.1 rottame raccordo vano carrello parte sinistra fusoliera 64x46;
- nr.1 rottame raccordo vano carrello parte destra fusoliera 160x46;
- nr.1 rottame coda di coda;
- nr.1 asse con due ruote;
- nr.1 contenitore plastica ottagonale alto un metro;
- nr.1 rottame di color rosso 174x57;
- nr.1 rottame color rosso non identificato;
- nr.1 contenitore plastica ottagonale alto 92 centimetri;
- nr.1 contenitore plastica cilindrico altro un metro.

(v. nota a firma maggiore Francione Alberto, 30.12.80, con timbro probabilmente di ricevuta della Direzione laboratori).

Il 6 gennaio successivo l'ufficio Comando di Ciampino trasmetteva la detta ricevuta alla Procura, assicurando che quel materiale giunto il 23 dicembre precedente con G222 dell'AM da Palermo Boccadifalco, era stato custodito in apposito locale chiuso e sigillato fino all'invio alla Direzione laboratori (v. nota a firma Generale Giovanni Romano, 06.01.81). Questo elenco, si deve notare, menziona genericamente salvagenti e indica i canotti salvagenti in numero di due.

Quest'Ufficio successivamente richiederà al responsabile dell'aeroporto di Boccadifalco quanto non risultava trasferito e gli originali delle fotografie degli oggetti raccolti in quell'hangar. Il Distaccamento di detto aeroporto risponderà che i salvagenti e i contenitori erano stati consegnati a Cavallo, mentre il restante materiale non risultava giacente presso quel comando (v. nota GI 27.05.91 e risposta Boccadifalco 18.06.91).

Quest'Ufficio provvederà altresì per l'acquisizione delle copie della bolla di carico ma tale provvedimento avrà esito negativo sia presso la 46^a Aerobrigata di Pisa che presso l'aeroporto di Boccadifalco (v. decreti di acquisizione 07.02.92 e relative relative negative).

Il materiale trasmesso ai laboratori AM sarà colà esaminato e vi resterà sino a che non verrà trasferito agli hangars dell'aeroporto di Capodichino, per ordine di questo Ufficio a disposizione del collegio Blasi. Ma su queste vicende infra.

Qui per terminare questo capitolo è necessario invece dire del relitto avvistato, ma non recuperato, dell'oggetto recuperato e accatastato con gli oggetti dell'hangar di Boccadifalco, di quegli oggetti recuperati nei mesi immediatamente successivi e collegati – come si vedrà se a ragione o a torto – nella vicenda dell'inchiesta con il disastro di Ustica. Come è necessario

dire degli accertamenti compiuti su quanto non appartiene al DC9, giacché per quanto vi apparteneva se ne dirà nelle parti relative alla ricostruzione sull'iron bird e alle perizie.

Il relitto che non fu recuperato era stato avvistato dalla motonave Carducci, mobilitata anch'essa per la ricerca e il soccorso. Nel suo giornale nautico si legge sotto sabato 28 giugno che ad h.07.15 era stato ricevuto da parte della Capitaneria di porto di Napoli l'ordine di dirigere per il punto situato in latitudine 39°49'N, longitudine 12°55'E per rotta 325, e che alle ore 13.48 era stato avvistato in latitudine 39°04'N e longitudine 13°10'E un relitto di circa 6 metri, longilineo di colore bianco con estremità triangolare rossa semisommerso.

“Detto bersaglio – continua il giornale – nonostante sia stato mantenuto sotto controllo per diverso tempo e non avendo la possibilità di metterlo a bordo dopo due ore di pendolamento sulla zona alle 15.45 se ne perdono le tracce e si presume che sia affondato” (v. estratto giornale nautico Carducci, 28.06.80).

Esaminato il comandante della Carducci ha riferito di non aver visto di persona questo relitto. Lo aveva avvistato l'ufficiale di guardia. Quando è giunto sul ponte gli è stato riferito che stava scomparendo. Nonostante ciò hanno virato e compiuto delle evoluzioni sulla zona di avvistamento, pendolando sino alle 16.00 circa, ma senza esito (v. esame Iaccarino Agnello, GI 16.04.91)

L'ufficiale di guardia è stato sentito sia dalla Procura di Genova che da questo Giudice. Secondo questo teste, che aveva visto l'oggetto dapprima ad occhio nudo e quindi lo aveva osservato con binocolo – il relitto era di forma cilindrica, ed aveva una parte di colore rosso-arancione ed una delle estremità aveva la forma di una pinna triangolare. Non ricordo di che colore fosse il resto, nè quale forma avesse l'altra estremità.

Questo ufficiale aveva riferito di essere stato interrogato nel settembre 80 da due persone, che si erano presentate l'una come dipendente Itavia e l'altra, di cui il cognome era forse Mannu, come militare dell'AM. Il colloquio era durato circa un'ora, ed era avvenuto presso gli uffici della Tirrenia a Genova a porto Colombo. I due gli avevano mostrato una sorta di catalogo, composto da fogli del formato protocollo, separati ma “tenuti insieme da un meccanismo a spirale”. Quei fogli riproducevano degli oggetti di forma allungata, apparentemente missili o bersagli di quelli usati in Marina. I due gli chiedevano se riconosceva in quelle figure l'oggetto visto (v. esame D'Agostino Danilo, PM Genova 28.01.81 e GI Roma 22.04.91).

I due sono stati identificati e sentiti. Il primo, Manno, era all'epoca membro della Commissione d'Inchiesta Tecnico-Formale del Ministero dei

Trasporti, presieduta dal dr. Luzzatti, quale membro esperto designati dall'ANPAC. Il secondo, Cucco, ingegnere dell'Itavia, autorizzato ad assistere ai lavori della Luzzatti come osservatore.

Entrambi ricordano di aver interrogato il D'Agostino. Secondo Manno costui riferì che l'oggetto galleggiante avvistato era di colore bianco e rosso, sui tre o quattro metri di lunghezza, con una sorta di appendice, e ne fece anche uno schizzo. Schizzo rinvenuto ed esibito, e dal quale si nota che l'oggetto era cilindrico lungo 6 metri con una sorta di pinna triangolare (v. esame Manno Gaetano Giulio, GI 23.05 e 07.06.91).

Secondo Cucco, egli e Manno si erano preparati sul Jane's Aviazione, giacché all'epoca si mirava ad appurare se l'oggetto fosse o meno un radio-bersaglio.

E così mostrarono al D'Agostino o il Jane's o fotocopie di parti del Jane's. L'idea di investigare sui radio-bersagli – afferma Cucco – era stata determinata dal rinvenimento di alette di color arancione da parte dei carabinieri, una prima in Sicilia e una seconda in Calabria.

Idea confermata dal rinvenimento altresì di una lente di materiale ottico particolare che poteva essere associato ad un sistema di guida sensibile all'infrarosso, per ordigno militare. Questa lente – continua Cucco – era stata ritrovata tra i relitti ripescati subito dopo il disastro, era stata da lui personalmente esaminata, nei laboratori dell'AM di via Tuscolana; si trattava di frammento di lente a forma semicircolare e da questo frammento si poteva desumere che avesse diametro di una decina di centimetri, spessore di due o tre centimetri e notevole curvatura (v. esame Cucco Alberto, GI 09.07.91).

Questo frammento fu visto anche dal presidente della Commissione Ministeriale, il quale però non ricorda dove fosse stato trovato, se nei cuscini, tra gli schienali o su qualche cadavere. Ricorda che se ne discusse in relazione alla possibilità di determinarne la provenienza dell'aeromobile, se cioè fosse una parte dell'aereo come un frammento di oblò. Ammette che nella relazione non se ne fa menzione, ma giustifica questa omissione asserendo che ciò fu dovuto al fatto che la Commissione non attribuì valore ai fini dell'indagine. Non ricorda, di questo frammento, particolari, tantomeno la curvatura e lo spessore; nè ricorda se esso fu attribuito all'aeromobile o ad oggetto diverso. Fu esaminato comunque all'interno dei laboratori AM di via Tuscolana e con probabilità potrebbe essere stato consegnato all'allora responsabile di quei laboratori il maggiore Oddone. Non ricorda, infine, se su tale reperto si fece l'ipotesi che facesse parte di un sistema di guida sensibile all'infrarosso per ordigno militare o di parte di un'attrezzatura subacquea (v. esame Luzzatti Carlo, GI 16.07.91).

Di questa lente nessuno fa menzione nei verbali di rinvenimento, nè viene più rinvenuta nei reperti.

Altro oggetto recuperato visto e mai più rinvenuto nei reperti è il casco con il nome del pilota. Di questo casco ne ha parlato il colonnello Lippolis, comandante all'epoca del Rescue Coordination Center del 3° ROC.

Costui, come risulta dal suo interrogatorio da parte del colonnello Barale, delegato dalla Commissione Pisano – acquisito insieme alla bobina di registrazione con decreto 11.07.91 – dichiara di essere stato chiamato a Palermo a breve distanza dal fatto dal Giudice che conduceva l'inchiesta e dalla sua “Commissione” formata – riferisce, da un medico, un anatomopatologo, un chimico, un fisico – e di aver visto tra i reperti un casco da pilota, di un americano, con il nome di costui John Drake.

Su questo casco egli aveva anche parlato nella relazione scritta. Ricorda in particolare che s'era pure accertato che questo pilota durante un'esercitazione s'era lanciato da un aereo in decollo da una portaerei, s'era salvato ma aveva perso il casco, che sarebbe stato ritrovato su una spiaggia. Il casco era rimasto però nelle mani della Commissione, perché s'era fatto anche “l'illazione che fosse stato un aereo americano ad impattare o ad urtare il nostro velivolo”. “Del casco me lo ricordo perfettamente – aggiunge Lippolis – ...mi ricordo anche il nome John Drake...” (v. dichiarazioni Lippolis Guglielmo al colonnello Barale Nello - Commissione Pisano - 16.04.89).

La relazione della suddetta Commissione riferisce nell'annesso 27 su questo casco, affermando che esso, con la scritta John Drake, era secondo Air South, di un pilota che lanciandosi da una portaerei si era salvato.

Questo annesso non era stato però allegato alla edizione ufficiale della Relazione, inviata sia al Ministro della Difesa che all'Autorità Giudiziaria. E' stato acquisito solo a seguito dell'audizione del generale Pisano ad opera della Commissione Stragi (v. annesso 26, pervenuto il 3.11.89 a seguito audizione Pisano 12.10.89).

Proprio a questa Commissione Lippolis aveva confermato la vicenda del casco. “...dopo che diedi la mia ampia disponibilità e che si resero conto delle mie conoscenze – il giudice Guarino e i periti da lui nominati, nde – mi fecero determinate domande. Mi portarono anche a vedere dei pezzi che erano stati ritrovati: un casco con la scritta John Clark, – probabilmente intendeva dire: John Drake; nde – quello che loro definivano un missile o qualcosa di simile...” (v. audizione Lippolis Guglielmo, Commissione Stragi 16.01.90).

Lippolis ha confermato nuovamente dinanzi a questo Ufficio l'episodio dichiarando di ricordare perfettamente il fatto. Vide il casco, vide che recava il nome John Drake, fu compiuta una ricerca presso gli americani per sapere chi fosse questo John Drake, per accertare se avessero perso un pilota con questo nome. La ricerca fu compiuta presso Airsouth per via telefonica richiedendo al commander Zimmermann NSA che all'epoca vi prestava servizio e fungeva da interlocutore con il ROC, o a chi per lui. Airsouth, che aveva all'epoca come recapito telefonico il numero 72434-454 o 459 della rete di Napoli, aveva risposto che si trattava di un pilota caduto e ripescato. Gli americani non avevano però riferito di che aereo si trattasse, nè da quale portaerei fosse decollato. Nel ricordo di Lippolis affiora solo che il casco sarebbe stato recuperato diverso tempo dopo la caduta dell'aereo, cioè gli americani avrebbero risposto che la vicenda si sarebbe verificata diverso tempo prima del disastro di Ustica. Sulla vicenda fu redatta una relazione del Soccorso. Il colonnello non ricorda però se l'RCC da lui comandato era stato allertato per la caduta dell'aereo americano, pilotato da questo John Drake.

Ricorda invece che il casco era di fibra, non presentava rotture; aveva una parte interna spugnosa, una visiera e un cordone per l'auricolare. Ricorda che sull'esterno v'era il nome John Drake anche se non rammenta se lo scritto fosse frontale o sul lato. Ricorda che uno dei membri della "Commissione" di Guarino aveva asserito che quel casco era stato rinvenuto su una spiaggia siciliana. A contestazione del fatto che in Commissione Stragi aveva riferito che il nome era John Clark, afferma che può essersi sbagliato, di non ricordare però con precisione, e che i nomi comunque sono simili. Il nome però era riportato sui rapporti che faceva quotidianamente al comandante del ROC, generale Mangani, e che questi poi girava al COP a Roma. Non lo riconosce tra quello che è tra i reperti del MiG. Questo è un casco di manovra, quello "John Drake" era un casco da piloti (v. esami Lippolis Guglielmo, GI 01.07.91, 29.01.92, 23.06.92).

Ordinata l'acquisizione dei rapporti del comandante dell'RCC di Martina Franca al comando del 3° ROC, il decreto sortiva effetto negativo, giacché la Commissione appositamente costituita non rinveniva nell'archivio di quel comando alcuna documentazione del genere richiesto (v. decreto di acquisizione 24.06.92).

Sulla vicenda venivano altresì formulate più rogatorie alle autorità statunitensi.

Alla prima, del maggio 92, con la quale si chiedeva in quali circostanze il casco era stato smarrito e di procedere, ove ancora possibile, all'esame testimoniale del pilota che lo aveva perduto, fu risposto

richiedendo, a causa del tempo passato dal disastro e dal fatto che il nome John Drake è estremamente comune, qualsiasi altra informazione utile per identificare il pilota e sul casco (commissione rogatoria 14.05.92 e risposta Ambasciata USA 11.06.92).

Con una seconda, del gennaio 93, venivano fornite tutte le informazioni in atti sul casco, e cioè: che era stato rinvenuto su una spiaggia siciliana al tempo del disastro; che era stato conservato in un deposito dell'aeroporto di Palermo-Boccadifalco; che era stato esaminato da un collegio di persone nominate dal magistrato inquirente nei giorni immediatamente successivi al disastro, che era di fibra, con una parte interna spugnosa; una visiera e un cordone per auricolare; che vi era scritto all'esterno, come già comunicato il nome John Drake; che non presentava rotture, che le autorità statunitensi in Italia, interpellate, al tempo, avevano affermato che effettivamente esisteva un pilota di nome John Drake che, decollato da un mezzo navale, a causa di un incidente aveva dovuto abbandonare il velivolo e lanciarsi in mare; che il casco nei vari spostamenti del materiale era andato smarrito.

A questa richiesta ha risposto il Dipartimento della Difesa riferendo che sull'oggetto il Navy Safety Center aveva condotto una ricerca computerizzata sui dati del periodo gennaio 77-marzo 93. In effetti c'erano stati quattro incidenti in quel periodo che avevano coinvolto un membro di equipaggio aereo con il nome di Drake. Nessuno di coloro però aveva come prima iniziale "J" e tutti gli incidenti erano accaduti negli Stati Uniti continentali. Anche l'Air Force Safety Agency aveva compiuto una ricerca nei suoi archivi. In effetti l'Aeronautica degli Stati Uniti ha un pilota di nome John Drake, ma costui non era mai stato coinvolto in incidenti nè assegnato al teatro europeo durante il periodo di tempo d'interesse.

La risposta si concludeva rilevando che l'asserzione che quel casco era stato perso in un incidente aereo della Marina era basata su un evento avvenuta prima del 77 o era frutto di mera deduzione. Si evidenziava altresì che ci sono diversi tipi di casco usati da persone diverse da membri di equipaggi aerei. Si raccomandava infine di contattare le autorità NATO per avere conferma o smentita sulle informazioni avute dal maggiore Zimmerman di Napoli (commissione rogatoria 23.01.93 e risposta Dipartimento della Difesa 29.04.93).

Alla terza, del febbraio 93, con la quale si fornivano tutti i dati relativi all'informazione del maggiore Zimmerman - fonte ed occasione della notizia, luogo di servizio dello Zimmerman e relativo recapito telefonico - a tutt'oggi non s'è ricevuta risposta (commissione rogatoria 12.02.93).

Altro oggetto recuperato visto e poi scomparso è il serbatoio del T33. Questo reperto ha vicende analoghe al casco. Fu mostrato a Boccadifalco al colonnello Lippolis, che lo identificò. Non fu mai fotografato nè trasportato a Ciampino. Quando lo si è cercato non è stato più rinvenuto.

Ne parla Lippolis per la prima volta in occasione dell'inchiesta della Commissione Pisano. Al colonnello Barale che insieme al capitano Santamaria di Martina Franca lo sta interrogando sulle operazioni di soccorso e recupero, Lippolis, riferendo sulla sua collaborazione al giudice Guarino e ai periti di costui, afferma "...dopo di che il giudice fu molto contento del mio contributo e a un certo punto se ne uscì dicendo: io ho trovato anche il missile, noi abbiamo anche il missile; dico: e che è 'sto missile? e così mi fecero vedere, mi portarono in un hangar e mi fecero vedere 'sto missile, il quale tutto mi pareva tranne che un missile, a me mi pareva proprio un... che ti posso dire ... una tanica di 33 insomma, forse una tanica di 33 dello stesso colore grosso modo, mancante dell'ogiva... era argentato, somigliava ad una tanica di 33, non era più lunga, e ci mancava la parte anteriore, quindi questo non poteva essere un missile che aveva colpito niente, perché sennò non lo trovavano..." (v. dichiarazioni Lippolis Guglielmo al colonnello Barale Nello 10.04.89).

Tali dichiarazioni sono state confermate dal Lippolis sia dinanzi alla Commissione Stragi che a questo Ufficio (v. audizione Lippolis Guglielmo, Commissione Stragi 16.01.90 ed esame dello stesso, GI 01.07.91).

Questo ufficiale spiega quindi che il serbatoio da lui visto a Boccadifalco corrispondeva come forma e come dimensioni alari al T33 (v. esame Lippolis Guglielmo, GI 23.06.92).

Specifica dopo aver preso visione del serbatoio ripescato nell'ultima campagna Wimpol del 92, che questo è grande quanto quello di Boccadifalco e ha due alette nel cono di coda mentre il secondo ne aveva soltanto una (v. esame Lippolis, GI 27.07.92).

Di questo oggetto si rammenta anche l'inquirente all'epoca della visita a Boccadifalco, che lo definisce corpo cilindrico ma si confonde stimandolo un serbatoio per l'acqua e non, come in effetti era, per il carburante (v. audizione Guarino dinanzi alla Commissione Stragi 03.12.91).

Il serbatoio del T33 è scomparso anch'esso, come gli altri reperti di cui non s'è avuta più alcuna traccia. Come s'è visto nel trasferimento da Boccadifalco a Ciampino fu effettuata una selezione nel materiale raccolto nell'hangar del primo aeroporto. Dagli atti non s'è compreso però chi abbia ordinato questa selezione, quali siano stati i criteri seguiti, chi l'abbia eseguita. Certo è che alcuni reperti sono stati lasciati nell'aeroporto

palermitano e mai più ritrovati, tra gli altri il casco “John Drake”, il serbatoio del T33, il carrello anteriore di un aereo, a detta di Lippolis della 2^a guerra mondiale.

I reperti erano stati divisi, come già s'è detto, in tre categorie da personale specializzato del SIOS. Ma nemmeno questa divisione è stata seguita da quelli che selezionarono il materiale, giacché di quelli sotto il punto 2c, cioè gli oggetti non facenti parte sicuramente del velivolo, alcuni sono stati trasportati a Ciampino altri lasciati a Boccadifalco, come la sonda meteorologica con antenna ad ombrello, contenuta in imballaggio di polistirolo. Ed anche questo oggetto non è stato più trovato.

Tra gli oggetti invece trasportati sono di rilievo innanzi tutti i due salvagenti di colore rosso di tipo marino con imbottitura galleggiante con sigle e targhette con scritte e numeri.

Questi oggetti furono individuati nei punti 39.13N-13.09E, da una motobarca del Doria, il giorno 29.06 alle 06.41.

Da un'indagine condotta dall'Interpol negli Stati Uniti, ed in particolare presso il Comando Generale della Guardia Costiera, è risultato che questi reperti sono giubbotti di fibra di vetro in dotazione alle forze militari. L'articolo era stato prodotto in grande quantità per molti anni e destinato alla Marina Militare e della Guardia Costiera degli Stati Uniti. Generalmente quel giubbotto non doveva essere utilizzato a bordo di velivoli militari statunitensi, ma gli elicotteri di soccorso potevano esserne dotati occasionalmente durante le operazioni di emergenza. L'uso di quel giubbotto militare comunque non era autorizzato a bordo di velivoli e navi civili o per il trasporto merci.

L'identificazione del primo giubbotto era stata effettuata tramite l'esame della forma e delle caratteristiche nelle fotografie scattate a Boccadifalco e portate a Washington e in base all'esistenza di targhette di tipo prettamente militare. L'indicazione DSA con numero stava ad indicare il numero di contratto. La ditta produttrice era la Safeguard Corporation, Ohio, numero di telefono (606) 431-7650.

La sigla NSA indicava di solito “Naval Support Activity” ovvero un particolare tipo o postazione a terra della Marina Militare statunitense. OMB indicava di solito “Outboard Motor Boat” e quindi il giubbotto in questione doveva provenire da una piccola imbarcazione fuoribordo in dotazione ad una unità navale di supporto.

Il secondo giubbotto era del medesimo tipo. Su di esso apparivano, come s'è detto, le sigle CV60 UB4 DECU, che indicano la sua provenienza ossia la U.S.S. Saratoga con numero d'imbarcazione militare (Navy Vessel number) CV60. La sigla UB4 indicava con ogni probabilità “utility boat 4”.

La sigla DECU si riferiva probabilmente ad un particolare settore della nave, forse la zona ponte. Quindi quel giubbotto proveniva molto probabilmente da una delle scialuppe di salvataggio della Saratoga (v. rapporto Interpol 21.04.92).

Sulle sigle e le targhe è stato interpellato dapprima lo Stato Maggiore della Marina e questo organo ha riferito che il significato delle sigle “NSA-OMB” e “CV60 UB 4 DECU”, era sconosciuto; ha riferito altresì di aver interessato la Marina degli Stati Uniti poiché il gruppo “CV60” aveva elementi di coincidenza con il distintivo della portaerei statunitense Saratoga; e di aver ricevuto risposta secondo cui la sigla NSA-OMB, non coincideva a nulla di noto agli Americani, e la sigla CV60 UB4 DECU stava rispettivamente il primo gruppo per Saratoga e il secondo per una imbarcazione di supporto logistico nr.4; mentre non v'era nessuna indicazione per “DECU” (v. rapporto ROCC 11.05.92).

Mostrate le fotografie di questi reperti all'ammiraglio Flatley, comandante della detta Saratoga, questi ha dichiarato preliminarmente: “che il salvagente si sia trovato nell'immediatezza del fatto è un'altra coincidenza”. Ha poi aggiunto che quel tipo di salvagente viene utilizzato nel compimento di operazioni di trasbordo o sulle scialuppe per raggiungere la terra. A bordo della sua portaerei c'erano circa quattrocento esemplari di quel salvagente. A volte i marinai piuttosto che aggiustarli li gettano in mare e in un anno se ne perdono diversi. Ovviamente non erano salvagenti per piloti d'aereo, nè venivano usati sugli elicotteri. C'era anche un terzo tipo di salvagenti, un giubbotto meno ingombrante che veniva usato dai marines addetti alle operazioni di manutenzione sui ponti (v. esame Flatley James, GI 10.12.92).

L'ufficiale del SIOS che fu inviato a Boccadifalco per esaminare un casco ritrovato in mare poco tempo dopo il disastro, vide nell'hangar di quell'aeroporto i salvagenti, ma non collegò assolutamente le sigle che vi apparivano con unità militari (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 22.06.92).

I salvagenti in questione sono stati esaminati da testi e periti; tuttora sono conservati presso l'hangar Batler di Pratica di Mare; furono fotografati nell'immediatezza del recupero e cioè quando furono raccolti a Boccadilfalco. Mai è emerso che uno di loro fosse ricoperto di mitili. In tal senso depone un pilota dell'Itavia che era stato imbarcato sul Doria nella qualità di vice-presidente dell'ANPAC. Costui asserisce infatti che il giubbotto US Navy recuperato e da lui visto sul ponte del Doria, non poteva “essere interessato all'incivolo in quanto ricoperto da telline”. Di certo egli ha visto qualcosa di diverso dai nostri due salvagenti, giacchè su di essi non v'era alcuna scritta che riconducesse direttamente alla Marina degli Stati

Uniti, nessuno ha mai parlato di oggetti con lunga permanenza in mare, nessun mitile appare nelle fotografie sulla superficie dei salvagenti in questione (v. esame Grilli Giorgio, GI 26.02.92).

Altri oggetti non appartenenti sicuramente al DC9 erano i “due ruotini con pneumatico collegati tra di loro da un asse metallico”. Questo oggetto, nonostante fosse stato identificato già a pochi giorni di distanza dal disastro, s'è prestato a ricostruzioni fantastiche, giacchè da alcuni è stato stimato come carrello anteriore di un aereo da caccia.

In effetti la Commissione Itavia sin dal 14 luglio dell'80 aveva accertato che si trattava di ruote costruite dalla ditta Marini di Alfonsine e da questa spedite a Palermo proprio con il volo IH870 del 27 giugno 80 (v. relazione Commissione d'Inchiesta IH, 14.07.80).

La Questura di Ravenna il giorno seguente trasmetteva alla Procura la documentazione relativa alla spedizione di ruote anteriori per veicoli industriali inviati dalla S.p.a. Marini di Alfonsine all'impresa Spalletti Ing. Mariano di Palermo (v. nota della Questura di Bologna, 15.07.80).

Sentito il titolare della ditta produttrice, costui esaminando la bolla di consegna e la fotografia dell'oggetto ha riconosciuto che si trattava di un pezzo per spruzzatrice di emulsione, più precisamente delle due ruote anteriori direzionali, gemellate e collegate da un mozzo trasversale di pochi centimetri di lunghezza, su cui veniva montato una sorta di perno; il tutto serviva di supporto per i due serbatoi di una spruzzatrice. Ha aggiunto che la Spalletta di Palermo si occupava della costruzione di strade (v. esame Marini Roberto 31.10.90).

Questo oggetto non è stato trasferito da Boccadifalco a Ciampino e comunque non è tra i reperti oramai accentrati nell'hangar di Pratica di Mare, nè si trova più a Boccadifalco. Altro oggetto di quelli classificati come non appartenenti all'aeromobile, ma presumibilmente a bordo dello stesso secondo la relazione SIOS più volte menzionata era la rete in fibra plastica, verosimilmente impiegata - spiega quella relazione per fissare carichi da stiva. Questo oggetto non è tra quelli trasportati da Boccadifalco a Ciampino e comunque oggi non è tra i reperti a Pratica di Mare, nè si trova più a Boccadifalco.

Già la relazione tecnica del prof. Giulio Cantoro nominato nel collegio della Procura di Palermo aveva escluso che potesse trattarsi di parte del DC9, ed aveva stimato che dovesse essere parte di imbracatura o rete di sollevamento e fissaggio merci di impiego più probabilmente navali. I responsabili Itavia avevano affermato - aggiunge la relazione Cantoro - che quelle imbracature non facevano parte della dotazione dei loro aeromobili, nè passeggeri, nè cargo, e i tecnici del RAI avevano espresso il parere che

non potesse trattarsi di imbracatura usata nel settore dell'aviazione civile (v. relazione Cantoro Giulio 26.11.80)

Terzo oggetto sicuramente non appartenente, sempre secondo la relazione SIOS, all'aeromobile la sonda meteorologica con antenna ad ombrello di cui s'è già detto. Questo reperto non è nemmeno partito per Ciampino, è rimasto come s'è già osservato a Boccadifalco, non si sa per decisione di quale Autorità, e colà non s'è più trovato.

Sulla base della tecnologia di costruzione e della scritta su tale oggetto il perito sopra menzionato lo aveva definito trasmettitore di sonda meteorologica probabilmente di costruzione francese (v. relazione Cantoro, citata).

Di conseguenza si formulava commissione rogatoria alle Autorità Giudiziarie francesi perché si accertasse se quell'apparecchio fosse stato costruito in Francia e in caso positivo a chi fosse stato ceduto e in quale occasione usato (v. commissione rogatoria Francia, 21.07.92).

Altri oggetti sicuramente non appartenenti al DC9, i contenitori, due in materiale fibroso uno in materiale plastico, per boe sonore.

Un discorso a parte meritano i due battellini o canotti di salvataggio come vengono definiti nelle varie relazioni di recupero.

Il rapporto SIOS li definiva anzi lo definiva, giacché ne rileva uno solo, gommone giallo pluriposto senza copertura e lo stimava come oggetto non del velivolo bensì probabilmente presenti a bordo del velivolo.

Questi oggetti, recuperato il primo dalla De Turris della Guardia di Finanza e il secondo dal rimorchiatore Prometeo, sono invece del velivolo perché ne sono gli scivoli.

Così li definì anche la Blasi, specificando che l'uno era lo scivolo anteriore e l'altro posteriore probabilmente perché di lunghezza diversa. In vero quell'esemplare di DC9 ha soltanto due scivoli dai portelli anteriori di sinistra e di destra ed essi sono di eguali dimensioni.

Ma oltre questa stranezza nel 91 se ne aggiungerà un'altra. Nel corso della prima campagna di recupero Wimpol, quella cioè del 91, viene rinvenuto e portato alla superficie un terzo scivolo, eguale per dimensioni ad uno dei due ripescati nell'immediatezza del disastro, e con ogni probabilità appartenente al DC9, giacché le bombole del gas sono in tutto simili e recano delle scritte di revisione, similari in italiano.

Diversi da questi scivoli potrebbe essere il battellino di salvataggio recuperato dalla Waller e consegnato alla De Turris. Questo oggetto non corrisponde come colore agli scivoli, giacché questi sono gialli e il primo oggetto invece era arancione. D'altra parte gli scivoli ben si differenziano dai

semplici canotti di salvataggio giacchè mostrano su uno dei lati minori l'apparecchiatura di aggancio alla fusoliera dell'aereo.

Questi gli oggetti indicati nella relazione SIOS. Questa relazione però non distingue nella voce sub3 a (1) ove riporta tutti i rottami metallici e di materiale fibroso, tre reperti individuati dalla relazione Cantoro come non appartenenti al DC9.

Così concludeva la detta relazione su tali reperti:

1. relitto costituito da due superfici di lamiera di lega leggera con interposto a sandwich materiale espanso leggero di colore marrone. Le dimensioni sono di circa 120x45cm. Il relitto è in evidenza nella fotografia ril. 8 della Polizia Scientifica.

Forma a V fortemente allungata, verniciatura in rosso con bordatura in bianco su di una faccia, in giallo con bordatura in bianco sulla faccia opposta. Bordatura avvolgente in lamiera di lega leggera non verniciata, con rivettatura molto distanziata, su di un lato lungo e privo di bordatura sull'altro lato lungo. La tecnologia di costruzione molto elementare e grossolana ed i materiali impiegati, permettono di escludere che possa trattarsi di relitto derivato dall'aeromobile tipo DC9.

2. Relitto della stessa natura del precedente illustrato al punto 1, ma di sagoma rettangolare di circa 150x60cm.

Sulla superficie colorata di giallo reca il numero 5643 a grandi caratteri scritti a mano libera con pennarello blu, il numero è cancellato cifra per cifra con tratti di pennarello.

Più in piccolo in posizione anteriore al numero cancellato, si legge il numero 5436, sempre scritto a mano libera e con pennarello blu.

Anche questo relitto rivela all'esame un sistema di costruzione artigianale.

Le origini, la natura e lo scopo dell'oggetto cui tali relitti appartenevano non sono stati ancora identificati.

Come per il precedente e per gli stessi motivi si può escludere l'appartenenza ad un aeromobile tipo DC9.

3. Relitto metallico in lega leggera a sandwich con interposizione di sagomato a nido d'ape in lega leggera; il relitto presenta anche una parte d'attacco in metallo pieno. La forma è ad ala sagomata e rastremata su di un lato, le dimensioni sono di 1,30x0,37mt. e lo spessore massimo 25mm. La verniciatura è in colore arancione l'oggetto reca su entrambe le facce il contrassegno tricolore ad anelli concentrici della aviazione militare italiana. Su entrambe le facce, con frecce indicanti i punti di attacco, si legge l'indicazione tecnica in lingua italiana relativa ai dati di serraggio con chiave

dinamometrica: “bullone attacco ala - coppia serraggio max. 1,7kg.”(v. relazione prof. Giulio Cantoro, 26.11.80).

Per tutti e tre il perito escludeva l'appartenenza al DC9. (v. relazione Cantoro, citata).

Questi oggetti, saranno esaminati dalla Blasi, ma in seguito scompariranno. Di essi infatti non sono state più rinvenute tracce nè all'aeroporto di Boccadifalco nè altrove.

Ma non solo dei pezzi sopra indicati s'è persa traccia. Si sono perduti nei vari spostamenti fino a Capodichino anche pezzi menzionati nelle varie relazioni di recupero e non rilevati dal SIOS a Boccadifalco.

Tra gli altri una parte del DC9, ripescato dal Doria alle 18.12 del 28 giugno. Si trattava di una parte della fusoliera di rilevanti dimensioni - 2,70x1,70 - con portellino. Questo enorme frammento dell'aereo, che sarebbe facilmente individuabile, non esiste sulla ricostruzione sull'iron bird.

Mancano anche le tre cassette con le scritte “booster explosive” recuperate dal Buccaneer e non inviate a Palermo, bensì a Compamare Gaeta, perchè non ritenute pertinenti al disastro.

Alcuni di questi oggetti di sicura provenienza aeronautica rinvenuti nella stessa area dei relitti del DC9, avevano fatto supporre la caduta di altro aereo in quella zona e nel tempo del disastro, e conseguentemente supporre anche la collisione tra il DC9 e questo velivolo. Oltre queste supposizioni s'erano diffuse nei giorni immediatamente successivi al disastro voci che indicavano specificamente il tipo e l'equipaggio di questo secondo aereo, voci raccolte e pubblicate dalla stampa.

Scrissero su questo argomento ai primi di luglio il Paese Sera, l'Unità e il Corriere della Sera.

Il primo quotidiano il 3 luglio titolava in primo “Trovati vicino al DC9 inabissato relitti di un aereo militare USA” con sopratitolo “Sembra avvalorata l'ipotesi di una collisione in volo” e sottotitolo “si tratta di un seggiolino catapultabile, di due salvagenti e di una cintura da pilota diversa da quella del DC9, due canotti rossi- mancherebbe un Phantom” (v. Paese Sera 03.07.80).

Questo giornale continua il 5 successivo. “Sono i relitti chiave del giallo di Ustica” sulle fotografie del giubbotto NSA - OMB non civile e un contenitore di uso incerto - è il contenitore per boe di forma ottagonale, nde.

Quindi nel corpo dell'articolo l'indicazione di un altro giubbotto militare, il cordame di un paracadute, la cinghia da pilota diversa da quella del DC9 per colore e meccanismo di attacco (v. Paese Sera 05.07.80).

Quello stesso giorno l'Unità pubblica un articolo dal titolo: “Sono molte le prove: caccia USA ha speronato il DC9 dell'Itavia?” Viene elencato

uno “sconcertante inventario” dei rottami recuperati. Tra gli altri i battellini recuperati dalla motonave Helene Waller, battellini che sono di colore arancione e non giallo come gli scivoli del DC9, le bretelline d'ancoraggio del pilota nei meccanismi diversi da quello in dotazione agli aerei italiani, una rete di paracadute (v. Unità 05.07.80).

Sempre questo quotidiano l'indomani ritorna sull'argomento con un articolo dal titolo e dal contenuto più dettagliato. “Oltre all'altro materiale americano recuperato tra Ponza e Ustica c'è anche un pezzo di fusoliera di un jet militare USA, ma non se ne sa più nulla. Il grosso frammento trasportato a Napoli da uno dei mezzi di soccorso. Strisce bianche e rosse, e quindi non si tratta di relitti del DC9 dell'Itavia. Due piloti di una base NATO mancherebbero all'appello”.

Bianco e rosso erano i colori di caccia antisommergibili presentati il 30 maggio precedente dall'ammiraglio Shean, comandante delle forze NATO in conversazioni con giornalisti napoletani, in cui aveva rilevato che quei velivoli erano impiegati nel medio e basso Tirreno e nel Mediterraneo occidentale per il controllo di 54 unità navali sovietiche, tra cui 15 sommergibili atomici.

Non solo. La notizia secondo cui non avrebbe fatto ritorno da una missione proprio la sera del disastro un Phantom sulla portaerei Saratoga, per più giorni non aveva avuto risposta sino al lunedì precedente l'articolo, giorno in cui era stato emesso un laconicissimo comunicato: Non manca alcun aereo della NATO.

Infine si riportava la notizia secondo cui sarebbero mancati all'appello da otto giorni due piloti statunitensi il capitano Reinhold e il sergente Davitt, partiti proprio il venerdì della sciagura dalla base di Verona (v. Unità 06.07.80).

Questa notizia veniva ripresa dal Corriere della Sera, che ribadiva la scomparsa di Reinhold e Davitt e del frammento di carlinga lungo circa 6 metri e dipinto a strisce bianche e rosse (v. Corriere della Sera 07.07.80). Sul medesimo giornale l'indomani la notizia della smentita ufficiale della NATO di una scomparsa di suoi piloti.

Tutti i giornalisti che avevano scritto gli articoli sopra riportati ne confermavano il contenuto (v. esame Baraldi Sergio, GI 03.05.91 e Purgatori Andrea, GI 04.05.91).

I giornalisti dell'Unità in particolare confermavano le notizie sulla scomparsa dei due piloti. Il primo, Vasile, ha ricordato che ci furono delle smentite da parte delle autorità americane e che comunque la fonte di quelle notizie era stata il collega della redazione di Napoli Faenza (v. esame Vasile Vincenzo, GI 03.05.91).

Costui ha confermato di aver raccolto notizia sui due piloti americani scomparsi da una persona di cittadinanza americana, che ben conosceva per averla invitata più volte nella sede NATO di Bagnoli in occasione di manifestazioni e conferenze stampa, di cui però non ricorda il nome. Questa persona era sicuramente un dipendente della NATO o del consolato statunitense a Napoli, ma poteva essere anche un appartenente ai servizi di sicurezza. Appariva sui quarant'anni; parlava correttamente l'italiano anche se con una leggera inflessione americana.

Faenza, pochi giorni dopo il disastro, lo aveva incontrato casualmente nei pressi della redazione napoletana dell'Unità in via Cervantes, mentre stava raggiungendo la sede dell'U.S.O. in calata S. Marco. Avevano preso un cappuccino e nel mentre l'americano gli aveva raccontato che due piloti, ovviamente statunitensi, di una base, che all'epoca dell'esame testimoniale il teste non ricordava più, erano stati messi fuori quadro operazioni per un grosso guaio che avevano cagionato. Erano stati già portati via e destinati ad un servizio operativo fuori dell'ambito NATO.

Il teste aveva cercato delle verifiche – nonostante fosse impegnato sull'attentato al consigliere Amato ad opera delle Brigate Rosse e sul conseguente arresto degli attentatori, tra cui il noto Seghetti – ma l'ufficio statunitense del comando NATO lo aveva invitato a rivolgersi ai comandi militari americani ed in particolare al comando aereo di Verona. Ma di lì a poco era sopraggiunta una smentita ufficiale dell'Ambasciata americana di Roma (v. esame Faenza Vito, GI 21.05.91).

Sulla questione veniva formulata rogatoria alle autorità degli Stati Uniti per conoscere se v'era stata collisione tra il DC9 Itavia e un velivolo militare statunitense, con a bordo i detti capitano Reinhold e sergente Davitt, e per conoscere altresì se tale notizia era stata smentita da un comunicato dell'Ambasciata a Roma, firmato dal funzionario Charles Loveridge, come indicato dalla stampa dell'8 luglio 80 (commissione rogatoria 14.05.92).

Nell'agosto successivo la risposta. Proprio il signor Loveridge di cui sopra – che però non riferisce se vi fu o meno quel comunicato – informava l'ufficio del Dipartimento di Giustizia – che risponde –, che l'ufficio stampa dell'Ambasciata non aveva più alcuna documentazione per il periodo in questione e che pertanto non era possibile esaudire la richiesta (v. nota Dipartimento di Giustizia USA 13.08.92).

Del seggiolino catapultato e della cintura di sicurezza a croce, se di cintura tratta, diversa per meccanismo di chiusura e di colore da quelle usate dai velivoli DC9 di cui si parla nel Paese Sera del 5 luglio sopracitato – della cintura appare anche la fotografia – nessuna traccia nè nelle relazioni di recupero, nè tra i reperti.

4. La missione in USA presso l'FAA ed il NTSB.

Nell'ultima decade di novembre l'inquirente si recò negli Stati Uniti accompagnato da membri della Commissione Luzzatti e della Commissione di inchiesta Itavia, per visite ed incontri con esperti presso la Federal Aviation Agency e il National Transportation Safety Board, proprio a fini di valutazione delle diverse ipotesi scaturite dagli esami analitico-matematici dei risultati forniti dalla società Selenia.

Il secondo ufficio cioè il National Transportation Safety Board, sulla base di informazioni prodotte da parte italiana, tra cui la relazione Selenia, e dalla ditta costruttrice dell'aeromobile cioè dalla Douglas, compì un'analisi diretta dei dati radar, determinando che: 1. l'aereo nell'incidente si era disintegrato in volo; 2. sulla base delle affermazioni acquisite non era possibile pervenire a conclusione valida sulla possibilità di una collisione in volo (v. relazione NTSB, 13.11.80). A breve distanza di tempo e a seguito delle ulteriori informazioni pervenute dall'inchiesta, informazioni che consentirono un'analisi più dettagliata della situazione radar, l'NTSB redasse una nuova relazione, secondo cui nei dati radar appariva in volo un oggetto non identificato. Quell'ente statunitense specificamente affermava che: 1. il DC9 e questo oggetto non si erano scontrati; 2. l'oggetto non identificato aveva attraversato l'area del luogo dell'incidente da Ovest verso Est a grande velocità ed approssimativamente nello stesso momento del verificarsi dell'incidente (v. relazione NTSB, 25.11.80).

Entrambe queste relazioni erano firmate da John Macidull, che intervistato più volte in tempi successivi ha sempre confermato questa interpretazione dei dati radar del disastro, così come implicitamente nell'esecuzione della Commissione Rogatoria alle autorità americane nel dicembre 91. In questa occasione l'esperto statunitense confermò di aver ricevuto ufficialmente l'incarico nell'autunno 80, precisando di aver compiuto una prima indagine e di aver riferito alla missione italiana – a coloro che egli chiama rappresentanti del Governo italiano – che senza la conoscenza dei margini di errore del radar e l'ubicazione delle stazioni radar, – proprio quegli elementi che saranno per lungo tempo “tagliati” dagli esperti di Borgo Piave - l'indagine non poteva essere approfondita. A seguito di questa sua riserva, alcune settimane dopo – egli ricorda due o tre – gli erano stati riferiti i margini di errore, ma non le ubicazioni, poiché coperte da segreto militare. In vero non si capisce quale, giacché egli stava

lavorando sulla stazione di Ciampino-Fiumicino del sistema ATCAS. Comunque sulla base dei nuovi dati com'è risultato, produsse il secondo report. (v. rogatoria USA, esame Macidull John, Washington 09.12.91).

5. La missione in Gran Bretagna presso l'AIB ed il Rarde.

Il 2 novembre 81 il sostituto procuratore inquirente, accompagnato dal presidente della Commissione ministeriale d'inchiesta, Luzzatti, e dal maggiore Oddone dei laboratori dell'Aeronautica Militare - anche lui in seguito sarà nominato consulente di parte per militari AM imputati -, si recò in missione a Londra presso l'Accident Investigation Branch (AIB) ed il Royal Armament Research and Development Establishment (Rarde) per incontrare esperti specializzati nelle investigazioni sugli incidenti aerei, e nelle analisi di laboratorio. Sugli esiti della missione e sugli accertamenti richiesti ed eseguiti dall'AIB e dal Rarde si riferirà nel dettaglio nella parte relativa alle perizie.

6. Le dichiarazioni di Davanzali.

Il 16 dicembre 80 – il giorno stesso in cui un decreto del Ministro dei Trasporti dichiarava decaduti tutti i servizi di linea affidati all'Itavia – il presidente di questa società inviava una lettera allo stesso Ministro dei Trasporti, in cui dopo aver ripercorso le vicende della compagnia ed espresso doglianze nei confronti di quelle decisioni, si affermava testualmente: “nessun cenno è stato fatto dal Ministro dei Trasporti e dalla Presidenza del Consiglio in ordine alla causa scatenante della crisi Itavia, che va identificata nell'incidente aereo di Ustica, in relazione al quale è ormai comprovata l'assenza di qualsiasi responsabilità da parte della compagnia unitamente alla certezza della distruzione, ad opera di un missile, di un aereo, mentre percorreva in perfette condizioni meteorologiche e di crociera una aerovia riservata dallo Stato italiano all'aviazione civile”. (v. lettera Davanzali al Ministro Formica, 16.12.80).

L'indomani l'Itavia emetteva un comunicato stampa, nel quale si ribadiva tale tesi, affermando che “le Commissioni d'inchiesta hanno stabilito che l'ipotesi del cedimento strutturale del DC9 è destituita di ogni fondamento, così come l'ipotesi di collisione in volo con altro velivolo si è

rivelata non attendibile. La causa dell'incidente è stata pertanto circoscritta alle ipotesi di “missile” o “bomba a bordo”. Peraltro di tali due ipotesi resta valida, sulla base dei rilevamenti operati, solo quella del missile. La registrazione dei dati radar evidenzia, infatti, al momento dell'incidente, la manovra di intercettazione del DC9 da parte di un aereo militare. Le tracce radar immediatamente successive dimostrano che il DC9 si è disintegrato in più parti, repentinamente deviate a 90 gradi dalla rotta stabilizzata. Le perizie mediche sulle salme dei passeggeri, attestano che si è verificato a bordo una “decompressione esplosiva”. Inoltre la presenza di fosforo su una scheggia della struttura del carrello principale, ritrovato nel corpo di un passeggero, comprova che l'aereo è stato colpito da un ordigno bellico. Il quadro delle evidenze dell'incidente, pertanto, configura che l'aeromobile DC9 Itavia è stato colpito da un dispositivo bellico di origine attualmente ancora non dimostrabile con evidente proiezione dei rottami principali lungo la traiettoria seguita dall'aereo militare intercettore” (v. comunicato stampa Itavia, 17.12.80).

Il giorno successivo Davanzali veniva escusso dal PM. In questa sede esibiva, oltre i documenti sopra specificati, una relazione datata 16 dicembre 80 e intitolata “considerazioni circa la dinamica dell'incidente del velivolo I-Tigi volo IH870 del 27.06.80” e la bozza non corretta del resoconto sommario n.18, concernente la risposta data dal Ministro Formica nella seduta del 17.12.80 alla Camera dei Deputati. Nel primo documento si ribadiva quanto affermato nel comunicato stampa, nel secondo si asseriva che “quella del missile resta per altro una ipotesi più forte delle altre”. (v. allegati 3 e 4 esame Davanzali, PM 18.12.80).

Alla contestazione del PM secondo cui alla pag. 6 della relazione sullo stato dei lavori della Commissione tecnica d'inchiesta Itavia sull'incidente, trasmessa all'ufficio del PM il 1°.12.80, l'intercettazione offensiva da parte di un vettore militare veniva indicata come la causa probabile dell'incidente e non vi si parlava invece di “certezza della distruzione ad opera di un missile”, come asserito nella lettera inviata al Ministro, il teste faceva presente che quella Commissione, pur parlando di causa probabile, in realtà aveva raggiunto la certezza “di identificare in un missile la causa dell'abbattimento del velivolo, giacchè l'aggettivo “probabile” rientrava in una terminologia consueta delle relazioni redatte dalle Commissioni di inchiesta. In realtà quella Commissione, unitamente alla Direzione della Società, che si era avvalsa della collaborazione di altri organi tecnici, era convinta che l'unica causa certa di abbattimento del velivolo fosse il missile.

In esito a tali dichiarazioni il PM avvisava il teste che potendo emergere indizi di reato in ordine alla contravvenzione di diffusione di notizie esagerate e tendenziose atte a turbare l'ordine pubblico (ex art.656 c.p.) “ogni parola detta da quel momento in poi avrebbe potuto essere usata contro di lui” e di conseguenza lo invitava a nominarsi un difensore di fiducia (v. esame Davanzali Aldo, PM 18.12.80). Interrogato lo stesso giorno, il Davanzali respingeva l'addebito e confermava la certezza della distruzione del DC9 ad opera di un missile, non solo come convincimento personale, ma anche come valutazione obiettiva sulla base di dati tecnici acquisiti sia dalla Commissione d'inchiesta Itavia sia da altri organi tecnici.

Spiegava quindi: “In particolare, esclusa l'ipotesi di un cedimento strutturale spontaneo, la vicenda non poteva che essere studiata ed approfondita in chiave di rilevazione radar. Le tracce radar hanno escluso la collisione con altro veicolo. Restava l'ipotesi di una intercettazione da parte di un vettore militare, oppure di una presenza di ordigno esplosivo a bordo dell'aereo. Anche questa seconda ipotesi è stata però scartata, dal momento che le tracce radar evidenziano una traiettoria intersecante da Ovest verso Est la rotta del velivolo I-Tigi con un angolo di attacco di circa 90 gradi. Da ciò il convincimento che il velivolo intercettore abbia attraversato la traiettoria del DC9 alcuni secondi dopo l'incidente. La mancata collisione diretta del velivolo militare con il DC9 fa ritenere per certa la fuoriuscita di un missile aria-aria che ha colpito l'aereo (1 - leggi: “l'intersecazione della traiettoria di volo del velivolo militare con quella del DC9 Itavia fa ritenere...).

Altro elemento si ricava dal tipo di caduta dei frammenti dell'aeromobile a seguito della decompressione esplosiva: se si fosse avuta la presenza di un ordigno a bordo i rottami dell'aereo si sarebbero concentrati in un'unica direzione in caduta sulla stessa traiettoria di volo; nel caso di specie, invece, i rottami si sono spostati da Ovest verso Est sulla stessa traiettoria del velivolo intercettore, ad una velocità iniziale superiore a quella del DC9 ma simile a quella del velivolo intercettore. Un ulteriore elemento a favore della certezza dell'abbattimento da parte di un missile si trae dalla presenza sulla scheggia di metallo rinvenuta in uno dei corpi delle vittime di tracce di composti estranei, in particolare di fosforo che è una sostanza riconducibile a carico di ordigni bellici. La scheggia appartiene al pannello di sostegno dei leveraggi del carrello, che è sito nella parte sottostante del velivolo.

Ciò fa ritenere che si sia avuto un colpo dal basso verso l'alto e ciò in termine di certezza, in quanto la scheggia è stata violentemente proiettata dal basso verso l'alto nell'interno dell'aereo attingendo il corpo di uno dei

passaggeri. La conferma della certezza di questa tesi si ricava altresì dalla decompressione esplosiva evidenziata dalla perizia medica sull'esame dei passeggeri, con riferimento ai tempi da zero a meno di mezzo secondo, cioè in termini di assoluta immediatezza, e quindi istantaneità della morte.

Gli organi di stampa, del resto, in particolare il quotidiano “Il Tempo” in vari articoli hanno divulgato la notizia secondo la quale l'abbattimento dell'aereo si verificò ad opera di un missile. Gli stessi articoli (del 13 e del 14 dicembre u.s. che produco) esprimono in termini di certezza la versione che io poi successivamente ho fornito al Ministro” (v. interrogatorio Davanzali Aldo, PM 18.12.80).

7. La ricezione della missiva del 2° Reparto AM.

Proprio a seguito di queste notizie di stampa il SIOS/A inviava di lì a qualche giorno una nota al PM. Questo documento assumerà nel procedimento una rilevanza fondamentale, cosicchè è bene riportarne il testo integralmente.

“1. La stampa si è ampiamente interessata in questi giorni del noto disastro aereo in oggetto ed in più occasioni ha diffuso notizie tendenziose, distorte e contrastanti su presunti eventi che hanno dato corpo, con sorprendente superficialità, ad ipotesi conclusive quanto meno azzardate e premature sulle cause e sulla dinamica dell'incidente, precedendo così, senza fondati dati di fatto, le risultanze dell'apposita Commissione d'indagine nominata dal Ministero dei Trasporti che, secondo la stessa stampa, è ancora ben lontana dal disporre di concreti elementi per formulare un giudizio attendibile.

2. Allo scopo di dissipare taluni sospetti che potrebbero nascere dai contenuti degli articoli di stampa, nonchè dalle dichiarazioni fatte anche da autorevoli personalità interessate alla vicenda, si ritiene doveroso precisare quanto segue: a. al momento dell'incidente: - nella zona non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o NATO e nessun velivolo dell'Aeronautica Militare si trovava in volo; - non operavano nel Mar Tirreno navi o velivoli della 6^a Flotta USA, come dichiarato da Cincusnaveur con il messaggio in allegato; - sul Poligono Sperimentale Interforze di Salto di Quirra non era in svolgimento alcuna attività;

b. l'analisi del tracciamento radar, effettuata dall'AM sulla base della documentazione fornita dai Centri radar di Licola, Siracusa e Marsala, non conferma la presenza di tracce sconosciute in prossimità della zona

dell'incidente. Tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano concludevano il volo senza inconvenienti. I tre Centri radar non hanno rilevato la presunta traccia del velivolo che, secondo gran parte della stampa, avrebbe attraversato la rotta del DC9 a distanza di 3 miglia o, peggio, sarebbe entrato in collisione con il DC9;

c. è inconsistente ed insinuante l'affermazione secondo cui sarebbero stati occultati dati relativi alle registrazioni su nastro delle tracce radar rilevate dal Centro di Marsala. E' invece vero che detta registrazione è interrotta momentaneamente quattro minuti dopo l'incidente (interruzione registrazione effettuata da un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro). Ma proprio perchè l'interruzione è posteriore di ben quattro minuti al momento dell'incidente, tutti gli eventi ad esso riferiti risultano perfettamente registrati e vagliabili senza alcuna penalizzazione sui risultati delle analisi;

d. nella zona di Ustica ed alla quota di volo del DC9, al momento dell'incidente il vento, secondo i dati forniti dal Servizio Meteorologico, aveva un'intensità di circa 100 nodi e proveniva da Ovest, perpendicolarmente alla rotta del velivolo. Questi dati indicano che dopo l'incidente i resti del DC9 sono stati sicuramente trasportati dal vento verso Est. E' invece molto opinabile l'affermazione che ciò sia avvenuto a causa dell'impatto con un missile, considerato che la traccia radar del DC9, alla scala dello schermo radar, corrisponde ad una macchia delle dimensioni di 200 - 500 metri; di conseguenza lo spostamento del DC9 per urto con un missile od oggetto volante di analoghe dimensioni sarebbe impercettibile sugli schermi radar e difficilmente rilevabile;

e. in merito poi al relitto trovato in data 20 settembre u.s. nelle acque di Messina, è confermato che si tratta di parte dell'impennaggio di coda di un bersaglio superficie-aria del tipo Beechcraft AQM-37A. Tale tipo di bersaglio è stato utilizzato dalla Meteor sul Poligono di Salto di Quirra nel corso del programma Helip-Oplo relativo alle prove di tiro in Europa del missile S/A "Improved Hawk". In quell'occasione furono lanciati 10 bersagli nel periodo 07.06.79-22.01.80. Tutti i bersagli erano di color arancione e due di essi sicuramente "cocardati" (come il relitto). Va inoltre segnalato che la vernice usata è resistente agli agenti atmosferici ed alla salsedine. Pertanto il relitto in argomento, presumibilmente trascinato in zona di Messina dalle correnti marine non può essere messo in relazione con l'incidente del DC9 dell'Itavia."

Questo documento è sottoscritto a firma illeggibile d'ordine del Capo del 2° Reparto il generale di Brigata Aerea Zeno Tascio (v. nota SMA, 2° Reparto, 23.12.80). Ad esso è allegato, come detto al punto 2.a. una

fotocopia della copia conforme, a firma del Capo del 3° Reparto, il generale di Brigata Aerea Corrado Melillo, del messaggio di Cincusnaveur attestante che al momento dell'incidente non operavano nel mar Tirreno velivoli della 6ª Flotta U.S.A. In effetti in questo messaggio, nel quale sono stati omessi la data e i destinatari eccetto l'Ambasciata degli Stati Uniti in Roma, si afferma in risposta al quesito sulla possibilità che un velivolo della Marina degli Stati Uniti potesse essere stato coinvolto nella caduta del DC9 Itavia: “Absolutely not! A through review has been conducted of all the U.S. Navy mediterranean operations on June 27, 190. It was been determined conclusively that the sixth fleet did not have any ships or aircraft operating in the Tirrenian Sea at the time of the DC.9 crash. Additionally there are no sixth fleet carrier or land based aircraft unaccounted for at this time”.

La nota del SIOS al PM è la copia integrale ad eccezione di un terzo paragrafo, di una lettera inviata tre giorni prima dallo SMA 3° Reparto allo Stato Maggiore della Difesa e in copia al 2° Reparto. Il paragrafo omesso era di questo tenore: “quanto sopra si porta a conoscenza di codesto Stato Maggiore sottolineando ancora una volta che, allo stato delle indagini, ogni notizia diffusa o ipotesi formulata in materia è quantomeno arbitraria e fuorviante. Pertanto, qualora la Difesa fosse chiamata a fornire elementi o chiarimenti di qualsiasi genere, si suggerisce di attenersi strettamente ai fatti accertati, divulgando al massimo quanto riportato nel presente documento e rinviando ogni altra osservazione o spiegazione alle conclusioni dell'inchiesta in corso a cura del Ministero dei Trasporti”. (v. nota SMA, 3° Reparto per Stamadifesa, 20.12.80).

8. Le indagini su Pantelleria trasmesse dal GI di Bologna.

Con missiva del 10 agosto 81 il Giudice Istruttore di Bologna, titolare dell'inchiesta sulla strage alla stazione ferroviaria di Bologna, trasmetteva all'inquirente copie dei rapporti della Digos di Firenze relativi all'anno 80 concernenti indagini effettuate su attività di traffico di armi aventi a centro l'isola di Pantelleria. L'interesse per queste indagini nasceva, come si vedrà più innanzi, a seguito di contatti informali intercorsi tra il magistrato bolognese, giornalisti del periodico “Critica Sociale” (che proprio il mese precedente avevano pubblicato un servizio sul DC9 dell'Itavia, osservando che sull'aereo doveva viaggiare anche il giudice fiorentino Tricomi incaricato di indagini proprio sull'isola di Pantelleria), funzionario del Sismi di Firenze

e ufficiale e sottufficiali dell'Arma dei Carabinieri di Bologna. Su questi argomenti dovrà tornarsi nel capitolo dedicato alla vicenda Tricomi.

9. Le indagini sulla sicurezza dei voli.

9.1. Le indagini sulla infrazione di volo verificatasi il 7.08.81 e segnalata dal comandante del volo AZ018 (Palermo-Fiumicino).

Il PM compiva sempre in quell'81 indagini su episodi riferiti da comandanti di aeromobili civili concernenti eventi di pericolo per la sicurezza dei voli.

Il 7 agosto del 1981, alle ore 22.32Z il comandante del volo AZ018 Eraldo Tortarolo aveva segnalato, sulla frequenza 133.25 di Roma ACC, di aver avvistato un'esplosione presumibile di un razzo, ad una quota stimata di 28/29000 piedi e ad una distanza stimata di 5-10 miglia nautiche dall'aeromobile in salita; il velivolo si trovava a 44NM da Pal/vor, in aerovia Ambra 18 a FL220. Nel rapporto stilato dal comandante era riportato che Roma controllo, interpellata via radio, aveva riferito che vi era in corso una esercitazione con tiri a fuoco fino a livello 200. L'ITAV, interessata al riguardo dalla Procura della Repubblica di Roma, comunicava che all'atto dell'avvistamento descritto dal citato comandante era in vigore un Notam originato da una segnalazione della 6^a Flotta che aveva preannunciato attività di tiri reali di artiglieria superficie-superficie su acque internazionali, in una zona ben definita del Tirreno, dalle ore 12.00 alle ore 24.00 GMT del 7 agosto. L'avviso ai naviganti inoltre prescriveva, tra l'altro, i livelli di volo minimi da utilizzare nei tratti delle rotte interessate dalla zona dei tiri di artiglieria, allo scopo di salvaguardare la sicurezza della navigazione aerea. Il velivolo dell'Alitalia, al momento della segnalazione del comandante, era seguito dai radar della difesa aerea e stava percorrendo il tratto dell'aerovia tra Palermo e Sorrento. I radar della Difesa Aerea non avevano rilevato, nel periodo e nell'area d'interesse, alcun altro movimento aereo. Pertanto l'ITAV non escludeva che la natura del fenomeno luminoso rilevato dal pilota potesse essere riconducibile alla disintegrazione di un meteorite, circostanza assai consueta nel periodo d'interesse.

9.2. La richiesta di informazioni sugli avvistamenti luminosi denunciati dai comandanti di due velivoli il 7 agosto 81.

Quello stesso 7 agosto del 1981, alle ore 18.50Z il comandante del volo AZ481 Atene/Roma, in avvicinamento a Brd/vor, ad una distanza di 30NM, aveva notato un bagliore intenso di color bianco-giallo, della durata di qualche secondo, riconducibile ad una deflagrazione in quota in una posizione stimata tra FL 250/300 sul golfo di Taranto. Aveva segnalato l'accaduto all'ATC di Brindisi, ma ne aveva ricevuto una risposta negativa. Tale fenomeno veniva notato alle ore 19.50 anche dal comandante del volo BM 387 Bari/Roma, il quale nel rapporto del personale di volo precisava di aver notato, alcune miglia prima del punto "TOPNO" alla sinistra dell'aeromobile in direzione Sud-Sud-Ovest, un oggetto luminoso con scia colorata della durata di circa un secondo. Alcuni attimi dopo aveva sentito via radio la comunicazione del comandante del volo AZ proveniente da Atene con la quale si riferiva al controllo di Brindisi l'avvistamento nel cielo di un bagliore, richiedendo se fossero in atto manovre a fuoco militari nella zona. Anche il comandante del volo BM387 riferiva allo stesso Centro. Lo SMA, in risposta ad una richiesta di informazioni dell'AG, comunicava che all'atto dei detti avvistamenti, non era in vigore alcun Notam con annuncio di esercitazioni di tiri a fuoco; non era in corso alcuna attività di tiri a fuoco da parte della Marina militare italiana; non era in corso alcuna attività a fuoco da parte dell'AM e non risultavano attività da parte di forze armate di altri Paesi.

Dagli elementi forniti dal centro nazionale di meteorologia a climatologia aeronautica, si rilevava il passaggio di una perturbazione riconducibile a fenomeni di instabilità collegati a locali manifestazioni di elettricità atmosferica quali fulmini globulari (palle di fuoco che appaiono a volte dopo un lampo e usualmente spariscono di colpo con una violenta esplosione), segnalati sulla Puglia e Sicilia tra le ore 18.00 e le 21.00 del 7 agosto 81.

9.3. Il volo AZ1122 del 15.05.82 e l'esercitazione militare dello stesso giorno.

9.3.1. Le testimonianze dell'equipaggio dell'AZ1122.

Il 15 maggio 82, il comandante del volo AZ1122 Salvatore Murabito, in volo da Milano a Palermo, denunciava alla direzione aeroportuale di

Palermo Punta Raisi di aver avvertito in prossimità del punto BEROL delle vibrazioni dell'aeromobile.

Murabito Salvatore, il copilota Martini Luigi e l'assistente tecnico Grimaldi Antonio, componenti l'equipaggio del volo AZ1122, da Milano Linate, alle ore 10.31 locali, a Palermo, Punta Raisi dichiaravano, giunti a destinazione presso i locali della direzione aeroportuale di Palermo che durante il volo, precisamente sul punto BEROL a 43 miglia a sud del VOR di Ponza sull'aerovia Ambra 13, alcune detonazioni avevano causato forti vibrazioni dell'aeromobile. In quei momenti il Murabito aveva sentito via radio che il comandante dell'Aeronautica Militare di una formazione denominata Gesso, - tre velivoli di cui due C-130 e un G-222 della 46 A-B, successivamente identificato nel maggiore Antonio Muccitelli, in volo dall'aeroporto di Grosseto all'aeroporto di Trapani - riferiva a Roma controllo di aver notato una grossa fiammata, riconducibile ad una esplosione. Il Murabito asseriva inoltre che prima delle vibrazioni, Roma-radar sulla frequenza 127.35 aveva avvisato Gesso 3 che sul proprio radar visualizzava tracce a quote non definite prossime alla formazione militare, e che, comunque, proprio in quell'area era in corso una intensa attività militare. Detto comandante proprio a causa delle forti vibrazioni aveva ridotto la velocità e contestualmente richiesto a Roma controllo di essere autorizzato ad iniziare la discesa, proseguendo l'avvicinamento ed il successivo atterraggio presso l'aeroporto di Palermo Punta Raisi.

9.3.2. Le testimonianze dei piloti militari interessati all'esercitazione del 15.05.82.

A seguito di questo presunto mancato incidente di volo nel cielo di Ponza denunciato dal sopraddetto comandante del volo AZ1122 furono raccolte a cura dell'autorità militare le dichiarazioni degli ufficiali della formazione Gesso in volo quel 15 di maggio da Grosseto a Trapani per una missione di lancio di 120 paracadutisti della Brigata Folgore. In particolare il tenente colonnello Riccardo Maini capo equipaggio del velivolo C-130 con nominativo radio Gesso 1 dichiarò di aver ascoltato parte della comunicazione radio tenuta tra Roma controllo e Gesso 3 che informava il capo equipaggio del velivolo G222, il maggiore Antonio Muccitelli, della presenza di tracce di velivoli al di sotto di FL190 di cui non era in grado di controllare la quota; il Maini aveva udito successivamente la richiesta di

Gesso 3 di salire a FL210 e la comunicazione del comandante di un velivolo AZ che riferiva di vibrazioni a bordo del proprio velivolo; aveva udito altresì il messaggio del secondo pilota del Gesso 3, il capitano Gilberto Rossi, che comunicava di aver visto in basso quasi a livello dell'acqua delle vampe e del fumo. Il maggiore Antonio Muccitelli dichiarò che alle ore 09.20Z circa, quando il velivolo si trovava intorno alle 20 miglia a Sud di Ponza ed a FL190 era stato avvertito da Roma-radar che nei pressi del punto BEROL era in atto una intensa attività volativa, con tracce presenti fino a FL189. A seguito di tale comunicazione il comandante era salito a FL210; nell'effettuazione della manovra egli aveva notato nello specchio di mare antistante il velivolo la presenza di una portaerei, altre unità navali e una doppia fila di fumogeni sulla superficie del mare. Dopo circa 5 primi un velivolo civile aveva richiesto a Roma controllo informazioni su traffico estraneo in zona; dopo alcuni secondi il comandante del velivolo civile aveva rappresentato a Roma controllo di aver avvertito delle vibrazioni ed aveva richiesto di ridurre la velocità e di essere autorizzato a discendere. Il capitano Gilberto Rossi, secondo pilota del velivolo G222, dichiarò che alle ore 09.15Z, a livello di volo 190 il controllo di Roma avvertiva di una intensa attività militare intorno al punto BEROL di cui non era in grado di stabilire l'esatta quota; a seguito di ciò il comandante Muccitelli aveva richiesto di risalire fino a livello di volo 210.

Si rappresenta che quel giorno nella zona interessata all'episodio era in corso un evento a fuoco dell'esercitazione NATO denominata Distant Drum; l'evento a fuoco al quale partecipavano le forze aeree e navali italiane ed USA riguardava un ben noto e definito spazio (cilindro) il cui centro di base aveva le seguenti coordinate geografiche 40°00'00"lat.Nord-13°00'00"long.Est; l'area circostante era delimitata da una circonferenza avente raggio di 10NM; l'altezza era di 11.500 piedi (circa 3450 metri).

10. La prima testimonianza del comandante del 35° CRAM di Marsala.

In data 14.11.80, dopo che era stato accertato, attraverso la riduzione dati effettuata a Borgo Piave l'11 novembre 80, che nei nastri di registrazione di Marsala consegnati il 3 ottobre risultavano dati mancanti mai comunicati, il PM richiedeva all'AG di Marsala, tramite rogatoria, l'escussione del Comandante di quel CRAM.

L'indomani il PM di Marsala procedeva all'esame testimoniale del maggiore Montinaro Pasquale, Comandante del 35° CRAM, il quale

dichiarava che alla data del 27 giugno 80 non era il Comandante del sito e pertanto non era in grado di riferire sugli eventi accaduti quella sera né sui particolari richiesti sui nastri di registrazione, se non dopo essersi documentato. Quello stesso 15 novembre il tenente Del Zoppo dell'Ufficio Operazioni del CRAM, predisponendo per il maggiore Montinaro una cronistoria, degli eventi della sera di quel 27 giugno con particolare riferimento all'esercitazione Synadex, alla sostituzione dei nastri e al personale in servizio in sala. Ma al riguardo dei nominativi del personale venivano indicati solo il capo controllore e il Manual Input Operator.

Il 17 novembre, il maggiore Montinaro si presentava nuovamente davanti al PM di Marsala ed affermava che il responsabile di sala il 27 giugno 80 era stato il capitano Ballini Adulio, mentre l'operatore di turno il sergente Tozio Sossio. In merito agli eventi riferiti, in particolare all'esercitazione e alla sostituzione dei nastri così l'ufficiale riferiva: "Il 27.06.80 era in programma già da parecchio tempo una esercitazione simulata, ossia una esercitazione interamente effettuata sugli strumenti senza volo effettivo. Tale esercitazione ha avuto inizio alle ore 19.00 circa. Così era programmata, anche se l'inizio reale può essere avvenuto qualche minuto dopo a causa del tempo necessario per i necessari "allineamenti" delle apparecchiature elettroniche. Come sempre si fa in casi simili anche in quel caso furono tolte la "pizze" relative al controllo dei voli effettivi e furono sostituite con altre "pizze" vergini sulle quali avrebbero dovuto essere registrati i voli simulati dell'esercitazione. Quando giunse la notizia del mancato riporto sul punto indicato dell'aereo Itavia il responsabile di sala ordinò immediatamente la sospensione della esercitazione e la rimozione dei nastri relativi e la sostituzione degli stessi con i nastri per il servizio ordinario. In sala operativa giunse la notizia della scomparsa dell'aereo di Ustica intorno alle ore 19.20, ma su questo punto potrà essere più preciso il responsabile di sala. La sostituzione dei nastri ha comportato la perdita di tempo di circa otto minuti prima quando era necessario sostituire i nastri ordinari con quelli per la esercitazione simulata e di circa 25 minuti poi per compiere l'operazione inversa. E' opportuno far presente, però, che il "vuoto" si riferisce soltanto alla registrazione perché anche durante il tempo necessario per effettuare le sostituzioni l'attività di controllo dello spazio aereo non cessa mai, solo che non viene registrata. Alla Magistratura sono stati consegnati entrambe le registrazioni: quella "vera" e quella simulata. Il nastro di cui la S.V. mi parla e sul quale risulta coperto soltanto il periodo 19.12, 19.22 è quello contenente i voli simulati per l'esercitazione. A Marsala esiste la possibilità di leggere nastri magnetici

contenenti le rivelazioni radar” (v. esame Montinaro Pasquale, PM Marsala 17.11.80)

11. La testimonianza dell'ufficiale della motonave “Carducci”, D'Agostino.

Ai primi dell'81 il PM chiedeva, tramite rogatoria all'AG di Genova l'escussione di D'Agostino Danilo, ufficiale di guardia della nave Carducci, in relazione al relitto di circa 6 metri, avvistato in latitudine 39°04'N e longitudine 13°10'E, il 28 giugno 80 alle ore 13.48, così come riportato sul libro nautico della nave, e non recuperato.

L'ufficiale di guardia dichiarava di non essere riuscito a recuperare il relitto, perché dopo aver invertito la rotta per procedere al recupero ne aveva perso le tracce. L'intervallo di tempo tra i due momenti era stato di circa un'ora - un'ora e mezzo. Ricordava altresì di essere stato interrogato da due persone che si erano presentate l'una come dipendente dell'Itavia e l'altra, di cui il cognome era forse Mannu, come militare dell'AM. Costoro gli avevano mostrato disegni e schizzi di oggetti di forma allungata appartenenti a missili o probabilmente a bersagli che si usano in Marina. Chiedevano altresì se l'oggetto da lui avvistato poteva corrispondere all'uno o all'altro disegno. Le dichiarazioni erano state raccolte oralmente (v. esame D'Agostino Danilo, PM di Genova del 28.01.81).

12. La formalizzazione dell'istruttoria.

Alla fine dell'83 il Pubblico Ministero trasmetteva gli atti al Giudice Istruttore per la formale istruzione, riservandosi di specificare capi d'imputazione, modalità di contestazione degli addebiti ed opportune richieste istruttorie (v. nota di formalizzazione PM, 31.12.83).

* * * * *

Capitolo III
Le attività durante la prima fase dell'istruzione formale
(01.01.84 - 26.07.90)

Gli atti restavano alla Procura sino al 10 gennaio successivo ed una volta pervenuti all'Ufficio Istruzione, dopo avere assunto il numero di Registro che tuttora portano, venivano assegnati il 12 gennaio 84 alla Sezione 14^a.

1. Prime attività istruttorie del GI.

Nel novembre successivo il GI ordinava perizia, nominando il seguente collegio: professor Massimo Blasi ingegnere, dottor Ennio Imbimbo ingegnere, professor Leonardo Lecce ingegnere, professor Mariano Migliaccio ingegnere, professor Carlo Romano medico (v. ordinanza d'incarico peritale 08.11.84). Questo collegio prestava giuramento il 21 successivo. Ad esso si chiedeva di rispondere, previa consultazione della documentazione tecnica in atti, ai seguenti quesiti:

“1) se al momento dell'incidente l'aereo DC9/10 I-Tigi percorreva l'aerovia assegnatagli dal controllo traffico aereo di Roma e competente per territorio e alla quota pure assegnata;

2) se il sistema radar al momento dell'incidente ebbe a registrare interferenze di altri oggetti che abbiano potuto determinare l'incidente; in caso positivo descriva ogni elemento possibile per la individuazione delle interferenze;

3) se, alla stregua delle risultanze delle analisi eseguite ed acquisite in atti o da eseguirsi possano eventualmente trarsi elementi di giudizio su una possibile azione di esplosivo esterno o interno, concentrato o diffuso;

4) se, sulla base di quanto oggi disponibile dei rottami dell'apparecchio di eventuali corpi estranei presenti nelle salme o in altri oggetti connessi con il fatto di cui è processo e con eventuali ulteriori accertamenti, insieme con i risultati delle analisi di cui al quesito precedente, sia possibile identificare la natura e la causa dell'incidente;

5) se, sulla scorta dei documenti medici in atti e di eventuali altri documenti, sia possibile accertare le cause ed i mezzi produttori della morte degli occupanti dell'aeromobile e ciò sempre al fine di accertare la genesi dell'incidente in volo;

- 6) se, per la penetrazione delle schegge con riferimento alla collocazione e profondità raggiunta da esse nei vari materiali dell'aereo e nelle vesti o nei corpi degli occupanti e di ogni altro oggetto rinvenuto e riferibile all'incidente, sia possibile desumere se l'eventuale fenomeno esplosivo sia stato origine endogena od esogena rispetto all'aeromobile;
- 7) riferisca inoltre il collegio ogni altra eventuale e possibile ipotesi sulla causa del disastro, nonché qualsiasi altra rilevazione utile ai fini di giustizia”.

Il GI informava inoltre il collegio che, ove lo avesse ritenuto possibile ed opportuno, avrebbe potuto essere: 1. richiesto il recupero degli ulteriori relitti sommersi dell'aereo; 2. esaminato ogni eventuale relitto di aereo ed in particolare di quello che, secondo quanto riferito dal presidente della Commissione d'inchiesta ministeriale, trovavasi a Seoul; 3. disposta la riesumazione delle salme (v. verbale di incarico peritale, 21.11.84).

Alla prima riunione peritale il collegio deliberava di dover acquisire: le registrazioni dei colloqui TBT, le strisce di volo relative al velivolo Itavia I-Tigi, nonché le registrazioni radar di Roma ATCAS ed ogni altra registrazione e documentazione radar resa disponibile dal Ministero della Difesa e dal Comando NATO, e relative al volo in oggetto, ed infine la più ampia documentazione relativa all'aeromobile abbattuto in Corea. Proponeva inoltre: a. la simulazione di un volo e registrazione radar per appurare eventuali interferenze indipendenti da effettivi oggetti in volo, e b. la riesumazione delle salme (v. verbale operazioni peritali, 15.12.84).

In data 20 luglio 87 il GI poneva al collegio il seguente ulteriore quesito “svolgano i periti, nell'ambito dell'attività loro devoluta con l'incarico peritale del 21.11.84, ogni indagine utile sugli oggetti recuperati dalla società Ifremer, appartenenti all'aereo I-Tigi DC9 della soc.Itavia, nonché – stante che la predetta attività di recupero non è ancora ultimata – sugli oggetti che verranno successivamente recuperati, anche con riferimento ad eventuali resti umani (v. verbale integrativo, 20.07.87).

La relazione finale veniva depositata nel marzo dell'89. Le risposte ai sette quesiti le seguenti: 1) al momento dell'incidente l'aereo DC9 I-Tigi percorreva l'aerovia assegnatagli dal Controllo del Traffico Aereo di Roma Ciampino (Ambra 13) alla quota stabilita (25000ft). Fino al momento dell'incidente il volo è stato regolare.

2) Il sistema radar di Roma-Fiumicino ha rilevato la presenza nella zona dell'incidente di un congruo numero di segnali (plots) relativi ad un aeromobile delle dimensioni di un aereo da caccia e la cui traiettoria, in proiezione orizzontale, era quasi normale a quella del DC9 I-Tigi. Quest'aeromobile non è venuto in collisione con il DC9 e successivamente

all'incidente si è allontanato. Si hanno elementi per ritenere che questo aeromobile sia interessato all'incidente, ma non si hanno elementi sufficienti per precisarne il ruolo (aggressore o bersaglio).

3) Dalle analisi riferite in atti e da quelle espletate dal collegio Peritale emergono evidenze a favore dell'ipotesi che l'incidente sia da attribuire all'azione di un esplosivo ad alto potenziale. Gli elementi a disposizione sono convergenti nel far ritenere che si è trattato di un evento esterno all'aereo DC9 I-Tigi, probabilmente avvenuto in corrispondenza della parte anteriore dell'aeromobile, in una zona relativamente concentrata.

4) Tutti gli elementi a disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al DC9 I-Tigi sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo. Allo stato odierno mancano elementi sufficienti per precisare il tipo, la provenienza e l'identità del missile stesso.

5) Le lesioni traumatiche descritte sui corpi recuperati sono di varia entità: dai tronconi si passa a salme relativamente ben conservate. Per i motivi esposti nel corso della relazione medico-legale, si deve pensare ad azioni traumatiche di natura diversa. In base alle risultanze l'osservazione medico-legale è congruente con l'ipotesi di esplosione a genesi esogena, ad opera di un missile.

6) Dal tipo delle traiettorie e delle profondità di penetrazione dei vari frammenti ritrovati nei cuscini, negli schienali, e nei cadaveri appare accertato che si sia trattato di un fenomeno esplosivo esogeno, esterno all'aereo come già detto in precedenza.

Al quesito posto in data 20.07.87 il collegio riferiva che la relativa risposta era ricompresa in quelle ai sei quesiti precedenti. Per i risultati specifici acquisiti sui reperti recuperati dall'Ifremer si rinvia al par.IV.A.3 della presente relazione (e cioè dell'elaborato peritale). (relazione del collegio Peritale, 16.03.89, depositata il 17.03.89). Ma sulla vicenda di questa perizia più dettagliatamente nel relativo capitolo.

2. Le prime richieste allo SMA.

Le prime richieste rivolte allo SMA traggono origine dalle istanze rivolte all'Ufficio, da parte del collegio peritale nominato dal Giudice Istruttore. Infatti questo Ufficio a seguito di esse con missiva del 09.01.85 richiedeva al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica:

- un esperimento giudiziale consistente nella ricostruzione di una situazione simile a quella della sera del 27.06.80, per poter far valutare al collegio peritale un'eventuale presenza, nell'immediatezza del fatto, di un altro aereo, di dimensioni minori del DC9, non rilevato o mal rilevato dagli impianti radar;
- il trasferimento dei relitti custoditi presso la Direzione laboratori dell'AM di Roma, all'aeroporto di Napoli-Capodichino;
- di rivolgere al Comando Generale NATO la richiesta di informazioni sulle registrazioni in suo possesso relative all'incidente del DC9.

Con la stessa missiva lo SMA veniva informato delle richieste rivolte direttamente all'ITAV "degli originali o la copia integrale delle registrazioni dei colloqui TBT, delle strisce di volo e delle registrazioni radar relative al volo in questione".

Con foglio datato 23.01.85 il Capo di SMA assicurava la massima disponibilità e la necessaria collaborazione da parte dell'aeronautica militare, evidenziando che l'esperimento giudiziale richiesto doveva essere effettuato, comunque, non oltre il 30 giugno 85, in quanto erano previsti degli interventi tecnici ai radar interessati alla prova (Licola e Marsala), che ne avrebbero variato le caratteristiche. In relazione alle registrazioni TBT e ai tracciati radar comunicava che tutto il materiale in possesso dell'AM era già stato consegnato alla Procura della Repubblica di Roma, affermando di aver richiesto al Comando NATO competente di rendere disponibili le eventuali registrazioni delle attività volative collegabili con l'incidente del DC9, ed osservando che il citato comando NATO aveva comunicato, a suo tempo, che al momento dell'incidente non era in corso alcuna attività volativa di velivoli e navi USA nel Tirreno. Infine, rappresentava di aver già disposto il trasferimento dei relitti dalla Direzione dei laboratori AM di Roma, all'aeroporto di Napoli Capodichino.

Il 25 febbraio 85, a completamento della nota precedente, il Capo di SMA comunicava che il Comando delle Forze NATO del Sud Europa aveva riferito di non essere in possesso di alcuna registrazione di attività volativa correlabile con l'incidente accaduto la sera del 27 giugno 80.

Il 7.02.87 nuova richiesta allo SMA; questa volta di tutta la documentazione relativa al radiobersaglio 1088 e ai reperti recuperati a Baia Domitia (02.08.80) e tra Lipari e Messina (nell'agosto 80).

Ulteriore richiesta sempre allo SMA veniva avanzata dall'inquirente attraverso la PG, con missiva dell'8 agosto 88. Veniva richiesto all'ente se il 27.06.80 in Sardegna era in funzione un radar militare capace di controllare l'area compresa tra 39°56'Nord e 13°07'Est.

La PG con nota del 24.08.88, trasmetteva la risposta dello SMA 6° Reparto in cui si affermava che il 27.06.80 non risultavano installati in Sardegna radar dell'aeronautica militare in grado di controllare l'area compresa tra 39°56'Nord e 13°07'Est.

Il 20.10.89 il Giudice Istruttore richiedeva al SIOS Aeronautica e per esso al Capo di Stato Maggiore dell'AM, l'esibizione di tutta la documentazione relativa all'abbattimento del DC9 Itavia e alla caduta del MiG libico in loro possesso. Richiesta che in data 03.11.89 veniva sollecitata. La documentazione dello SMA giungeva con foglio datato 15.11.89 ed era costituita da n.12 contenitori, di cui il primo relativo all'evento Ustica mentre i rimanenti relativi alla caduta del MiG libico. Nelle note veniva precisato che nella documentazione trasmessa non risultavano compresi alcuni documenti relativi ai rapporti intrattenuti dal SIOS con i Servizi collegati, in merito alla caduta del MiG libico; documenti comunque disponibili per la visione del Magistrato.

3. Gli accertamenti sul sequestro del nastro magnetico dei tracciati radar Marconi e Selenia.

Questo Ufficio in data 05.01.85, richiedeva all'ITAV di mettere a sua disposizione le registrazioni dei colloqui TBT, le strisce di volo e le registrazioni radar al fine di poterle porre all'esame dei periti d'ufficio, che come s'è detto ne avevano fatto richiesta. L'ITAV con fonogramma del 28.01.85 comunicava che il materiale, comprendente il nastro magnetico contenente i tracciati dei radar Marconi e Selenia del velivolo I-Tigi., le comunicazioni TBT e telefoniche di Roma controllo e lo stralcio registrazioni tracciati radar relativi alle postazioni della DA di Licola e Marsala, era stato consegnato, in data 22.07.80, ai brigg. Camela e Matera del Nucleo Centrale Polizia Giudiziaria della Guardia di Finanza.

L'Ufficio, pertanto, in data 21.02.85, richiedeva alla Guardia di Finanza tutti gli atti successivi al verbale di sequestro del 22.07.80, eseguito da personale di quella sezione e relativo al nastro magnetico, contrassegnato con il numero A0041, contenente i tracciati radar Selenia - Marconi.

La Guardia di Finanza rispondeva con missiva del 25.02.85 riferendo che dall'esame della documentazione non si rilevavano atti successivi al verbale di sequestro succitato, rappresentando che in data 24.07.80 il materiale sequestrato, come da accordi intercorsi con l'AG, era stato affidato a due membri della Commissione ministeriale, i professori Bosman

e Peresempio. Veniva osservato, anche, che i reperti potevano trovarsi ancora in possesso della suindicata Commissione.

Medesima richiesta veniva rivolta, sempre in data 05.01.85, al Presidente della Commissione tecnico-formale dott. Luzzatti; in questa missiva l'inquirente precisava che doveva essere consegnato il materiale oggetto di provvedimento della Procura datato 16.07.80, nonché ogni altro reperto oggetto di sequestro in suo possesso. Luzzatti, con telegramma del 7.01.85, precisava di non essere in possesso di alcun reperto relativo al DC9 e che nè lui nè altri membri della Commissione erano stati mai nominati custodi giudiziari.

L'inquirente rinnovava, quindi, la richiesta con missiva del 28.02.85 specificando che dovevano essere consegnati presso l'ufficio corpi di reato gli oggetti e la documentazione "comunque pervenuta in vostro possesso, ovvero consegnata ai vostri collaboratori e costituente oggetto di sequestro".

Solo a seguito di questo ulteriore intervento da parte dell'Ufficio in data 1 marzo 85 il dott. Luzzatti inviava un telegramma alla direzione di Civilavia e chiedeva di svolgere opportune ricerche, in quanto tutto l'incartamento richiesto dal Magistrato era stato consegnato, al momento della trasmissione della relazione d'inchiesta finale, il 22 marzo 82 alla citata direzione. In data 4 marzo il dott. Scipionotti di Civilavia comunicava la presenza della documentazione. In data 11 marzo il dott. Luzzatti disponeva, a mezzo telegramma a Civilavia, di consegnare al GI i nastri contenenti le registrazioni dei radar Selenia e Marconi custoditi in un armadio cassaforte, come risultava dalla ricognizione effettuata dallo stesso con i membri della Commissione ing. Bosman e maggiore Mosti. Il materiale rinvenuto veniva pertanto consegnato a questo Ufficio in data 14.03.85.

Nessun riferimento, invece, veniva fatto alla documentazione relativa allo "stralcio delle registrazioni dei tracciati radar della difesa aerea territoriale di Licola e Marsala". Documentazione, questa, che invece risultava custodita presso gli atti della Commissione Luzzatti, come si accerterà a seguito del provvedimento di acquisizione disposto da quest'Ufficio in data 21.10.96.

4. Le indagini sull'aeroporto di Grosseto e il CRAM di Poggio Ballone.

A giugno dell'88 venivano raccolte le testimonianze dei giornalisti Carlo Di Rienzo e Claudio Bottinelli, che nel 1981 lavoravano per la testata giornalistica del quotidiano "Il Tirreno". Il primo riferiva che nel 1981 – nella sede di Grosseto del "Il Tirreno" – aveva ascoltato una conversazione tra un non meglio indicato ufficiale dell'Aeronautica ed il Capo Redattore dell'epoca, Bottinelli. L'ufficiale – dichiarava Di Rienzo – aveva riferito al

Bottinelli, in relazione alla vicenda del DC9 dell'Itavia, che “vi era stato un allarme determinato dall'invasione dello spazio aereo da parte di un velivolo sconosciuto. Dall'aeroporto militare di Grosseto si erano levati in volo degli intercettori che avevano raggiunto l'aereo non identificato e dopo aver tentato di mettersi in contatto con il pilota, avevano prima esploso dei colpi e poi avevano sparato sul velivolo con dei missili”. Il giornalista continuava affermando che l'ufficiale aveva precisato che si trattava di un aereo libico che al fine di sfuggire agli inseguitori si era inserito nella rotta del DC9 che venne colpito dal missile lanciato dagli inseguitori. Il teste aveva aggiunto di essere rimasto colpito dalla vicenda e di aver proposto a Bottinelli di preparare un articolo sull'argomento. Bottinelli minimizzò il fatto, dicendo che l'avvenimento era noto a tutti (v. esame Di Rienzo Carlo, GI 07.06.88).

Le dichiarazioni rilasciate da Di Rienzo venivano in parte confermate a quest'Ufficio da Claudio Bottinelli. Questi riferiva di non poter escludere di aver avuto nel 1981 colloqui con appartenenti alla Aeronautica. Precisava comunque che a Grosseto circolava all'epoca una voce relativamente all'abbattimento del DC9 dell'Itavia. Voce che gli era stata riferita dall'allora Sindaco di Grosseto, poi deceduto, che la aveva raccolta da ambienti aeronautici. Costui, gli aveva riferito che il DC9 era stato colpito nel corso di un intervento di due caccia italiani levatisi in volo dalla base di Grosseto che avevano ricevuto l'ordine di abbattere un aereo di nazionalità libica. Il DC9 sarebbe stato colpito, nell'occasione, da un missile a testata termica, in quanto l'aereo libico avrebbe usato come schermo il DC9 (v. esame Bottinelli Claudio, GI 21.06.88).

Sulla base delle dichiarazioni rese dai due giornalisti, l'8.08.88 questo GI, richiedeva al nucleo di PG dei Carabinieri di Roma di acquisire presso l'aeroporto militare di Grosseto il registro dei voli avvenuti nella giornata del 27.06.80, specificando i mezzi impiegati ed il personale operante e altresì gli elenchi dei nominativi del personale alla torre di controllo ed al radar in quella stessa giornata, specificandone anche la reperibilità. Il 13 agosto 88 il nucleo di PG dei Carabinieri di Roma trasmetteva la documentazione acquisita presso l'aeroporto militare di Grosseto-Baccarini, sede del 4° Stormo volo dell'AM, e presso il 21° Gruppo radar dell'AM di Poggio Ballone Tirli (GR). Presso l'aeroporto venivano acquisite le fotocopie dei registri di volo relativi al mese di giugno 80 del nono e ventunesimo Gruppo di Volo e l'elenco del personale in forza, nel giugno 80 alla Sezione Traffico Aereo. Nell'occasione veniva dichiarato spontaneamente dal tenente colonnello Fabrizio Draghi, capo ufficio operazioni, che “il giorno 27.06.80 nessun velivolo dello Stormo era impegnato in esercitazione Nazionale e/o NATO e che i velivoli da addestramento del 20° Gruppo normalmente non

volavano con armamento reale”. Per quanto riguardava gli ordini di servizio relativi al giorno 27.06.80 il medesimo ufficiale dichiarava che risultavano distrutti.

Presso il 21° Gruppo radar di Poggio Ballone venivano acquisiti i fogli di servizio del personale addetto al Centro Radar nel giugno 80, mentre spontaneamente venivano consegnati nr.11 grafici relativi agli avvistamenti del sito dalle h.18.00Z alle h.21.15Z del 27.06.80 che, a dire del tenente colonnello Carlo Arrivas, comandante del sito, risultavano essere stati già inviati, in data 13 luglio 80, tramite il Comando Aeroporto di Trapani Birgi, al PM di Palermo. Come si vedrà più innanzi i grafici di Poggio Ballone non furono consegnati a luglio dell’80 al Magistrato, ma perverranno per la prima volta all’inchiesta proprio in questa occasione.

Un’ulteriore acquisizione presso il sito di Poggio Ballone veniva disposta dall’Ufficio in data 3 novembre 89 (i provvedimenti riguardavano anche altri siti). In particolare veniva richiesta l’acquisizione delle registrazioni radar effettuate il 27.06.80 dalle ore 20.00 alle ore 22.00 GMT. Il nucleo di PG di Roma con nota del 27.12.89 comunicava che le registrazioni radar erano state già consegnate in occasione dell’esecuzione del provvedimento datato 08.08.88.

Il 4 giugno 90 – a seguito del clamore suscitato da alcuni interventi giornalistici (v. periodico Rinascita e la trasmissione televisiva Samarcanda del 31.05.90) che mettevano in dubbio la corrispondenza tra alcune tracce risultanti dalla trasposizione grafica delle registrazioni del centro radar di Poggio Ballone e quelle risultanti dalla registrazione di Marsala, siti tra loro collegati in cross-tell – questo Giudice Istruttore ordinava il sequestro presso il sito di Poggio Ballone dei nastri delle registrazioni radar della Track History recording, della console data recording e del registro DA1 in originale e di ogni eventuale altro documento attinente alle registrazioni radar relativi alla giornata del 27.06.80 dalle ore 18.00 alle ore 20.00 GMT. Il nucleo di PG dei Carabinieri di Roma con foglio datato 6 giugno 90 comunicava, tra l’altro, che non era stato rinvenuto il materiale richiesto. Pertanto, quest’Ufficio, il 30 giugno successivo delegava il nucleo CC. di Roma a sottoporre a sequestro la Track History recording e il nastro delle registrazioni radar relative al 27 giugno 80 del 21° GRAM di Poggio Ballone esistenti presso il 1° Aero-ROC/SOC di Monte Venda e presso l’ITAV. Il 2 luglio successivo i CC. di Padova trasmettevano copia del tabulato relativo alla Track History delle ore 21.00 del 27 giugno 80 del sito di Poggio Ballone sequestrato presso la sede logistica del 1° ROC dell’AM di Abano Terme, mentre il 4 luglio i CC. di Roma trasmettevano la

documentazione sequestrata presso l'ITAV di Roma concernente un'ulteriore copia della Track History di cui sopra, comunicando, altresì, che l'ITAV non era in possesso del nastro di registrazione di Poggio Ballone.

Infine, con provvedimento del 6 luglio 90 veniva disposto il sequestro delle bobine relative alle registrazioni delle telefonate intercorse tra il 21° CRAM di Poggio Ballone e qualsiasi altro Ente militare e non, relative all'orario 19.00Z-21.00Z del 27 giugno 80. Il provvedimento veniva eseguito con esito negativo. Il comandante del sito tenente colonnello Giulio Guerrini nell'occasione dichiarava che le bobine relative alle registrazioni delle conversazioni telefoniche dopo il loro uso venivano smagnetizzate per essere nuovamente riutilizzate.

La mancata consegna dei plottaggi di Poggio Ballone a luglio dell'80, i successivi ritardi nell'acquisizione dei dati di Poggio Ballone non hanno sicuramente giovato all'inchiesta. Sul punto si interverrà più innanzi nel capitolo dedicato al sito radar dove verranno vagliate anche le testimonianze dei militari addetti al sito radar che a partire dal giugno 90 sono stati invitati a rendere testimonianza sull'attività svolta la sera del disastro in quel centro radar. Qui vale la pena di sottolineare che per effetto di queste due occasioni del giugno 88 e dello stesso mese del 90, l'attenzione dell'inchiesta volge per la prima volta sugli importantissimi siti AM di Grosseto e di Poggio Ballone, acquisendo sì dei reperti di rilievo ma accertando anche come ne fossero già scomparsi altri. Nel prosieguo, in particolare nella 2° fase dell'istruzione formale emergerà a pieno l'importanza di questi due siti per la ricostruzione dei fatti della sera del disastro, e di conseguenza i guasti irreparabili determinati dalla perdita dei reperti sopra detti e dalle gravissime reticenze del personale AM in servizio sia a Poggio Ballone che a Grosseto.

5. Le indagini sul CRAM di Licola.

L'attenzione dell'inquirente ritornava, a partire dal 1986, sul 22° CRAM di Licola, che al tempo dei fatti operava in fonetico-manuale e sulla cui attività si tornerà più innanzi.

L'Istruttore, con missiva del 31.10.86, richiedeva al Nucleo di Polizia Giudiziaria dei Carabinieri di Napoli di identificare e citare per il giorno 14.11.86, il personale in servizio il giorno 27.06.80 alle ore 21.00 nel centro radar di Licola.

Con lettera del 9.11.86, i Carabinieri riferivano di aver citato per il giorno indicato il personale dell'aeronautica militare Albini Lucio, Acampora Tommaso, Di Micco Antonio, Sarnataro Gennaro e Rocco Gerardo. Tutti in servizio la sera del disastro. Nella missiva veniva precisato che l'ufficiale capo controllore doveva essere il capitano Pierluigi

Piergallini, deceduto l'8 dicembre 85 così come riferito dal Comandante del CRAM tenente colonnello Orabona. Il nominativo dell'ufficiale era stato accertato tramite l'interpello degli altri quattro ufficiali, che nell'80 espletavano la funzione di capo controllore, i quali avevano riferito di non essere in servizio alle ore 21.00 del 27.06.80 in sala operativa.

L'Ufficio disponeva poi, con decreto di esibizione datato 8.08.88, la consegna da parte del comandante del 22° CRAM di Licola del libro o qualsiasi altro documento sul quale erano state riportate le indicazioni delle tracce radar che i marcatori avevano eseguito in 27.06 e il 18.07 del 1980 e degli ordini di servizio dei militari addetti agli impianti radar nei due giorni sopracitati.

Detto decreto, eseguito in data 18.08.88 dai Carabinieri di Roma, portava all'acquisizione degli elenchi del personale in servizio la sera del 27.06.80 e del 18.07.80. In relazione alla documentazione inerente i tracciati radar dei giorni d'interesse il comandante del sito, tenente colonnello Orabona Modestino, dichiarava che i due plottaggi degli avvistamenti radar, allegati alle relative lettere di trasmissione datate 11.07.80 e 21.07.80, erano stati entrambi distrutti nel settembre del 1984; l'ufficiale dichiarava, che la lettera dell'11.07.80, con allegati i relativi plottaggi, anche se ne risultava distrutta la minuta, poteva essere rinvenuta in copia presso gli enti destinatari della missiva.

In relazione ai nominativi del personale presente in sala operativa la sera del 27.06.80 dalle ore 20.00 alle ore 08.00 del 28.06.80 il Comandante del sito confermava i nominativi dei sottufficiali segnalati all'AG il 9.11.86, mentre per quanto riguardava l'incarico del capo controllore segnalava i nominativi di due ufficiali e precisamente quello del capitano Piergallini, deceduto e del capitano Abbate Gerardo.

L'11.11.88 questo Ufficio, nel naturale prosieguo delle indagini, richiedeva al Nucleo di PG dei Carabinieri di acquisire i plottaggi degli avvistamenti del 27 giugno – dalle h.18.00 alle h.21.15 – effettuati presso il radar di Licola, indirizzandone la ricerca presso gli enti cui la lettera del 11.07.80 era stata inviata, quali il Comando Gruppo Carabinieri di Palermo, l'ITAV, il Comando della 2^a Regione Aerea - SM- OPR, Roma, il Comando della 3^a Regione Aerea SM - 3° Ufficio, Roma, il Comando del 3° ROC/SOC di Martina Franca, avendo accertato che non erano mai pervenuti agli atti perché consegnati dalla G. di F. il 24.07.80 alla Commissione Luzzatti e da questa mai più restituiti all'inchiesta nonostante richieste in tal senso. Saranno poi rinvenuti in occasione dell'esecuzione di un decreto di esibizione al Ministero dei Trasporti in data 21.10.96.

A quella richiesta il Comando del Gruppo CC. di Palermo I rispondeva di non essere in possesso dei plottaggi degli avvistamenti richiesti. Riferiva inoltre che la lettera del 22° Gruppo Radar sopra specificata, con l'asserita allegata documentazione, non risultava mai pervenuta a quel Comando, mentre risultava dagli atti che detta documentazione, non definita come "plottaggi" bensì genericamente come "registrazione delle intercettazioni dei radar militari operanti nel Tirreno", era stata richiesta al Comando della 3^a Regione Aerea, che ne aveva disposto l'accantonamento presso l'aeroporto di Trapani Birgi onde consentire il prelievo da parte di ufficiali della Polizia Giudiziaria. Il Reparto dell'Arma aggiungeva quindi che il prelievo non era stato compiuto perché nelle more della "prevista contestuale comunicazione al Ministero della Difesa - Gabinetto da parte del Magistrato procedente" l'intera documentazione era stata trasferita, per disposizioni interne dell'AM, presso l'Ispettorato Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo - Roma Eur.

La 2^a Regione Aerea - Stato Maggiore - 3° Ufficio Operazioni Addestramento trasmetteva, con missiva del 21.11.88 la fotocopia della nota con allegati i relativi "plottaggi degli avvistamenti radar nella zona del Tirreno dalle h.18.00Z alle h.21.15Z del giorno 27.06.80".

Anche l'ITAV con missiva del 25.11.88 trasmetteva la fotocopia della medesima lettera con allegati i plottaggi.

Copia ulteriore della missiva della 3^a Regione Aerea veniva inviata con nota dei Carabinieri di Bari del 30.11.88.

In data 13 dicembre 88 veniva trasmessa dal Nucleo di PG di Roma la nota dei Carabinieri di Castellaneta dalla quale si evince che i plottaggi risultano distrutti in data 7 aprile 83 dal Comando del 3° ROC a seguito di normale operazione, di carteggio non classificato da eliminare.

L'inquirente, al fine di accertare la reale distruzione dei plottaggi dei giorni 27 giugno e 18 luglio, in data 15.07.89, con delega ai CC. di Napoli, richiedeva il sequestro dei registri di protocollo tenuti negli anni 80 e 84 presso il 22° GRAM di Licola. Nella circostanza venivano sequestrati sei registri di protocollo tutti relativi agli anni 80-84; da tali documenti non emergeva alcun riferimento alla distruzione del brogliaccio DA1; veniva rilevata, invece, l'avvenuta distruzione della lettera nr.G33-9/589/1 dell'11.07.80, concernente la trasmissione dei plottaggi.

In data 03.11.89, quest'Ufficio disponeva l'acquisizione di documentazione, tra cui "copie del registro DA1 comprendenti il mese di giugno 80, da ricercare presso: A) lo Stato Maggiore della 3^a Regione Aerea-Bari; B) lo Stato Maggiore della 2^a Regione Aerea-Roma; C) il 3°

ROC-SOC di Martina Franca”. Quegli Enti, così richiesti, esprime le dovute ricerche, rispondevano negativamente ed in particolare, la 2^a Regione Aerea riferiva che la normativa vigente non prevedeva l’inoltro di quel documento al Comando di Regione; la 3^a Regione Aerea, rispondeva che i modelli DA1 erano compilati dai singoli siti radar e non ne era previsto l’invio al Comando di Regione; il 3° ROC rispondeva in modo analogo alla richiesta suindicata.

L’avvenuta distruzione dei documenti inerenti le indicazioni delle tracce radar che i marcatori di Licola avevano eseguito sia il 27.06.80 che il 18.07.80, porterà il PM a richiedere al Giudice Istruttore di indiziare per violazione di pubblica custodia di cose e soppressione di atti veri il Comandante del Centro Radar dell’epoca, tenente colonnello Mandes. Saranno inoltre, indiziati dei reati di concorso in falsa testimonianza aggravata e di concorso in favoreggiamento personale aggravato e successivamente imputati, ad eccezione del De Angelis, Abbate, Acampora, Albini, De Crescenzo, Mandes, Di Micco, Rocco, Sarnataro, Tessitore, tutti in servizio a Licola nel giugno del 1980, sulle cui posizioni si tornerà in seguito.

Su tutto ciò che concerne il 22° CRAM di Licola, così come sulla distruzione del DA1 e sulle altre vicende collegate al sito si ritornerà, nel relativo capitolo.

6. Le indagini sul CRAM di Marsala.

Tra le attività istruttorie espletate in direzione dei Centri Radar della Difesa Aerea, un posto di primo piano occupa e occuperà – come si vedrà più innanzi – il 35° CRAM di Marsala che, all’epoca dei fatti, operava come sito automatizzato Nadge. L’importanza del sito di Marsala nasceva sia dal fatto che il radar copriva lo spazio aereo in cui si era verificato l’evento, sia dalla singolare sostituzione del nastro di registrazione, quattro minuti dopo l’incidente, nel quadro della programmata esercitazione “Synadex”.

Sull’attività istruttoria in direzione di questo sito, finalizzata ad accertare cosa avesse visto quel radar, prima e dopo l’evento, e su quali attività furono svolte dagli addetti alla sala operativa, si interverrà ampiamente nei capitoli successivi. In questa parte si vuole soltanto dare atto di quelle attività di indagine che sono state poste in essere dal Giudice Istruttore fino al luglio del 90.

Del sito di Marsala, a partire dal 1986, se ne sono occupati a più riprese ed a pieni titoli i mezzi di informazione. I periti giudiziari a seguito dell’incarico ricevuto, ne studiavano i nastri di registrazione: sia quelli relativi al giorno dell’evento, sequestrati nel 1980, che quelli registrati nel

corso dell'esperimento giudiziale. Ma l'attenzione vera e propria verso il sito nasceva a seguito dell'intervento del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, on. Giuliano Amato, alla trasmissione televisiva TGI Speciale, andata in onda il 30 settembre 86. Nel corso di questa trasmissione, l'on. Amato, che quello stesso pomeriggio era intervenuto alla Camera per rispondere alle numerose interrogazioni e interpellanze parlamentari sul caso Ustica, nel commentare la vicenda de quo faceva riferimento, tra l'altro, al sito radar di Marsala ed al capitano Ballini come ufficiale, presente, la sera dell'evento, in sala operativa, che avrebbe potuto fornire elementi di chiarimento sulle attività svolte in sala operativa in quella sera.

Alla luce di ciò, il 10 ottobre successivo, la PG di Marsala, su richiesta di questo Ufficio comunicava i seguenti nominativi con il relativo incarico, all'epoca dei fatti, addetti al radar di Marsala: maggiore Salmè Fulvio, comandante interinale del 35° CRAM; capitano Ballini Adulio, capo controllore Difesa Aerea con mansioni di coordinatore e controllo sala operativa; capitano Pugliese Nicolino, capo Ufficio Operazioni; capitano Muti Sebastiano, controllore intercettazioni; maresciallo Sardu Mario, controllore sorveglianza aerea e Tozio Sossio, addetto ai laboratori elettronici. La PG precisava, inoltre, che Salmè e Pugliese non erano presenti in sala operativa e Pugliese, attualmente, si trovava all'estero.

Il 15 ottobre 86, pertanto, venivano tutti escussi da questo Ufficio, eccetto Pugliese. Seguiranno il 31 ottobre seguente le dichiarazioni degli operatori Maggiolini, Cosentino, Toscano e Loi, quest'ultimo in servizio in sala operativa la sera del disastro. Il 12 febbraio 87 la PG, su provvedimento di questo Ufficio, acquisiva presso il sito di Marsala la documentazione relativa alla esercitazione "Synadex", concernente un messaggio datato 1 aprile 80 contenente il programma della esercitazione "Synadex" dei mesi di aprile/maggio/giugno; la fotocopia della pagina del registro di protocollo attestante l'inoltro del messaggio; il nastro computer SPS 5904 con tracce simulate utilizzato durante l'esercitazione del 27.06.80; la relazione del tenente Del Zoppo Andrea sullo svolgimento dell'esercitazione.

A maggio del 1988, a seguito della trasmissione televisiva "Telefono giallo", nel corso della quale un anonimo interveniva telefonicamente in diretta dicendo di essere stato la sera del disastro, in servizio in sala operativa al radar di Marsala e che in quella occasione gli era stato ordinato di tacere sui fatti accaduti in sala operativa, riesplodeva l'interesse per il sito di Marsala. Su questa vicenda come si vedrà innanzi, svolgerà indagini oltre a questo Ufficio anche la Procura di Marsala.

Con missiva datata 1° ottobre 88 la PG acquisiva presso il sito di Marsala, su richiesta di questo Ufficio dell'8 luglio precedente, i registri del rapporto del controllore di intercettazione relativi ai mesi di giugno e luglio dal quale era possibile desumere i turni di servizio del personale; la fotocopia dell'elenco nominativo del personale impiegato in servizio h.24 nei mesi di giugno/luglio 80; la fotocopia dei turni di servizio MC e IC dal 19.06 al 20.07.80. Non veniva reperito, invece, alcun documento attestante le registrazioni manuali delle tracce radar avvistate la sera del 27.06.80, anche queste richieste dall'Ufficio.

Il 7 ottobre successivo la PG trasmetteva gli elenchi di tutti i militari del 35° CRAM in servizio nel giugno del 1980, con l'indicazione dell'attuale sede di servizio. I militari saranno tutti esaminati a sommarie informazioni testimoniali – su delega di quest'Ufficio – dall'Arma dei Carabinieri che riferiva con rapporto datato 6 febbraio 89 rilevando che su 83 testi solo il Maggio Antonio aveva dichiarato di essere stato in servizio, in sala operativa, dalle ore 20 del 27 giugno alle ore 8 del giorno dopo.

Alcuni dei militari del 35° CRAM di Marsala saranno sentiti più volte nel corso di questa parte dell'inchiesta. Sulla base delle loro contraddittorie dichiarazioni e della palese reticenza su alcune attività svolte la sera dell'evento, verranno prima indiziati di reato e poi invitati a comparire con provvedimento del giudice (mandato di comparizione). Ma sulle singole posizioni degli indiziati e degli imputati si rimanda al relativo capitolo.

7. La trasmissione “Telefono giallo” del 6.05.88.

Il 6 maggio 88, nel corso della trasmissione televisiva della RAI “Telefono giallo”, un anonimo interlocutore, intervenendo alla trasmissione, dichiarava di aver effettuato servizio di leva a Marsala e di essere stato la sera del disastro in servizio in sala operativa di quel CRAM. In quell'occasione gli era stato ordinato dai superiori il silenzio in relazione ai fatti accaduti in sala operativa. Questo il testo integrale della telefonata: “Pronto? - Sì - Mi sente? - La sento piano ma la sento. - Scusi non riesco ad arrivare in trasmissione - io ero un aviere in servizio a Marsala la sera dell'evento della sciagura del DC9. - Purtroppo purtroppo non mi ... la telefonata perchè gli elementi che comunico sono molto pesanti. Ad ogni modo, noi abbiamo esaminato le tracce - i dieci minuti di trasmissione di cui parlate, di registrazioni che non sono stati visti nell'intero perchè noi li abbiamo visti perfettamente. Soltanto che il giorno dopo, il maresciallo

responsabile del servizio ci disse praticamente di farci gli affari nostri e di non avere più seguito in quella questione. Dopo dieci anni rivedendo la trasmissione, ho avuto questo fatto emotivo interiore di dover dire la verità! Anonimamente, perchè cado nel nulla, la verità è questa: ci fu ordinato di starci zitti! La saluto, saluto anche l'on. Rodotà e tutti quelli che hanno cercato di dire la verità, perchè non voglio rogne e non voglio fare ... - Gentile amico non attacchi, ha attaccato il telefono.”

In data 14 maggio l'AG di Roma richiede gli atti all'AG di Marsala che già aveva proceduto l'11 maggio precedente all'acquisizione dell'elenco di tutto il personale in servizio nel mese di giugno 80 in sala operativa; di nr.3 fogli datati 23.06.80 indirizzati ad uffici del sito (S.T.O., Programmazione e capo controllore di sala) relativi alle modalità dell'esercitazione Synadex; dell'elenco del personale che aveva effettuato l'esercitazione Synadex la sera del 27.06.80.

Tra il 9 e il 30 maggio la Procura della Repubblica di Marsala escute a verbale alcuni ufficiali, sottufficiali ed avieri in servizio nel 1980 ed in particolare quelli della sera del 27 giugno nella sala operativa di Marsala per identificare l'anonimo interlocutore. Nessuno dei testi riconosce la voce.

In data 9 giugno gli atti vengono trasmessi all'AG di Roma dalla Procura di Marsala che nel provvedimento di trasmissione degli atti, precisa: "...l'indagine preliminare espletata in ordine all'anonima notizia criminis di favoreggiamento, verificatasi in Marsala, emersa nel corso della trasmissione televisiva "Telefono giallo" andata in onda sulla 3^a rete RAI il 6.05.88, non ha consentito di verificare la fondatezza della notizia medesima, non riscontrata in alcuna delle deposizioni rese da parte di militari addetti alla sala operativa del radar di Marsala la sera del 27.06.80Quanto ai nominativi dei suddetti militari, questo Ufficio li ha desunti dall'ordine di servizio relativo all'esercitazione simulata Synadex, esibito dal Comandante del 35° Gruppo Radar, tenente colonnello De Angelis, le cui dichiarazioni in ordine all'impossibilità di esibizione, a causa del mancato ritrovamento, dell'ordine di servizio reale, indicante l'effettivo stato della forza impiegata presso la sala operativa la sera del 27.06.80, si rimettono alle valutazioni della S.V.". Il provvedimento continua enunciando che i Magistrati di Marsala sono stati telefonicamente e, comunque, informalmente contattati da talune persone che si sono dette in grado di riferire interessanti particolari in ordine alla caduta del DC9. I nominativi di costoro erano quelli dell'ing. La Franca di Palermo, dei giornalisti Aprile del settimanale "Gente" o "Oggi", Pino Finocchiaro della "Gazzetta del Sud" e Toni Zermo della "Sicilia". In particolare questi due ultimi richiedevano informazioni su eventuali deposizioni rese dal generale Mangani all'epoca

dei fatti Comandante del 3° ROC di Martina Franca, indicandolo come teste particolarmente qualificato, che, a loro dire, avrebbe per sconosciuti motivi lasciato l'Aeronautica trasferendosi in Australia.

Tra il 7 e 9 giugno, sono escussi, dal GI di Roma, la centralinista della trasmissione televisiva Pelusio Teresa, il responsabile della segreteria Lodi Lidia e il Direttore della 3^a struttura di RAI 3 Beghin Lio, al fine di individuare ulteriori elementi per identificare l'anonimo telefonista. In particolare il funzionario consegnava una cassetta contenente la registrazione della conversazione dell'anonimo con il dr. Catani, altro funzionario RAI, nonché il successivo colloquio con il conduttore della trasmissione. Non fu rinvenuta invece la registrazione del primo colloquio che l'anonimo ebbe con il centralinista in quanto la stessa non era stata effettuata a causa di un incidente tecnico. Dagli esami testimoniali non si acclaravano elementi tali per consentire l'identificazione del sedicente aviare.

8. Il personale militare in servizio presso il CRAM di Marsala.

Questo Centro, dipendente dal Centro Operativo di Settore o SOC del 3° ROC di Martina Franca e con nome in codice "Moro", era al tempo già automatizzato e faceva parte della catena Nadge.

Nel 1980 Comandante era il tenente colonnello Cespa Piero, vice comandante il maggiore Salmè Fulvio, capo Ufficio Operazioni il capitano Pugliese Nicolino. Nel periodo del fatto era comandante interinale il vice comandante. La sera del 27 giugno era in servizio nella sala operativa il turno Delta, comandato dal capitano Ballini Adulio, che in tale veste aveva funzioni di Master Controller. Alle sue dipendenze il tenente Muti Sebastiano, ufficiale addetto al controllo di intercettazione o guida-caccia o IC e il tenente Giordano Avio, ufficiale capo della sorveglianza e tracciatore capo o TPO. In sala anche, quantomeno da una certa ora in poi per la Synadex, il capitano Massaro Antonio, ufficiale responsabile dell'esercitazione o EXC. Questi gli ufficiali.

V'erano poi sette sottufficiali. Il maresciallo Carico Luciano, identificatore o IO. Il maresciallo Loi Salvatore, con le stesse funzioni. Il maresciallo Sardu Mario assistente al Tracciatore capo o TPO/A. I marescialli Vitaggio Giuseppe e Abate Pasquale, entrambi assistenti al guida-caccia o IC/A. I sergenti maggiori Gioia Giuseppe – che s'accernerà in seguito essere stato in licenza proprio quel 27.06.80; nde – e Belluomini

Claudio, entrambi inseritori del traffico aereo o TKM e TKX. Il sergente maggiore Tozio Sossio addetto alla sala computer o MIO. V'erano infine tre avieri. Orlando Salvatore, addetto al controllo radar di quota o HO; Di Giovanni Mario identificatore di traccia; Gruppuso Giuseppe, addetto alle pulizie, entrambi ufficialmente TKX/A.

Nei confronti del sito in considerazione della sua importanza, venivano emessi numerosi provvedimenti di sequestro e di esibizione di documentazioni in esso originate o comunque conservate. I decreti non sempre hanno avuto buona sorte. Per effetto della tempestiva decretazione Guarino, furono acquisiti, anche se a seguito delle già descritte peripezie, i nastri delle registrazioni radar e foniche.

Gli interrogatori – e prima delle imputazioni, gli esami testimoniali – dei militari del sito incolpati, non hanno dato, salvo un'unica eccezione e quanto meno sino all'estate 95, alcun risultato utile; ma su tutto ciò infra nelle parti relative al sito e alle singole posizioni.

9. Le dichiarazioni di Pazzano Giuseppe.

Il 6 ottobre 89, veniva escusso dall'AG tale Pazzano Giuseppe, proprietario di una emittente radio in Marsala denominata "Radio Europa", in merito alle notizie apparse sul Giornale di Sicilia del 30 settembre 89, secondo cui il teste avrebbe potuto riferire circostanze utili alla vicenda di Ustica, più precisamente su una conversazione avvenuta il 27 giugno 80 tra lo stesso e il sergente maggiore Carico Luciano.

In particolare dichiarava che la persona che aveva chiamato alla sede della radio il 27 giugno 80, durante un programma di musica leggera con interventi diretti per telefono degli ascoltatori, poteva non essere il Carico; colui che aveva chiamato riferì infatti di essere un amico di Luciano e di far presto perché aveva una notizia in esclusiva. Riferiva inoltre che telefonava dal radar di Marsala, e che si era "perduto un aereo dal monitor", precisando che si trattava di un aereo civile sulla rotta Bologna - Palermo. Alla domanda se fosse certo della notizia, il suo interlocutore aveva risposto: "ma stai scherzando! ero proprio io al radar". Dopo la telefonata aveva interrotto la trasmissione in corso, annunciando "dai cieli della Sicilia era caduto un aereo civile e qualche vita probabilmente si è spenta". La telefonata con molta probabilità era giunta prima delle 21.30. Le telefonate dei radioascoltatori non venivano registrate. (v. esame Pazzano Giuseppe, GI 06.10.89).

10. Le dichiarazioni di Mangani, Smelzo e Marzulli del 3° ROC di Martina Franca.

Il 31 ottobre 86 questo Ufficio richiese al Nucleo di PG dei Carabinieri di Taranto l'identificazione delle persone del Centro di Aerosoccorso di Martina Franca, che intorno alle 21.00 del 27.06.80 ricevettero la richiesta di intervento per ricercare il DC9 Itavia. Furono identificati e convocati per il giorno 12 novembre 86 il tenente Smelzo Giovanni e il maresciallo Marzulli Pietro.

Il primo all'epoca dei fatti era ufficiale coordinatore presso il 3° ROC-RCC di Martina Franca con compiti di intervento in caso di richieste di soccorso aereo. In tale qualità aveva avuto i primi contatti telefonici con il SAR di Ciampino la sera del 27 giugno 80, per il coordinamento dei primi soccorsi. Nella discussione del novembre 86, dopo aver riassunto i compiti a lui affidati, dichiarava di non essere in grado di precisare in base a quali elementi fu richiesto il loro intervento, certamente gli fu comunicato l'ultimo punto di riporto, elemento indispensabile per l'organizzazione dei soccorsi (v. esame Smelzo Giovanni, GI 12.11.86)

Il secondo collaborava con il tenente Smelzo presso l'RCC di Martina Franca. Era in servizio la sera del 27 giugno 80. Così dichiarava nella discussione del novembre 86. Ricevuta la notizia della caduta del DC9, essi iniziarono la procedura prevista per il soccorso aereo, avvisando Brindisi e Ciampino. Quest'ultimo sito aveva già iniziato la predisposizione dell'intervento, sulla scorta di notizie avute direttamente dalla sala operativa di Ciampino. Ricordava che fu richiesto anche l'intervento dei mezzi della Marina. Ricordava infine che dell'accaduto venne avvisato anche il Comandante dell'RCC, il tenente colonnello Lippolis, che intervenne in sala per coordinare i soccorsi (v. esame Marzulli Pietro, GI 12.11.86).

Costui, nell'80 Direttore dell'RCC di Martina Franca, fu citato a comparire per il giorno 13 febbraio 87; la citazione però non venne notificata in quanto l'interessato si trovava in licenza di convalescenza a Taranto, così come comunicato dal Nucleo di PG al GI in data 11.02.87. Successivamente l'ufficiale non venne più convocato per anni sino al luglio del 96.

All'epoca dei fatti era Comandante del 3° ROC di Martina Franca, dal quale dipendevano i siti radar di Marsala, Jacotenente, Otranto, Siracusa e

Licola, il generale Romolo Mangani. Costui, escusso, dopo aver fornito una descrizione sul funzionamento del sito radar e sulle esercitazioni Synadex, riferisce sull'attività svolta dal sito nella notte del 27/28 giugno 80, sulla collaborazione intercorsa tra il S.I.S.MI e il 3° ROC. Subito dopo essere stato informato del disastro, raggiunse la zona operativa intorno alle 09.40. Venne ragguagliato dell'accaduto e gli fu riferito tra l'altro dell'inconveniente dell'inizio della Synadex. Precisava poi che durante la notte vi furono diversi contatti telefonici con enti esterni e reparti dell'AM per l'approntamento dei servizi di soccorso, ed anche al fine di accertare la presenza di altri aerei nella zona dell'incidente in quanto la prima ipotesi formulata fu quella di una collisione. All'alba del 28 giugno iniziarono a giungere i primi telex da Marsala con le indicazioni ricavate dalle registrazioni. Nella tarda serata dello stesso giorno, dopo aver raccolto i dati pervenuti da Marsala, Licola e Ferrara, fu inviato allo Stato Maggiore un fonogramma che il teste consegnava in copia.

Per quanto concerneva la collaborazione del 3° ROC con il S.I.S.MI in ordine alla consegna dei dati di registrazione radar di Marsala e Licola, Mangani ricostruiva la vicenda in questi termini: "il 10 luglio pervenne a Marsala e a Licola l'ordine della 3^a Regione di inviare a vari enti tra il 3° ROC e presso l'aeroporto di Trapani, copie delle registrazioni delle tracce radar. Data la dipendenza territoriale di Licola, dal Comando della 2^a Regione Aerea, ritengo per un disguido, le copie delle tracce di Licola, sono state inviate a Palermo anziché a Trapani."

L'ordine di esibizione dell'AG di Palermo, quello datato 05.07.80, non giunse a Martina Franca, e quindi non gli fu notificato in quanto i Carabinieri incaricati dell'esecuzione lo trattennero in attesa dell'autorizzazione del Gabinetto del Ministro della Difesa. Precisava infine che in data 29.07.80, il colonnello Pacini Fulvio, che lo sostituiva, al Comando del 3° ROC, aveva consegnato al maresciallo Maraglino Cosimo in servizio al S.I.S.MI, copia della carta del ritrovamento dei relitti del DC9 e delle registrazioni dei tracciati radar di Licola e Marsala. Successivamente era giunta al 3° ROC una richiesta telefonica del colonnello Bompreszi del 2° Reparto SIOS, che chiedeva una traduzione più dettagliata delle registrazioni dei tracciati radar di Licola e Marsala. Tale richiesta seguiva altra analoga del S.I.S.MI al SIOS, così come poteva evincersi dalla documentazione che il teste esibiva. Non gli risultavano altri rapporti del ROC con il S.I.S.MI (v. esame Mangani Romolo, GI Roma, 28.10.89).

11. Le indagini sullo SMA.

Le escussioni dei generali Tascio e Mangani compiute nell'ottobre 89, scaturiscono da richiesta del PM del 7 di quel mese, formulata sulla scorta di quanto era emerso dalle audizioni della Commissione Stragi e sulla eco di notizie stampa secondo cui i nastri delle registrazioni di Marsala erano stati decodificati per conto del S.I.S.MI, prima ancora di essere inviati al Magistrato che ne aveva disposto il sequestro fin dal 16.07.80.

L'interrogatorio di Tascio, che come noto al tempo dei fatti era capo del SIOS, ebbe ad oggetto le competenze e le attività di quel 2° Reparto in occasione della caduta del DC9, l'iter relativo alle richieste e consegne di plottaggi radar, le azioni compiute a seguito della caduta del MiG23 libico.

Come Capo del 2° Reparto egli, aveva dichiarato, non venne mai incaricato di svolgere alcuna attività in relazione alla caduta del DC9. Probabilmente, in sede di riunione presso lo Stato Maggiore, espresse la sua opinione personale in ordine alla inesistenza di una collisione e alla presenza di altri velivoli nelle immediate vicinanze del DC9. Così si poteva spiegare la circostanza che nel documento interno di provenienza del S.I.S.MI datato 27.07.80, che gli veniva mostrato dal Presidente della Commissione Stragi, si faceva riferimento ad un interpellato che egli avrebbe avuto dal S.I.S.MI. L'equivoco sulla data sarà chiarito nella successiva audizione.

In data 08.08.80, il colonnello Bompreszi, che lo sostituiva, come già s'è rilevato in un periodo di ferie nel Comando del Reparto, egli aveva riferito che il S.I.S.MI, aveva trasmesso al SIOS copie dei plottaggi radar di Marsala e di Licola, inviati in data 11 luglio dai due centri radar al 3° ROC e all'ITAV. Il S.I.S.MI chiedeva la trasposizione su cartina geografica di quei dati. Bompreszi, su autorizzazione del generale Tascio, richiese al 3° ROC di Martina Franca questa trasposizione che pervenne al SIOS il 13 agosto successivo, e di qui inviate al S.I.S.MI, trattenendo copia agli atti. Il generale escludeva che il SIOS fosse mai venuto in possesso degli originali o di copia dei nastri di registrazione, da cui era stata ricavata la trasposizione delle tracce. Non sa dell'esistenza del documento datato 06.08.80, citato dalla Commissione Stragi relativo alla valutazione interna fatta dal S.I.S.MI, in cui si fanno considerazioni sulla accertata presenza di un aviogetto nelle immediate vicinanze del DC9, appunto a firma del colonnello Notarnicola capo della 1ª Divisione del S.I.S.MI e indirizzato al direttore generale Santovito. Non ricorda se sia stato richiesto un parere al SIOS sulla consegna dei nastri di registrazione di Marsala richiesti dall'AG

di Palermo. Di tale questione si occupò il 3° Reparto dello SMA il cui capo era il generale Melillo.

Per quanto concerneva il decreto di sequestro datato 16.07.80 emesso dall'AG di Roma, probabilmente si equivocò tra sequestro dei nastri e sequestro delle relative trascrizioni, per ignoranza delle norme di procedura penale; d'altra parte, già prima del 16 luglio erano state estratte copie delle trascrizioni dai nastri di Marsala. Escludeva che il S.I.S.MI fosse venuto in possesso, in qualche modo, dei nastri di registrazione o che agenti dello stesso Servizio avessero avuto accesso alla base di Marsala. Confermava che i nastri di registrazione erano stati trasferiti da Marsala all'aeroporto di Trapani, ove era stato concentrato tutto il materiale. Tale attività fu curata dal generale Melillo.

In data 04.07.80, su richiesta - ma egli ha sopra di sé solo il Capo e il Sottocapo dello SMA - di un superiore gerarchico, di cui non ricordava il nome, dispose l'invio, presso l'aeroporto di Palermo Boccadifalco, di personale qualificato per accertare la provenienza di una certa quantità di rottami. Dei risultati di tale attività egli informò oltre allo Stato Maggiore, il S.I.S.MI e il Gabinetto del Ministro della Difesa. Così come si adoperò a seguito di notizia stampa del 20 settembre sul rinvenimento di un relitto di color arancione tipico dei caccia antisommergibili, con una coccarda tricolore, disponendo l'immediato sopralluogo da parte di personale specializzato.

In data 23 dicembre inviò al PM una lettera a sua firma in cui tende a dimostrare l'infondatezza di notizie che all'epoca apparivano sulla stampa e su tale lettera si dovrà a lungo tornare.

Dopo tale data, afferma da ultimo, non c'è stato più alcun intervento da parte del SIOS per la vicenda del DC9. (v. esame Tascio Zeno, GI 24.10.89).

L'escussione del colonnello Bomprezzi, vice capo del SIOS/A, scaturisce da una richiesta del PM al GI in data 13 novembre 89, per conoscere i rapporti intercorsi tra il SIOS ed il S.I.S.MI in merito al disastro aviatorio di Ustica, poichè l'ufficiale nell'agosto del 1980 sostituiva il Capo Reparto, generale Tascio.

Il Bomprezzi ricorda che dal S.I.S.MI era pervenuta una richiesta di trasposizione su carta dei dati radar del sito di Marsala e Licola, richiesta evasa tramite il 3° ROC di Martina Franca; a detta richiesta non ricorda se fossero allegati i relativi plottaggi. Esclude che il S.I.S.MI possa aver chiesto al SIOS una valutazione dei dati di rilevamento radar, né era al

corrente su eventuali attività anche informali di collaborazione ai fini d'interpretazione dei dati radar (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 23.02.90).

Il rapporto tra SIOS e S.I.S.MI si rivelerà molto più complesso e fitto di carteggi e relazioni personali, di quanto possa apparire da questo primo verbale Bomprezzi, vice di Tascio e figura di primo piano in tutte le attività del SIOS nel periodo immediatamente successivo al disastro. Ma su tali vicende nelle parti specificamente destinate al SIOS/A nei capitoli della 2° fase dell'istruzione formale.

Tra il 20 e 26 novembre 86 vengono escussi i Capi di Stato Maggiore della Difesa amm. Giovanni Torrisi, della Marina Militare amm. Mario Bini e dell'Aeronautica Militare Lamberto Bartolucci.

Questi interrogatori vengono fissati a seguito del dibattito in Parlamento sulla vicenda del DC9 Itavia e della successiva risposta del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio on. Amato in data 30 settembre 86. In quel periodo vi fu una campagna stampa, sia in televisione con la trasmissione "TG1 Speciale" che sui quotidiani, concentrata in particolar modo sui nastri di registrazione di Marsala al riguardo della mancanza di registrazione nei momenti immediatamente successivi all'incidente. Per la prima volta, nel corso della relazione dell'on. Amato alla Camera dei Deputati il 30 settembre 86, viene detto che il cambio del nastro di registrazione a Marsala era avvenuto per effettuare una esercitazione simulata chiamata Synadex, mentre a partire dal 1980 era stato affermato ufficialmente dall'AM con le missive del 20 e 23 dicembre 80, inviate allo Stato Maggiore Difesa e alla Procura della Repubblica, che la sostituzione del nastro di registrazione era avvenuta per dare una dimostrazione al personale. Quindi per ben sei anni l'AM s'era guardata bene dal rivelare la reale causa dei cd. "buchi" di Marsala, e ciò con ogni probabilità perchè ben consapevoli della quasi impossibilità di sostenere i motivi della sostituzione dei nastri. Ma su queste vicende nella parte destinata al sito di Marsala.

Il generale Bartolucci, nell'80 Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, dopo aver descritto i compiti della Difesa Aerea, ricordava la circostanza obiettiva della inesistenza di tracce significative in quelle rilevate dai radar della Difesa Aerea, dei quali indicava come unici che potessero seguire il volo del DC9 quelli di Marsala e Licola. Questa circostanza, della mancanza di tracce in prossimità del DC9, era stata ufficialmente confermata sia dal comando NATO che dal comando della 6^a Flotta degli USA. In base alla sua personale esperienza asseriva inoltre che non erano in volo quella sera velivoli militari neppure di altri Paesi.

L'intervento del soccorso aereo era stato coordinato dall'RCC di Martina Franca. Non conosceva né ricordava da quale organo fossero stati

effettuati gli accertamenti sui nastri di registrazione di Marsala, e che solo successivamente era venuto a conoscenza della mancanza di registrazione di quattro minuti sui nastri, confermando però la versione Amato e cioè che tale inconveniente era stato determinato dall'inizio di una esercitazione simulata.

Rammentava che nei pressi di Messina era stata rinvenuta una parte di un aereo bersaglio e che ufficiali dell'AM erano stati inviati per visionare il relitto ed accertarne la provenienza. Non ricordava di aver mai avuto notizia del ritrovamento di un frammento di aereo bersaglio rinvenuto nei pressi di Licola.

Nel verbale non vi è alcun riferimento alla conoscenza della notizia della caduta del DC9 da parte del teste e delle successive disposizioni che egli stesso impartì nell'immediatezza del fatto (v. esame Bartolucci Lamberto, GI 21.11.86).

Appare poco credibile che il Capo di Stato Maggiore non sia stato messo al corrente del "buco" di quattro minuti. Ma su ciò e sulle mendaci dichiarazioni di Bartolucci, che assumerà la veste di imputato, si tornerà più diffusamente infra.

12. Le richieste allo SMM.

Questo Ufficio in data 6 dicembre 86 inviava al Capo di Stato Maggiore della Marina, all'epoca amm. Falcioni, una richiesta finalizzata ad ottenere in originale l'intera documentazione in possesso della Marina sulla situazione delle navi militari, sia nazionali che straniere, intorno alle ore 21 del 27.06.80 nelle acque del Tirreno meridionale. L'ammiraglio Falcioni con nota n.0024 dell'8.01.87 prospettava gli elementi disponibili sulle unità del Tirreno meridionale nella data ed orario richiesti. La situazione delle unità navali veniva suddivisa in navi militari italiane e navi militari straniere.

Per quanto attiene il quadro informativo nazionale veniva esclusa la presenza di unità missilistiche della Marina Militare. Esse infatti erano dislocate in vari porti nazionali. Venivano inoltre citate le fonti documentali e ufficiali cioè i "Giornali di chiesuola" delle suddette unità (atti che hanno la stessa natura e funzione del "Giornale di navigazione" previsto per le unità mercantili dall'art.173 del Codice della Navigazione). Tali Giornali, conservati a bordo per un periodo di anni 3 e successivamente depositati presso gli Archivi Dipartimentali a terra per la conservazione, non erano al

momento disponibili. Lo SMM impartiva disposizioni affinché si tenessero pronti i Giornali di chiesuola per l'eventuale consegna a richiesta dell'AG.

Per quanto attiene il quadro estero, lo SMM ricordava la Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1958 che all'art.2 stabilisce per tutte le navi la libera navigazione in acque internazionali ed all'art.14 il "diritto di passaggio inoffensivo" nelle acque territoriali di paesi terzi (per tale transito l'Italia non richiede alcuna preventiva richiesta o notificazione e pertanto le unità militari straniere non sono tenute a dare comunicazioni dei loro movimenti in mare). Lo SMM sottolineava che, di conseguenza, non esisteva agli atti alcun documento ufficiale che permettesse di comprovare o escludere la presenza di tali unità in acque internazionali o nel mare territoriale italiano. Inoltre suggeriva di rivolgere richiesta di notizie ufficiali sulla dislocazione e sulle attività delle navi militari straniere alle rispettive Autorità Navali Nazionali.

Infine lo SMM segnalava che: 1. la portaerei USA "Saratoga" il giorno 27 giugno 80 si trovava a Napoli; 2. per il giorno 27 giugno 80 non vi erano comunicazioni di movimenti ed esercitazioni delle Marine Alleate; 3. il 27 giugno 80 non risultavano presenti nel Tirreno meridionale unità militari di Paesi non-alleati.

12.1 La testimonianza dell'ammiraglio Bini.

La testimonianza dell'ammiraglio Mario Bini, in veste di Capo di Stato Maggiore all'epoca dei fatti, verte su alcuni prevalenti argomenti e cioè le ricerche e le attività svolte da navi della Marina Militare, navigazione ed operatività di eventuali unità missilistiche della Marina italiana, navigazione ed operatività di eventuali unità dotate di radar aereo, attivazione ed esistenza di navi di Paesi stranieri.

Per quanto riguarda le ricerche l'ammiraglio ha ricordato che subito dopo l'avviso della scomparsa dell'aereo "da parte degli organi che ne avevano il controllo di volo" furono messe a disposizione varie navi tra cui l'incrociatore "Doria". I rapporti relativi alle operazioni di recupero redatti dalle navi militari che partecipavano alle operazioni, venivano trasmessi al comando del dipartimento marittimo di Napoli e "copia di essi certamente è conservata all'ufficio operazioni dello Stato Maggiore della Marina".

Riguardo alle unità missilistiche il Capo di Stato Maggiore ha precisato che era stata accertata al momento del disastro l'assenza di unità

di tal genere in navigazione; infatti Bini attesta che quelle imbarcazioni erano ormeggiate in porto.

In tale ambito l'ammiraglio ha ricordato che per ragioni tecniche di sicurezza, le esercitazioni inerenti lanci di missili, finalizzati a colpire un bersaglio "erano effettuate esclusivamente nel poligono militare di Salto di Quirra in Sardegna". Inoltre il poligono di Salto di Quirra veniva usato normalmente dalle Forze Armate italiane. Mentre le esercitazioni navali interalleate (NATO) o bilaterali cioè con Paesi che non fanno parte della NATO, normalmente venivano eseguite in acque internazionali.

Le esercitazioni in questione potevano essere di due tipi: una con l'uso delle mitragliere (armi convenzionali); in questo caso venivano usati piccoli bersagli, lanciati da navi appositamente attrezzate e l'esercitazione si svolgeva a vista data la breve distanza, anche al di fuori del poligono di tiro, previa emissione di un avviso ai naviganti.

L'altro tipo di esercitazione prevedeva il lancio di missili di notevoli dimensioni con un'attività preparatoria ed esecutiva molto complessa soprattutto ai fini della sicurezza. In questo caso da terra, cioè dal poligono di Salto di Quirra, venivano lanciati aerei-bersaglio. Bini dichiarava che questi bersagli venivano lanciati da attrezzature dell'Aeronautica. L'ammiraglio inoltre affermava che la Marina non ha in carico aerei-bersaglio ed i missili sono tutti catalogati con un numero di matricola. Tale immatricolazione consente lo scarico dai registri dopo ogni lancio.

Bini ha infine ricordato che all'epoca dei fatti tutte le navi lanciamissili erano fornite di radar aerei. Sulla presenza di imbarcazioni della Marina fornite di radar-aereo, Bini però non ha potuto precisare se fossero in navigazione nella zona. Ha dichiarato che qualora vi fossero state unità con il radar in funzione nell'arco di tempo interessato dall'incidente "certamente dell'ipotetico avvistamento del DC9 non sarebbe rimasta traccia, perché l'operatore non avrebbe avuto alcun interesse a seguire e registrare una qualsiasi traccia aerea tra le tante possibili. I dati dei radar vengono trascritti eccezionalmente dall'operatore in casi particolarissimi come per esempio quando si delinea un pericolo di collisione. Non esisteva un sistema stabile e continuo di registrazione dei dati radar sia aerei che di navigazione".

Per quanto attiene la navigazione di navi di Paesi stranieri l'Ammiraglio ha specificato che avveniva solo un controllo generale sul movimento navale nel Mediterraneo, ma non un monitoraggio dettagliato e costante sulle singole unità in navigazione in acque internazionali. Infine in tale ambito Bini ha spiegato che per esercitazioni bilaterali si intendono quelle operazioni addestrative tra l'Italia e le altre Marine "non partecipanti

alla NATO ma rientranti nel Patto Atlantico”, come per la Francia “o anche con Paesi non appartenenti all’Alleanza Atlantica” (v. esame Bini Mario, GI 20.11.86).

12.2. La testimonianza del comandante Bonifacio.

Il tenente di vascello Bonifacio Sergio – comandante del velivolo Atlantic Breguet del 30° Stormo impegnato nelle operazioni di ricerca e soccorso del DC9 Itavia scomparso al largo di Ustica – è stato sentito dall’AG militare e ordinaria, rispettivamente nelle date 25.10.89 e 20.02.90. In entrambe le occasioni l’ufficiale rilasciava dichiarazioni che appaiono tra loro concordi, con particolare riferimento ad alcune circostanze concernenti l’avvistamento in mare, in prossimità della zona dell’incidente, di una macchia d’olio, vario materiale appartenente all’aereo ed alcuni cadaveri.

L’ufficiale, alle ore 22.20 locali del 27 giugno 80 era stato avvisato dalla centrale operativa del 30° Stormo circa la necessità di attuare il dispositivo di soccorso nei confronti di un velivolo civile che non rispondeva alle chiamate. Bonifacio, dopo aver individuato l’area di intervento ed aver radunato i membri dell’equipaggio, decollava con il predetto velivolo alle ore 03.10 e ritornava alle ore 13.10 del 28 giugno 80.

Raggiunta la zona del disastro, verso le ore 07.00 gli giunse la comunicazione radio da parte di un elicottero che partecipava alla stessa missione di soccorso, con la quale veniva avvisato dell’avvistamento di una macchia d’olio o cherosene. Egli rispose chiedendo di marcare con un fumogeno la zona per poterla identificare. Bonifacio giunse sul posto dopo circa tre minuti e avvistò il fumogeno e la macchia che aveva forma circolare con un diametro di circa 50 metri. Riferì la notizia al centro di controllo della Marina presso Santa Rosa a Roma; comunque sorvolò la zona per circa mezz’ora e mentre effettuava un passaggio vide in trasparenza, nelle immediate vicinanze della macchia d’olio, un corpo oblungo e chiaro attraversato in senso longitudinale da una striscia nera. Da questo momento, sino alle ore 09.00, incominciarono ad affiorare in superficie: cuscini di sedili, trentasette cadaveri ed altro materiale appartenente all’aereo.

In sede di deposizione testimoniale, per avvalorare le sue dichiarazioni, tentava di fornire una plausibile spiegazione che troverebbe riscontro nella seguente tesi: “vidi in trasparenza, non so precisare l’esatta profondità, ma penso che si trattava di una profondità inferiore ai 50 metri, perchè, per esperienza so che oltre 50 metri è difficile poter veder in

trasparenza, una grande massa chiara con una riga nera che l'attraversava al centro. Pensando all'accorso meditai sul fatto che il corpo chiaro che vedevo in trasparenza, enorme come un sommergibile si era mantenuto a 50 metri di profondità. Spiegai il problema con il principio fisico che non si era caricato d'acqua a sufficienza per scendere fino in fondo. Pertanto ad una quota non identificabile, sotto il livello del mare, il velivolo deve essere stato schiacciato dalla pressione differenziale. Il velivolo affondava per il suo peso e per il peso dell'acqua imbarcata con una velocità superiore a quella che portava l'infiltrazione d'acqua a compensare le due pressioni. E quindi ad un certo punto non essendosi infiltrata nel velivolo acqua sufficiente a pareggiare le due pressioni la struttura ha ceduto liberando nafta, olio, corpi, salvagenti. Penso che se la falla sulla fusoliera fosse stata di dimensioni sufficienti il velivolo sarebbe andato giù senza disintegrarsi, nella stesse condizioni in cui l'avevo avvistato a meno di 50 metri di profondità". (v. esame Bonifacio Sergio, Procura Militare di Cagliari 25.01.89).

Sull'argomento si dovrà ritornare più diffusamente allorchè si tratterà del volo dell'Atlantic Breguet da Elmas.

13. Le richieste al S.I.S.MI e le dichiarazioni dei generali Notarnicola e Mei.

Su quanto ha fatto il Servizio Militare, su come si è mosso e quali attività ha posto in essere in relazione all'evento, di più si dirà nel capitolo dedicato a questo Servizio, nella parte concernente la seconda fase dell'istruttoria. Qui si darà conto, pertanto, delle prime richieste S.I.S.MI e delle prime testimonianze.

L'interesse su quanto il S.I.S.MI avesse fatto in direzione dell'evento nasceva a seguito della pubblicazione sul periodico "Oggi" nell'edizione del 24 giugno 87 di un'intervista all'esule libico, Abdel Amish Bakkush, in cui costui affermava che il DC9 dell'Itavia era stato abbattuto su ordine del leader libico Gheddafi come atto di ritorsione nei confronti dell'Italia e che sia i servizi italiani che quelli statunitensi erano stati ragguagliati circa una settimana dopo il fatto. Sulla base di questa intervista con missiva del 23 giugno 87 venivano pertanto richieste al S.I.S.MI notizie sull'evento che potessero risultare utili all'indagine.

Il Servizio con missiva del giorno successivo trasmetteva a questo Ufficio un appunto in cui indicava che "Bakkush, leader dell'opposizione

libica in Egitto, era già noto per interviste ed azioni funzionali ad interessi americani ed interviste critiche nei confronti del S.I.S.MI”, osservando, inoltre, che la stampa nazionale era orientata a dare per scontato che il S.I.S.MI avesse la prova della responsabilità libica creando così le premesse affinché le indagini si concludessero con l'accertamento della responsabilità libica e lo scagionamento definitivo dei francesi. A tal proposito veniva stigmatizzato sia l'affidamento del recupero del relitto alla società francese Ifremer, legata con i Servizi segreti francesi, sia la perizia tecnica sulla “scatola nera” affidata agli americani, notoriamente anti-libici; paesi, questi, sui quali in passato erano emerse - continua la missiva - indicazioni dell'esistenza di “coordinamento” tra i loro Servizi segreti nella lotta contro il terrorismo internazionale ed in funzione anti-libica.

Duro il commento del S.I.S.MI. Sulle ipotesi di responsabilità libica o francese sull'evento se ne farà cenno più innanzi. Sin d'ora é però opportuno evidenziare che il rapporto tra l'Ufficio e il Servizio é risultato difficile, almeno nella prima parte dell'istruttoria. Ne è prova che alla prima richiesta di elementi utili alle indagini il Servizio non rispondeva all'oggetto, fornendo soltanto valutazioni e commenti all'intervista a Bakkush e muovendo rilievi alle attività peritali affidate dall'istruttore. Si dovrà rivolgere pertanto un'ulteriore richiesta al Servizio con missiva del 27.06.87. Ma anche a questa missiva, il Servizio, all'epoca diretto dall'ammiraglio Martini, con foglio del 30.06.87 forniva una “non-risposta” limitandosi a confermare di non essere in possesso di notizie o documenti concernenti l'intervista a Bakkush e che le considerazioni espresse nell'appunto trasmesso il 24 giugno precedente “non avevano nessun riferimento con l'indagine in corso”. Lo stesso giorno l'inquirente indirizzava al S.I.S.MI un'ulteriore missiva in cui chiedeva se il Servizio fosse a conoscenza o in possesso di notizie relative alla vicenda del DC9 dell'Itavia. Solo a seguito di questa ulteriore richiesta il Servizio comunicava, con missiva del 21 luglio 87, “che dall'attività informativa svolta dal S.I.S.MI in merito alla vicenda, non si rilevano elementi di specifico interesse per l'indagine giudiziaria”, trasmettendo un appunto riepilogativo sull'attività svolta dal Servizio in direzione dell'evento.

Il 20 ottobre 89 questo GI emetteva, nei confronti del S.I.S.MI, decreto di esibizione di tutta la documentazione letterale, fotografica, fonografica e quanto altro in suo possesso e comunque acquisito, relativamente all'abbattimento del DC9 Itavia avvenuto il 27.06.80 nel cielo di Ustica e relativamente alla caduta del MiG libico avvenuta il 18.07.80 in Sila. Il S.I.S.MI con missiva del 24.10.89 inviava quanto aveva già

consegnato alla Commissione Pratis nonché una serie di documenti successivamente inviati al Ministro della Difesa ed al CESIS, riservandosi l'inoltro di eventuale ulteriore documentazione di quanto dovesse essere reperito a seguito delle ulteriori ricerche disposte.

Sulla documentazione trasmessa in questa occasione, come sulle ulteriori e numerose acquisizioni disposte presso questo organismo da questo Giudice Istruttore, si riferirà oltre nel capitolo dedicato al S.I.S.MI.

Il PM con missiva del 13 novembre 89 richiedeva a questo Giudice di esaminare, tra gli altri, il generale Notarnicola, Capo della 1^a Divisione del S.I.S.MI, ed il generale Mei, Vice Direttore del S.I.S.MI, cariche rivestite al tempo in cui si verificò l'evento. Il primo, in relazione ad un appunto datato 6 agosto 80 contenente considerazioni sull'accertata presenza di un aviogetto nelle immediate vicinanze del DC9, così come aveva riferito nel corso della testimonianza resa all'Ufficio, il generale Tascio (v. esame Tascio Zeno, GI 24.10.89); il secondo, sui rapporti SIOS/A ed il S.I.S.MI.

Notarnicola riferiva che l'interesse per la caduta del DC9 Itavia nasceva da notizie stampa che riferivano di un attentato politico nei confronti di un esponente della destra eversiva, Affatigato; notizia immediatamente smentita. Altra ipotesi era quella “di un'azione diretta contro un Magistrato che si recava in Sicilia per indagini”, ipotesi, questa, che gli era stata fatta presente da “un appartenente all'organizzazione periferica di Firenze”. Osservava di aver chiesto al Direttore del Servizio, in due occasioni, l'opportunità di svolgere indagini, ma che quest'ultimo gli aveva risposto che le notizie erano state diffuse dall'Itavia per interesse a coprire le reali cause del disastro aereo. Escludeva di avere espresso, all'epoca dei fatti, qualche dubbio sull'eventuale coinvolgimento delle Forze Armate. Infine, al riguardo dell'appunto del 6 agosto 80 a sua firma – sul quale si ritornerà nella parte relativa alle attività del S.I.S.MI sull'evento – riferiva che il problema relativo all'apparizione di una seconda traccia intersecante quella del DC9 emergente dai documenti dell'Aeronautica, era stato risolto immediatamente in quanto un ufficiale della sezione competente gli aveva rappresentato che le due tracce in realtà rispecchiavano traiettorie di aerei a quote diverse e quindi non significative, e che comunque su disposizione del generale Mei aveva interessato il SIOS Aeronautica, il cui chiarimento aveva fatto venir meno l'interesse ad ulteriori approfondimenti (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 16.02.90).

Sulla posizione del generale Notarnicola, che assumerà a partire dal 3 novembre 95 la veste di indiziato, si ritornerà ampiamente sia nella parte

relativa all'attività del Servizio che in quella relativa alla posizione di esso come indiziato.

Il generale Mei dichiarava che al tempo dei fatti rivestiva l'incarico di Vice Direttore del Servizio con delega permanente per gli affari tecnico-logistici e che in assenza del Direttore del Servizio svolgeva le funzioni di vicario. In relazione all'appunto del 6 agosto 80, dopo aver illustrato l'iter di acquisizione delle notizie da parte del Servizio e la relativa informazione alla Direzione del Servizio stesso, precisava di aver ritenuto di dar corso alla richiesta di valutazioni al SIOS Aeronautica in quanto vi era già stata una valutazione informale tra i due organismi dei plots radar di Licola e Marsala e che comunque il valore informativo dell'appunto del 6 agosto e di altro di cui si farà ampiamente cenno più innanzi "è nullo" in quanto trattavasi di documenti non usciti dal Servizio aventi solo valore di elaborazione di notizia senza assurgere al valore di informativa(v. esame Mei Abelardo, GI 16.02.90).

Su quest'ultima affermazione di questo teste e su come tutta l'attività del Servizio militare si dirà ampiamente - come già detto sopra - più innanzi.

14. Il telegramma del MOLCA sul mancato viaggio del giudice Tricomi.

Nell'88 il segretario del "Movimento per la lotta contro l'antisemitismo", Franco Levi, inviava a varie autorità un messaggio in cui sottoponeva all'attenzione dei destinatari la versione secondo la quale il disastro aereo era da attribuire ad un attentato a danno del giudice Vincenzo Tricomi, impegnato in una indagine su un traffico di armi che esponenti palestinesi, tramite la Libia, avrebbero fatto pervenire a terroristi italiani di "Prima Linea", utilizzando come base l'isola di Pantelleria. Il Magistrato, che avrebbe dovuto imbarcarsi sul DC9 precipitato, avrebbe annullato, all'ultimo momento, il programmato viaggio in Sicilia. Il Levi affermava che tali informazioni non comparivano in rapporti riservati, bensì in articoli di stampa, ai quali non sarebbe stato dato, asseritamente, alcun seguito.

La Questura di Milano con rapporto datato 27 luglio 88 trasmetteva le dichiarazioni del segretario del MOLCA, in cui il Levi affermava che scopo dell'invio del messaggio era stato quello di stimolare ad indagare sui fatti riportati nell'articolo di fondo, che il giornalista Pietro Giorgianni aveva

pubblicato nell'edizione de "La notte" di sabato 9 agosto 86; articolo che non gli risultava essere mai stato smentito.

La vicenda del mancato viaggio del giudice Tricomi sarà comunque attentamente vagliata nel corso della seconda parte dedicata all'istruzione formale cui pertanto si rimanda.

15. Richieste alla Presidenza del Consiglio (04.06.88 - 23.06.88).

In data 4 giugno 88 questo Ufficio richiedeva al Presidente del Consiglio dei Ministri di essere informato sui seguenti punti: 1. su qualsiasi notizia eventualmente e comunque acquisita da parte di qualsivoglia Organo e/o Istituto e/o Potere dello Stato relativa all'accadimento della caduta del DC9 e alle cause che lo produssero; 2. sulla esistenza o meno di esercitazioni militari nazionali o internazionali marittime, terrestri o aeree ovvero interforze in atto al momento del fatto nel raggio di cinquecento miglia dal punto di caduta; 3. sull'intervento o meno di mezzi aerei della difesa nazionale nel giorno e nell'ora della caduta in missione d'istituto; 4. se le notizie di cui al punto 1 e le circostanze dei punti 2 e 3, ove sussistenti, fossero coperte o meno da segreto militare o di Stato.

In riscontro a tale nota il Presidente del Consiglio dei Ministri, all'epoca l'on. Ciriaco De Mita, risponde con lettera in data 24 giugno 88, con la quale trasmette una copia della nota del 13 giugno 88 del Ministero dei Trasporti concernente il punto 1 della richiesta e una copia della nota del 23.06.88 del Ministero della Difesa concernente i punti 2 e 3. In tale lettera il Presidente del Consiglio precisa che tutte "le notizie contenute nella suddetta documentazione nonchè ogni altra informazione attinente all'oggetto, non sono coperte da segreto militare o di Stato".

Il Ministero della Difesa trasmetteva alla Presidenza del Consiglio dei Ministri due allegati, in risposta ai quesiti, di seguito riportati nei punti salienti. Allegato "A" "...Mai è stato invocato il segreto militare e solo il segreto istruttorio ha coperto le indagini giudiziarie L'Aeronautica Militare, oltre a fornire i dati di avvistamento da parte degli enti della Difesa Aerea e del Traffico Aereo, ha messo a disposizione dell'autorità giudiziaria il Centro di Borgo Piave, in cui è stata effettuata la decodificazione delle registrazioni radar alla presenza del magistrato... Sulla base delle risultanze della Commissione d'indagine (istituita dal Ministero dei Trasporti sin dal 28 giugno 80) il Sottosegretario alla Presidenza on. Amato, illustrò alla Camera le comunicazioni del Governo nella seduta del 30 settembre 86. A

tali dichiarazioni occorre qui richiamarsi, poichè nessun nuovo essenziale elemento è nel frattempo intervenuto, al di là del recupero del relitto su cui sta indagando la Commissione nominata dal GI, la quale terminerà i suoi lavori fra circa tre mesi.

Rispetto a quelle dichiarazioni, è possibile formulare i chiarimenti che seguono: a) la catena della Difesa aerea non ha il compito di mantenere il collegamento con aeromobili civili, che è istituzionalmente affidato agli organi di controllo del traffico aereo. La sera dell'incidente, secondo dichiarazioni dello SMA, era programmata per il radar di Marsala una esercitazione di addestramento locale. Occorre precisare che, per consentire tale registrazione, era necessario sospendere la registrazione del traffico reale, data l'indisponibilità nella configurazione del sistema automatizzato, di un apposito registratore/riproduttore del nastro esercitativo. Pertanto durante l'esercitazione, l'osservazione del traffico reale continuava solo a vista, senza che lo stesso fosse registrato. Tuttavia, per ragioni tecniche, l'esercitazione ebbe inizio con un ritardo di circa dieci minuti. Perciò in conformità anche alle risultanze della relazione della Commissione d'inchiesta del Ministero dei Trasporti, non risponde al vero che al momento dell'incidente si sia verificato un "vuoto delle registrazioni", le quali, invece ebbero puntualmente luogo. Il "vuoto" dovuto all'esercitazione si è avuto, infatti, solo a decorrere da circa quattro minuti dopo l'incidente, ed è proseguito per otto minuti, fino a quando, avuta notizia dall'ente di controllo della "fase di incertezza", e cioè dell'avvenuta perdita del contatto con il velivolo, l'addestramento fu immediatamente interrotto e venne ripresa la registrazione; b) un secondo chiarimento concerne l'ipotesi di un collegamento fra l'incidente del DC9 e quello occorso al MiG libico... . Gli atti dell'inchiesta trasmessi alla Presidenza del Consiglio fin dal 30 ottobre 80, contengono, tra l'altro, dichiarazioni testimoniali che fanno risalire al giorno 18.07.80 la caduta dell'aereo libico...; c) circa le ipotesi di coinvolgimento di mezzi italiani o della NATO, che per errore avrebbero potuto lanciare un missile contro il DC9, risulta quanto segue:

- il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ha formalmente dichiarato che nella zona e nell'ora dell'incidente non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o NATO e nessun velivolo dell'Aeronautica militare si trovava in volo;
- il Comando in capo della Marina militare statunitense in Europa (Cincusnaveur) ha dichiarato che, nelle stesse circostanze, non operavano nel Tirreno navi o velivoli della 6^a Flotta USA;
- l'Ambasciata francese a Roma ha dichiarato che le due portaerei francesi, di cui pure si è parlato come presenti nella zona, si trovavano invece, nel giorno dell'incidente, nella rada di Tolone;
- ancora il Capo di Stato Maggiore

dell'Aeronautica ha dichiarato che, nel Poligono sperimentale interforze di Salto di Quirra, non era in svolgimento in quel giorno alcuna attività; - ancora, a proposito di un radiobersaglio di cui un possibile frammento fu rinvenuto nel settembre del 1980 nelle acque di Messina, sono stati forniti chiarimenti all'autorità giudiziaria nel senso che l'ultimo lancio di un radiobersaglio dall'indicato Poligono di Salto di Quirra era stato effettuato nel gennaio del 1980, cioè almeno cinque mesi prima dell'incidente.

L'attività informativa svolta dal S.I.S.MI, anche attivando gli opportuni contatti internazionali, non ha fornito alcun elemento che contraddiceva le circostanze di cui alle dichiarazioni sopra riportate. ... L'Aeronautica Militare, avendo rimesso prontamente al magistrato tutto il materiale in suo possesso, in specie le essenziali registrazioni radar, non ha potuto compiere di sua iniziativa alcuna specifica attività d'indagine, limitandosi perciò a corrispondere di volta in volta alle richieste di dati e documenti. Ma essa è pronta a fornire all'autorità giudiziaria, a seconda delle valutazioni che questa riterrà di dover fare, ogni eventuale diretto e specifico concorso collaborativo. Fugato ogni possibile equivoco sulla inesistenza di un qualsiasi segreto militare, il Ministero della Difesa riafferma la sua totale disponibilità alla più piena collaborazione con l'autorità giudiziaria, nella volontà di contribuire a corrispondere alla domanda di verità che viene dal Paese.”

Allegato “B”. In esso sono riportate le schede relative alle esercitazioni militari nazionali o internazionali marittime, terrestri o aeree in atto al momento dell'incidente nel raggio di 500 miglia nautiche dal punto 39°56'N-13°07'E, con le risposte di seguito indicate: - non era in atto alcuna esercitazione interforze nazionale; - risultava che gli elementi relativi alle esercitazioni marittime ed aeree fossero già in possesso, anche se in forme diverse, dell'Autorità Giudiziaria; al momento dell'incidente nella zona del mar Tirreno Meridionale non era in corso alcuna esercitazione aerea nazionale o NATO e nessun velivolo dell'AM si trovava in volo in detta zona; non operavano navi o velivoli della 6^a Flotta USA, come dichiarato dallo stesso comandante navale USA in Europa; sul poligono sperimentale di Salto di Quirra non era in svolgimento alcuna attività di lancio.

Molte delle cose sopra dette troveranno smentite nel corso dell'istruttoria ma su ciò infra.

16. Le dichiarazioni del colonnello Nobili al PM di Firenze.

Il PM di Firenze con missiva del 10 dicembre 88 trasmetteva a quest'Ufficio le dichiarazioni rese in data 25 gennaio 88 dal tenente colonnello dell'AM Umberto Nobili che, a partire dal 4 gennaio, aveva riferito su varie vicende.

Il soggetto, all'epoca dei fatti, prestava servizio presso la sede del SIOS-Aeronautica, proveniente dal Nucleo SIOS di Firenze. Ricordava che dopo l'incidente di Ustica, allorchè i giornali supposero che la causa del disastro fosse stata il lancio di un missile da un velivolo, il generale Tascio, Capo del SIOS, si era adoprato per imbastire le smentite all'ipotesi. Ricordava inoltre che a seguito della strage di Bologna, il Capo Centro del S.I.S.MI di Firenze, Mannucci Benincasa (ufficiale con il quale Nobili aveva svolto una non chiara e personale attività di intelligence in direzione soprattutto delle iniziative e condotte del noto Licio Gelli), facendo riferimento alla vicenda del DC9 dell'Itavia ed alla caduta del MiG libico gli aveva accennato “alla possibilità che Semerari potesse aver preso contatti per conto di Licio Gelli con persone libiche con riferimento alla preparazione della strage: ricordo che Mannucci accennò ad una agenda di Semerari con un appunto che poteva costituire un possibile riferimento a Gelli. Mannucci parlò anche della possibilità che sull'aereo italiano dovesse viaggiare una persona che potesse essere informata sulla strage e che non vi aveva più viaggiato. Mannucci mi chiese anche se mi risultava l'epoca della morte dell'ufficiale libico che pilotava il MiG. Ancor prima di quest'epoca Mannucci nel parlare aveva prospettato l'ipotesi di rapporti mafia-Libia-P2. Secondo Mannucci la strage di Bologna era l'ultimo colpo di coda di Gelli per cercare di ribaltare in senso a lui favorevole la situazione italiana”.

Nobili forniva anche elementi a sua conoscenza relativi alla vicenda della caduta del MiG libico. Ma a tale questione si farà riferimento nella parte relativa al MiG.

Le dichiarazioni di Nobili non vennero ulteriormente sviluppate in quella prima parte dell'istruzione formale. In seguito, a partire dal 28 novembre 90 l'ufficiale verrà sentito da quest'Ufficio più volte, sia sul ruolo svolto all'interno del SIOS che sui rapporti con il Capo Centro CS di Firenze. Anche su queste dichiarazioni si rimanda al relativo capitolo.

17. Le dichiarazioni di La Torre e Corvari, controllori di volo a Ciampino.

Nel novembre dell'86 furono ascoltati La Torre e Corvari già controllori di volo a Ciampino. Le dichiarazioni rese dal tenente Corvari Umberto, ebbero ad oggetto due prevalenti argomenti, cioè la copertura del radar di Ciampino ed il colloquio avuto con il pilota del DC9 Itavia sulla frequenza radio. Il controllore di volo dichiarò che all'epoca dei fatti il radar per il controllo del traffico civile di Ciampino aveva una copertura di sicurezza di circa 100 miglia a Sud di Ostia. Il controllo aereo oltre questa linea veniva effettuato via radio attraverso le comunicazioni TBT (terra bordo terra). Inoltre specificò che aveva preso in carico il volo Itavia IH870 al momento dell'uscita dalla copertura del radar di Roma-Ciampino ed aveva provveduto a segnare sulle strisce di volo l'ora di assunzione e la posizione dell'aereo in quel momento. A proposito del colloquio sulla frequenza radio Corvari ha affermato di esser stato lui a parlare con il pilota del DC9 Itavia, che gli aveva comunicato una distanza stimata da Palermo di circa 115 miglia ed un orario previsto di arrivo entro 13 minuti.

Cessati i contatti con il DC9, aveva chiesto ad un altro aereo in volo da Malta verso la Sardegna di chiamare il volo IH870, ma con esito negativo. Successivamente aveva chiesto notizie ai Centri Radar di Palermo e Catania, che avrebbero potuto visualizzare l'aereo; ma anche in questi casi aveva ottenuto risposte negative. Infine il controllore di volo dichiarò che dopo la perdita del contatto radio, trascorso il tempo massimo entro il quale l'aereo avrebbe dovuto presentarsi all'aeroporto di Palermo e cioè i 13 minuti stimati dal comandante dell'aeromobile, era stato dato l'allarme all'RCC di Martina Franca e era stato quindi richiesto l'intervento del capo sala allertando l'RSC di Ciampino (v. esame Corvari Umberto, GI 12.11.86).

Le dichiarazioni rese dal tenente La Torre Antonio, al tempo dei fatti controllore anche lui del traffico aereo dell'aeroporto di Roma-Ciampino, concernono prevalentemente lo scambio delle informazioni meteorologiche avvenute in frequenza con il pilota del DC9 Itavia.

Appena preso in carico il volo IH870, nella zona di Latina, La Torre ha ricordato che l'aereo aveva una quota di 29.000 piedi e che il pilota si era lamentato dell'assenza di molte radio-assistenze, asserendo che "quella sera aveva trovato un cimitero o una frase molto simile". A proposito delle informazioni meteorologiche l'ufficiale infatti ha dichiarato di aver consigliato al pilota del DC9 una accostata di circa 15-20 gradi verso Ovest in conseguenza del forte vento. Successivamente, il pilota del DC9 gli aveva chiesto l'autorizzazione a scendere di 4000 piedi proprio in considerazione del vento. La Torre lo aveva autorizzato ed il volo era proseguito senza ulteriori contatti fino ai limiti di copertura radar di competenza. Il controllore

del traffico aereo concludeva il contatto con il pilota del DC9, assicurandosi che ricevesse il VOR di Palermo e comunicandogli altresì che sarebbe stato preso in carico dalla sala radio assistenza (v. esame La Torre Antonio, GI 12.11.86).

Con l'esame testimoniale del febbraio 87, La Torre ha integrato la precedente dichiarazione, riferendo che nelle registrazioni del radar di Ciampino si rilevavano alcune tracce in prossimità di quelle individuate del DC9. Tali tracce potevano essere definite spurie in quanto non accertate. Infine ha riferito di non aver rilevato questo tipo di tracce e di non saper spiegarsi per quale motivo il calcolatore nella sua registrazione avesse riportato i punti spuri non trasferendo l'immagine sullo schermo da lui controllato quella sera (v. esame La Torre Antonio, GI 13.02.97).

18. Le dichiarazioni di Formica, Lagorio e Spadolini.

Nel primo semestre dell'88 si registrò una accesa campagna di stampa sui fatti in cui si privilegiava l'ipotesi del lancio di un missile, e per tale ragione l'attenzione si puntò sull'Aeronautica. Non mancavano, in tal senso, interventi autorevoli tra coloro che erano favorevoli a questa ipotesi e coloro che invece erano ad essa contrari. Sono proprio di questo periodo anche le dichiarazioni rese alla stampa dal Ministro Formica secondo cui a colpire l'aereo sarebbe stato un missile, così come gli venne riferito dal generale Rana subito dopo l'evento. Inoltre avvenne nel giugno di quell'anno la visita che i familiari delle vittime del DC9 – che nel frattempo avevano dato vita all'“Associazione Parenti delle vittime della strage di Ustica” – renderanno al Capo dello Stato.

Il 28 giugno 88 veniva raccolta per la prima volta la testimonianza dell'on. Lelio Lagorio, all'epoca dei fatti Ministro della Difesa. Nell'occasione riferiva che dopo essere venuto a conoscenza della caduta del DC9 dell'Itavia, era stato informato dallo SMA sulla “assenza di velivoli militari italiani e alleati in zona e di esercitazioni aeronavali”. In relazione ai nastri di Marsala osservava che fu imposta la riservatezza soltanto al riguardo del funzionamento del sistema radaristico in quanto “coperto dal segreto militare”, determinato dal collegamento dell'impianto al sistema di difesa NATO e che comunque lo Stato Maggiore dell'Aeronautica – a seguito della richiesta di autorizzazione dell'AG rivolta al Ministro della Difesa e ancor prima che il Ministro formulasse la relativa autorizzazione – aveva già provveduto per la consegna. Precisava di avere appreso che nella zona di caduta dell'aereo era stata rinvenuta “una serie di indumenti ed

oggetti la cui appartenenza all'aereo non era certa”, disponendo al riguardo accertamenti a cura dello SMD, il quale aveva precisato “attraverso la Marina che gli oggetti erano stati recuperati e trasportati a Palermo e che comunque dal loro stato si desumeva un lungo periodo di immersione, il che faceva escludere il loro coinvolgimento con il sinistro”. Evidenziava di aver appreso, nei primi giorni di luglio 80, in occasione di una sua presenza in Senato per rispondere alle interrogazioni sull'argomento, dall'allora Ministro dei Trasporti, Formica, della “esistenza della tesi del missile senza però fornire riferimenti più precisi”. Escludeva che il S.I.S.MI gli avesse trasmesso “rapporti o relazioni sull'incidente di Ustica”, in quanto, se ciò fosse accaduto “la circostanza avrebbe destato in me allarme e la cosa mi sarebbe rimasta impressa”; escludeva inoltre che il generale Santovito, Direttore del S.I.S.MI, nel corso degli incontri, gli avesse mai riferito alcunchè sulla vicenda di Ustica. Infine, escludeva “di aver appreso per scienza diretta come Ministro e cioè per informativa S.I.S.MI che ci fosse stato un contatto tra i nostri servizi e quelli francesi in relazione alla circostanza della presenza di navi francesi nella zona della caduta dell'aereo” (v. esame Lagorio Lelio, GI 28.06.88).

Alcuni giorni dopo veniva raccolta la testimonianza del Presidente del Senato, Spadolini, che aveva ricoperto a partire dall'agosto 83, per circa tre anni, l'incarico di Ministro della Difesa. Il senatore riferiva sulla inesistenza di alcun segreto militare sulla vicenda precisando, in relazione ai nastri di Marsala consegnati al PM, che soltanto alcuni dati tecnici, riferibili alle apparecchiature ed alle prestazioni del sistema di difesa aerea, erano da considerarsi coperte da classifica di segretezza, così come gli era stato riferito dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica (v. esame Spadolini Giovanni, GI 30.06.88).

Il PM con missiva del 7 luglio 89 inoltrava a questo Ufficio richiesta di esame dei Ministri Lagorio e Formica “sulle notizie acquisite nell'immediatezza del disastro e sui contatti avuti tra loro in merito ad esso”.

Il 20 luglio 89 pertanto veniva raccolta da questo Ufficio la testimonianza dell'on.le Formica. Questi, preliminarmente, dichiarava di avere esposto quanto a sua conoscenza nel corso della seduta alla Commissione stragi del 29 giugno 89; ribadiva che nella immediatezza del fatto aveva provveduto a nominare la Commissione d'inchiesta tecnico-formale cui aveva chiamato come presidente il dottor Luzzatti; osservava che prima dell'8 luglio 80 aveva avuto un colloquio con il generale Rana, Presidente del RAI “il quale mi mostrò una fotocopia di un foglio sul quale erano riportati dei tracciati: il generale Rana mi fece presente che non era opportuno abbracciare sic et simpliciter la tesi del cedimento strutturale

dell'aeromobile, che allora era la più accreditata stante le difficoltà finanziarie in cui si dibatteva la società Itavia, ma che dall'esame del tracciato poteva pensarsi anche ad altra causa, quale l'impatto esterno con un missile o un meteorite"; precisava, in relazione all'articolo del giornalista Purgatori apparso sul "Corriere della Sera" del 27 aprile 88, relativo ad una presunta telefonata ricevuta da un suo segretario mentre si sarebbe trovato in Calabria, pochi giorni dopo l'incidente di Ustica, di essere stato in Calabria nel marzo del 1981 e non nel 1980 e che pertanto l'episodio riferito dal giornalista era frutto di pura invenzione.

L'on. Formica, nell'occasione, consegnava al GI una sua lettera datata 27.04.88 diretta al Direttore del "L'Espresso" in cui segnalava che le parti virgolettate nell'articolo a firma del giornalista Scialoja erano "la forzatura del mio pensiero" e che il riferimento del generale Rana sulla possibilità che non potesse essere esclusa l'ipotesi dell'impatto con un missile, non era altro che la formulazione di una ipotesi, di cui aveva informato il Ministro della Difesa (v. esame Formica Rino, GI 20.07.89).

Il giorno successivo il Ministro Lagorio osservava che la sua prima preoccupazione fu quella di accertare se si fosse verificata una collisione tra velivoli militari e il DC9; gli Stati Maggiori interessati escludono ogni ipotesi di collisione e di ciò venne informato il Presidente del Consiglio. Riferiva inoltre che nel corso dell'estate si profilò l'ipotesi che a colpire l'aereo fosse stato un radio bersaglio, ma anche questa volta gli organi, all'uopo interessati, avevano escluso tale possibilità in quanto gli ultimi lanci di radio bersagli risalivano a parecchi mesi prima dell'evento; altro avvenimento che occupò la Difesa fu il rinvenimento in mare dei resti di un velivolo, ma da un primo sommario esame questi risultarono essere stati immersi da tempo in mare. In relazione ai contatti intercorsi sulla vicenda con il Ministro dei Trasporti pro tempore, Formica, dichiarava che a luglio dell'80 in occasione di un incontro con costui, gli aveva detto "che forse si sarebbe dovuta mettere in conto anche l'ipotesi di un missile, non fornì elementi concreti ma disse soltanto che si trattava di una voce". Infine, precisava di non avere attivato i Servizi di informazione, in quanto mancavano gli elementi per ritenere che si potesse essere di fronte ad un "intrigo", stimandosi certo, peraltro, che non gli era pervenuta alcun rapporto da parte dei Servizi stessi (v. esame Lagorio Lelio, GI 02.07.89).

Sulle dichiarazioni di Lagorio e Formica, responsabili dei due dicasteri che più degli altri hanno avuto un ruolo di primo piano nella vicenda di cui è processo e che saranno ascoltati in audizione anche dalla Commissione Stragi, si ritornerà ampiamente in seguito, anche alla luce di elementi che a mano a mano emergeranno nel corso dell'inchiesta, sia dalla

documentazione acquisita che da varie testimonianze ed interrogatori disposti da questo Giudice Istruttore.

19. Le dichiarazioni del maresciallo PS Fabbri e il colloquio registrato con il generale Cinti.

Il maresciallo di PS Fabbri Gino, in servizio presso la Scuola Sottufficiali della Polizia di Stato di Nettuno il giorno 4 luglio 80 presentava una segnalazione avente quale oggetto fatti da lui collegati alla vicenda di Ustica; dopo dieci anni il giorno 5 giugno 90 lo stesso maresciallo Fabbri rendeva dichiarazioni spontanee al Commissariato di PS Anzio – Nettuno, sulla segnalazione a suo tempo presentata e su un appuntamento ed un colloquio richiestigli da tale Cinti. Fabbri asseriva che il 27 giugno 80 mentre assisteva alla trasmissione televisiva “L’altra campana”, alle ore 21,40, volgendosi dalla parte della finestra che dà sul mare, in direzione delle isole ponziane, notava una improvvisa palla di fuoco, seguita a pochi istanti da un’altra più piccola, leggermente più bassa rispetto alla prima. Il giorno successivo, ascoltando il telegiornale delle ore 20.00 veniva a conoscenza del disastro aereo occorso più o meno nella zona ove aveva notato le palle di fuoco. Fabbri aveva poi informato di tale circostanza un dirigente dell’Alitalia, con cui nei giorni successivi aveva avuto altri contatti telefonici.

Nella deposizione spontanea del 5 giugno 90, il maresciallo Fabbri dichiarava che il giorno 1° giugno 90 aveva ricevuto una telefonata “da parte di un signore qualificatosi come Cinti”, che si era presentato a nome dell’Itavia e gli aveva chiesto un incontro “per discutere dell’argomento”. All’incontro avvenuto in data 6 giugno 90 erano presenti oltre al maresciallo Fabbri, un funzionario della Digos ed il generale in ausiliaria Cinti Mario, che in tempi precedenti aveva svolto attività di pubbliche relazioni per la Società Itavia, alle dipendenze di Aldo Davanzali di cui era amico personale.

La conversazione intercorsa, registrata e pervenuta agli atti dell’inchiesta, verte su un preciso argomento: il generale Cinti era interessato a promuovere un incontro tra il maresciallo Fabbri ed un giornalista del Corriere della Sera, Andrea Purgatori, affinché Fabbri riferisse al giornalista quanto da lui visto la sera del disastro di Ustica. Dal contenuto del colloquio emergeva con chiarezza che al dire di Cinti la testimonianza di Fabbri sarebbe stata di sostegno alla tesi secondo cui vi

potrebbe essere stato uno scoppio nell'aria, magari "una carica abbastanza grossa a 25.000 piedi, cioè a 7.000 metri". La conversazione si concludeva con lo scambio dei recapiti telefonici e l'impegno da parte del generale Cinti a richiamare entro una settimana per conoscere la decisione del maresciallo Fabbri. Il generale, nell'ambito del colloquio, aveva fatto anche cenno all'avvistamento compiuto dal "capitano di corvetta Bonifacio, adesso in congedo" che asseriva di aver visto "sott'acqua una massa bianca con una riga nera che andava giù".

20. Le rogatorie.

Nel periodo considerato, ossia dal gennaio 84 fino al mese di luglio 90, sono state inoltrate da questo GI le prime commissioni rogatorie dell'inchiesta dirette a vari Paesi europei ed extra-europei. Specificatamente:

- 1) verso la Corea del Sud il 05.01.85;
- 2) verso l'India il 26.06.85;
- 3) verso gli USA il 30.08.85;
- 4) verso l'Egitto il 30.06.87;
- 5) verso la Libia il 5.10.89;
- 6) verso la Francia il 6.07.90;
- 7) verso il Belgio il 11.07.90
- 8) verso gli USA il 12.07.90;

In quella alle autorità coreane si richiedevano tutte le notizie e documentazione relative ai resti del noto aereo coreano abbattuto durante il volo KAL KE 007 da un missile lanciato da velivolo dell'Aeronautica militare sovietica, il giorno 1° settembre 83 sull'Oceano Pacifico in prossimità dell'isola di Hokkaido. Successivamente, nel luglio perveniva a questo Ufficio la relazione preliminare fornita dalle Autorità coreane. Nella stessa missiva, le Autorità coreane assicuravano la disponibilità per un eventuale esame dei resti da parte di esperti italiani, qualora lo avessero ritenuto opportuno. Nonostante questa disponibilità, e la presenza in atti di questo rapporto, alcun collegio ha preso in specifico esame tale incidente. Solo a distanza di anni, nell'aprile 98 addirittura ad istruttoria chiusa, si riusciva ad acquisire una sorta di rapporto definitivo dalla Segreteria Generale dell'ICAO, molto stringato e purtroppo carente delle informazioni e dei dati necessari alla presente inchiesta.

In quella nel giugno 85 alle autorità indiane si chiedeva, l'autorizzazione a consentire la presenza in qualità di osservatori di due periti alle operazioni in corso in Irlanda relative al disastro aereo dell'Air India 182 del 22.06.85. In risposta, in data 03.10.85 il Ministero del Turismo e l'Aviazione Civile indiano comunicava che la presenza delle autorità italiane nelle operazioni di recupero a Cork era gradita. Inoltre, forniva il recapito del Giudice della Corte - B.N. Kirpal, che conduceva l'inchiesta formale sull'incidente, per ogni diretto contatto. Considerata la disponibilità delle autorità indiane il 6.11.85 veniva chiesta per il tramite dell'Ambasciata italiana copia dei seguenti documenti: - verbale autopsie; - radiografie delle salme; - fotografie delle salme; - micro-fotografie di preparati citologici; - risultati delle indagini chimico-tossicologiche; - altra documentazione utile raccolta; - eventuali conclusioni della Commissione d'inchiesta.

L'Ambasciata italiana con nota del 14.01.86 comunicava di aver richiesto - su consiglio del Ministero dei Trasporti indiano - la documentazione direttamente alla Court Investigating Air India B-747, in Nuova Delhi. Successivamente con nota del 25.02.86 inviava copia della risposta fornita dalla sopracitata autorità indiana che in sintesi riferiva di aver avuto istruzioni dalla Corte che le radiografie dei corpi, le microfotografie dei preparati citologici nonché i risultati delle indagini chimico-tossicologiche non erano disponibili dalla stessa Corte, mentre le fotografie dei corpi sarebbero state necessarie nel processo che avrebbe avuto inizio il 22.01.86. In conclusione la stessa lettera precisava che gli esiti definitivi della Commissione d'inchiesta sarebbero stati sottoposti al governo indiano, il quale li avrebbe resi pubblici al momento opportuno. Con lettera del 21.11.86 la detta Ambasciata inviava una fotocopia di articolo apparso sulla stampa indiana riguardante le conclusioni della Commissione d'inchiesta sul disastro del volo Air India. Infine, con nota datata 16.06.90 questo Ufficio richiedeva alla Court Investigating Air - sempre tramite l'Ambasciata d'Italia in India - di fornire copia di tutta la documentazione, anche tecnica e delle conclusioni della Commissione d'inchiesta, ma non riceveva risposta.

In effetti in questa, come in altre richieste di carattere internazionale, al di là della volontà delle parti richieste di rispondere o meno o comunque di prestare assistenza giudiziaria, si notano alcuni errori di impostazione che uniti ad equivoci insorti sia nelle risposte che nelle conseguenti nuove richieste, hanno contribuito, ed in maniera non lieve, agli esiti negativi di queste commissioni rogatorie della prima fase dell'istruzione formale.

La rogatoria inoltrata tramite il Ministero Grazia e Giustizia, richiedeva alle autorità USA informazioni relative al disastro in oggetto del procedimento.

Il 30 agosto 85 il direttore dell'Ufficio II Affari Penali del Ministero di Grazia e Giustizia comunicava che la nostra Ambasciata a Washington, a domanda delle Autorità americane al presidente del Tribunale una formale dichiarazione attestante l'effettiva funzione del GI; il 16 settembre seguente veniva inviata l'attestazione richiesta. Il Dipartimento della Giustizia USA, tramite il Ministero degli Affari Esteri, il 27 novembre 85 comunicava al Ministero di Grazia e Giustizia che era stato indicato per l'espletamento della rogatoria il sig. Steven L. Lund quale impiegato della Compagnia Aerea Mc Donnell Douglas. Il tecnico negli incontri preliminari chiedeva di non rispondere a domande che potessero comportare responsabilità penali nei suoi confronti o verso la Mc Donnell Douglas. Infine il Dipartimento di Giustizia USA chiedeva al Tribunale italiano di fornire ulteriori informazioni e precisazioni su: l'identità delle parti oggetto delle indagini (cioè chi è o chi potrebbe essere incriminato); il termine per la presentazione della risposta del sig. Lund; se le Autorità inquirenti fossero disposte a dichiarare per iscritto che la Mc Donnell Douglas non avrebbe corso alcun rischio penale a seguito della testimonianza del sig. Lund. Da parte dell'AG italiana dal 27 settembre 86 venivano inviate varie richieste di sollecito, senza alcun esito.

Come ben si vede negli anni 80 la collaborazione in materia giudiziaria anche con gli USA, muoveva i primi passi, difficili impacciati e quasi senza alcun successo.

Questo Ufficio a seguito dell'intervista rilasciata da Abdul Hamid Bakkush al settimanale "Oggi", in cui il rifugiato politico libico affermava di essere stato informato da amici vicini a Gheddafi che era stato costui ad ordinare di abbattere l'aereo e che della questione erano stati messi al corrente sia i Servizi segreti americani che quelli italiani in data 30.06.87 inoltrava alle autorità egiziane richiesta di rogatoria (il Bakkush nell'intervista avrebbe anche dichiarato di essere disposto a ripetere tutto innanzi all'AG italiana), per ottenere l'esame testimoniale di El Bakkush Abdul Hamid e la documentazione in possesso dello stesso relativa ai fatti sui quali verteva l'intervista. In data 27.10.87, l'Ambasciata della Repubblica Araba d'Egitto in Roma rispondeva che, viste le considerazioni di ordine politico e la situazione del sig. "Abdel Hasmid El Baccouche", rifugiato politico, ed in assenza di accordi di cooperazione giudiziaria in materia penale tra l'Egitto e l'Italia, non si poteva dar seguito alla richiesta, anche perché il sig. El Baccouche aveva fatto sapere di non aver altre informazioni al riguardo oltre quelle fornite alla stampa.

La rogatoria alla competente Autorità Giudiziaria della Jamahirija Araba Libica Popolare Socialista – inoltrata il 5.10.89 all’Ambasciata italiana a Tripoli tramite il Ministero degli Affari Esteri – era finalizzata all’acquisizione di “tutte le notizie, relative al sinistro in questione che possono contribuire all’accertamento della verità”, e vi si chiedeva di interrogare le persone ritenute più idonee a riferire quanto a loro conoscenza sul caso in questione. In via preliminare, in data 14.10.89 l’Ambasciata italiana in Libia comunicava di aver inoltrato la rogatoria al Segretario generale del dicastero per le relazioni estere e la cooperazione internazionale; inoltre la legazione italiana riferiva che l’autorità libica aveva provveduto a nominare una commissione “ad hoc”, presieduta da un alto magistrato e composta da qualificati tecnici ed esperti giuridici. Alla citata rogatoria non è seguita alcuna risposta nonostante i ripetuti solleciti, impartiti per le vie formali negli anni successivi e fino all’intervento di una nuova richiesta formulata il 7.03.91.

Questo Ufficio, nel luglio 90, per l’esattezza il 6, pregava il Direttore dell’Interpol di Roma di prendere contatti diretti con le Autorità governative della Repubblica francese, al fine di conoscere se esistessero o meno registrazioni radar di postazioni fisse o mobili di quello Stato relative al traffico aereo tra le ore 19.00Z e 21.00Z del 27.06.80 nella zona di caduta dell’aereo (corrispondente alle coordinate 39°43’Nord e 12°55’Est). Alla citata richiesta, il collaterale Ufficio Interpol francese, così interessato, in data 26.07.90 riferiva di aver appreso dal Ministero della Difesa francese che nessuna registrazione radar era stata fatta nell’ora, data e località indicate.

Con nota dell’11.07.90, indirizzata al Ministro della Difesa pro-tempore, si pregava di disporre l’acquisizione presso il Comando Supremo Forze NATO in Europa (SHAPE a Mons in Belgio), di ogni utile informazione relativa all’esistenza o meno di registrazioni radar effettuate da impianti radar, appartenenti alla NATO, siti sul territorio italiano o su basi mobili (navi, aeromobili, satelliti). In data 28.09.90 il Ministero della Difesa trasmetteva copia dei documenti trasmessi dal “Comando supremo delle potenze alleate” in Europa per il tramite del Rappresentante militare italiano, riferendo che non vi erano informazioni nuove oltre a quanto già fornito all’inizio del 1989 e che non vi erano nastri radar disponibili di quel periodo.

Il 12 luglio 90 si chiedeva al Direttore dell’Interpol di prendere contatti con le autorità governative degli USA, al fine di conoscere se esistessero o meno registrazioni radar di quello Stato, in particolare della flotta navale USA, relative al traffico aereo tra le ore 19.00 e 21.00Z del 27 giugno 80 nella zona di caduta dell’aereo, corrispondente alle coordinate

39°43'Nord e 12°55'Est, ed in caso positivo di richiederne l'acquisizione. In data 12 novembre 90 la detta Direzione comunicava al GI che il dott. Simone aveva conferito con il Comandante Larry Askins dell'Ufficio dell'Addetto militare presso l'Ambasciata USA, che aveva riferito che la richiesta sarebbe stata evasa se avanzata formalmente. Inoltre si comunicava che il ritardo nella risposta era dovuto al Dipartimento di Stato. Il 10 settembre 90 l'Addetto del Dipartimento della Giustizia presso l'Ambasciata, Warlow, riferiva di aver ricevuto anch'esso una richiesta analoga da parte dell'Ufficio dello stesso Giudice Istruttore, assicurava risposta ma "in tempo non determinato".

Inizia in questo periodo il cammino delle rogatorie, cammino gravoso, dai tempi lunghissimi e di numerose e rilevanti attese frustranti. E' il Giudice Istruttore che si pone per primo il problema dei rapporti con le AG straniere, in considerazione della natura dell'inchiesta. Ben poche altre indagini hanno avuto tanti versanti in altri Paesi con necessità di indagine su organismi militari, Servizi di sicurezza, entità istituzionali di Stati diversi dal nostro, a volte alleati, altre indifferenti se non ostili. Sarà quindi un cammino difficilissimo, che avrà un'accelerazione nel numero delle richieste nella seconda fase dell'istruzione formale, ma esiti simili, al punto tale da dedurre una situazione fallimentare nei rapporti di assistenza giudiziaria internazionale.

21. Le richieste del PM.

In questa fase il PM richiedeva a questo Ufficio di voler inviare comunicazione giudiziaria ad Abbate Gerardo, Di Micco Antonio, Rocco Gerardo, Albini Lucio, Acampora Tommaso e Sarnataro Gennaro, il primo tenente colonnello, i restanti marescialli AM in servizio all'epoca presso quel CRAM, per concorso in falsa testimonianza, favoreggiamento personale e occultamento di atti veri, tutte e tre le ipotesi aggravate; commessi rispettivamente dal primo in Roma il 3 giugno 89 e dagli altri sempre in Roma il 14 novembre 86. L'organo di accusa sottolineava le seguenti circostanze a carico. In primo luogo la mancata individuazione delle tracce per dati di posizione e per caratteristiche di identità (tipo d'aeromobile, piano di volo, ecc.), che è condizione necessaria per stabilire se una traccia sia amica oppure no. Quindi la singolare consegna all'AG del plottaggio relativo al giorno dell'incidente, costituito soltanto da cinque fogli dattiloscritti, stralciati dal modello DA1, e concernente 26 tracce in un arco di tempo di

quasi tre ore e mezza (dalle 18.01Z alle 21.23Z). La modestia poi, dei rilevamenti per il DC9 Itavia (soltanto tre battute in cinque minuti di rilevazioni), mentre altre due battute sullo stesso aeromobile riportano le parole “nulla” o “persa”, rispettivamente alle 19.02Z e 19.04Z). Le anomalie riscontrate, inoltre, nella corrispondenza fra la traccia nr.9 e quella dell'Air Malta vista da Fiumicino, riportata con grande differenza di quota e con un aumento di velocità superiore alla velocità del suono, e quindi non attribuibile a un aeromobile di linea. Infine, la grossolanità delle indicazioni riportate nel plottaggio, che rendeva difficile l'interpretazione dei dati radar e andava ben al di là di una grave superficialità ed approssimazione (la traccia nr.10 non trovava corrispondenze con analoghe tracce segnalate dagli altri radar militari e civili, sia per la diversità degli orari, sia per i valori di velocità. Sempre il PM chiedeva l'identificazione del Comandante al 13 settembre 84 e la conseguente indiziatura dello stesso per violazione della pubblica custodia di cose e soppressione di atti veri per aver disposto in quella data la distruzione delle minute dello stralcio dei tracciati radar e del modello DA1 da cui lo stralcio derivava - documentazione non trasmessa all'AG insieme al plottaggio invece consegnato il 22 luglio in esecuzione del noto specifico decreto di sequestro (v. richieste PM 08.06.89).

A distanza di pochi giorni il PM esercitava l'azione penale - oltre che nei confronti di militari in servizio presso il CRAM di Marsala - a carico dei sei predetti di Licola - Abbate, Di Micco, Rocco, Albini, Acampora, Sarnataro - per i delitti già specificati, e a carico di De Crescenzo Mario, quale comandante di quel CRAM al 13 settembre 84, per i delitti di violazione di pubblica custodia di cose e soppressione di atti veri, per la distruzione delle minute dello stralcio dei tracciati radar e del modello DA1 (v. richieste PM 22.06.89).

A novembre nuove richieste a carico di Mandes Aurelio, colonnello comandante del 22° CRAM al tempo del disastro per occultamento di atti veri aggravato, perchè nella detta qualità aveva, al fine di assicurare l'impunità ai responsabili del disastro aviatorio, omesso, e quindi occultato il modello DA1 contenente il plottaggio del giorno dell'evento, documento pur raggiunto dal provvedimento di sequestro del 16 luglio 80.

Nuove richieste, per effetto delle dichiarazioni del colonnello De Crescenzo e dell'esame del registro di protocollo, anche a carico di Tessitore Pietro per violazione di pubblica custodia di cose e di soppressione di atti veri aggravata, per aver distrutto le minute dello stralcio dei tracciati radar e il modello DA1 (v. richieste PM 13.11.89).

Gli imputati venivano interrogati – alcuni di essi erano già stati esaminati come testi – più volte con mandati di comparizione. Sulle singole posizioni più oltre nel capitolo dedicato ad imputati e ad imputazioni.

* * * * *

TITOLO 2
L'istruttoria dal 27 luglio 90 al 31 dicembre 97.

Premessa.

Per la seconda fase dell'istruzione formale, quella che inizia a fine luglio 90 e finisce a fine dicembre 97, non è possibile osservare, a causa del numero degli atti e della mole dei documenti che ne è conseguita, l'ordine cronologico delle attività seguito per l'istruzione sommaria e la prima fase di quella formale.

Si prenderanno in esame, a partire dalla base per terminare ove possibile ai vertici, tutti gli enti, a qualunque amministrazione appartenessero, e le persone che dovevano seguire l'evento, o di fatto lo abbiano seguito, nonché gli accertamenti compiuti via via nel tempo. Si tenterà in tal modo di perseguire due obiettivi: la ricostruzione del fatto e l'identificazione degli impedimenti che l'hanno ostacolata.

Si procederà come hanno proceduto coloro che agirono sin dalla prima notizia del disastro, coloro che miravano al primo dei due accennati obiettivi e cioè la comprensione dell'evento ovvero come e perché era successo il disastro. Così si sono comportate amministrazioni militari e civili, nazionali e di altri Paesi sin dalla notte tra il 27 e il 28 di quel giugno 80. Così si tenterà in questa sede, ripercorrendo conoscenze e reazioni delle principali entità che in tal modo si mossero.

A partire dai Centri radar dell'AM che dovevano vedere la traiettoria di quel DC9 e l'eventuale intorno. I Centri radar sia della Difesa Aerea che del Controllo del Traffico Aereo, all'epoca ancora gestiti dal personale militare dell'AM, come provato nella particolare situazione dei radar che facevano capo all'ACC di Ciampino.

Già s'è scritto del gravissimo ed irreparabile danno cagionato dalla errata esecuzione del decreto Guarino relativo alla documentazione radaristica. Il "restringimento" della portata del provvedimento di certo non è stato casuale ed ha avuto con ogni probabilità un suggeritore. Se quel decreto avesse assicurato tutta la documentazione prescrittavi, l'inchiesta avrebbe disposto di nastri e registri, che avrebbero condotto a una ricostruzione completa del cielo non solo di Ustica, ma dell'intera traiettoria e di tutto il circostante d'utilità.

E dire che di quell'ordine dell'AG ne era stata iniziata una corretta esecuzione; sarebbe sufficiente al riguardo rammentare quel volo speciale a brevissima distanza del fatto da Grosseto e Birgi, con il quale furono portati nel luogo designato di concentrazione i nastri magnetici di Poggio Ballone. Ma proprio dal fatto che questi nastri, nonostante la concentrazione, e gli originali, conservati di certo presso il sito, ed altre copie, di certo diffuse superiormente (ITAV e forse anche SMA), siano in seguito scomparsi - non

si tratterebbe per le copie di Birgi e dell'ITAV o SMA dell'ordinario reimpiego - induce a ritenere che il "restringimento" non fu casuale, e le sparizioni successive preordinate. Specie se si aggiunge a queste considerazioni la valutazione dell'importanza per la ricostruzione dei fatti dei nastri del sito toscano.

Ma l'improvvisa riduzione ha determinato la perdita anche del materiale magnetico e cartaceo di tutti gli altri siti oltre Licola e Marsala, prospicienti il Tirreno, che comunque cioè vedevano sul Tirreno, e poterono seguire sin dall'inizio il volo del DC9, direttamente e per cross-tell. Ovvero oltre Poggio Ballone già detto, Potenza Picena; Poggio Renatico, che certo per primo, stante la prossimità all'aeroporto di Bologna, lo inizializzò; Mortara che lo seguì di certo nel tratto padano ed oltre il superamento dell'Appennino tosco-emiliano; capo Mele che anche se in fonetico manuale monitorava il Tirreno settentrionale e centrale.

* * * * *

Capitolo I

I siti radar.

1. Il 35° CRAM di Marsala.

Il sito di Marsala, ove aveva sede il 35° CRAM, ha avuto una parte di rilievo nell'intera vicenda, e dall'esame delle sue registrazioni radar e

foniche, dalle sue documentazioni acquisite o distrutte, dalle dichiarazioni del suo personale, imputati e testi, in particolare di quelli in servizio la sera del disastro in sala operativa, si sono desunte circostanze di notevole importanza per la ricostruzione degli eventi.

Questo è uno dei Centri radar della Difesa Aerea adibito al controllo dell'area del medio e basso Tirreno e del canale di Sicilia ed è integrato nel sistema di controllo Nadge, con nome in codice Moro e Nato Truck Number AJ o Alpha Juliet. Sotto il profilo funzionale e gerarchico dipendeva dal Centro Operativo di Settore o SOC del 3° ROC di Martina Franca. Il radar di Marsala risultava collegato costantemente con i siti di Licola, Poggio Ballone e Siracusa; inviava, inoltre, informazioni al 3° SOC di Martina Franca. Nel 1980 il funzionamento era semi-automatizzato. Il tipo di radar impiegato era: AN/FPS-88; S-269; ANFPS-89; con portata teorica di 220NM. La sua posizione geografica era 37°49'37" Nord - 12°32'16" Est.

Le funzioni ed i compiti assegnati ai siti della Difesa Aerea erano e sono tuttora: la sorveglianza dello spazio aereo nell'area di responsabilità; l'identificazione di tutto il Traffico Aereo in transito su detta zona; informazioni agli enti superiori ed adiacenti circa la situazione aerea e l'impiego delle armi; il controllo tattico degli intercettori; assistenza alla navigazione aerea ed alle missioni offensive; concorrere alle operazioni di soccorso.

La sala operativa era organizzata ai fini del lavoro in tre sezioni: Armi, Sorveglianza e Addetti all'elaboratore elettronico. Tutte le attività delle sezioni venivano coordinate e dirette dal capo controllore di turno, che era responsabile di fronte al comandante della condotta di tutte le operazioni di difesa aerea in sala operativa. Per tale motivo egli aveva la delega di disporre o meno il decollo dei velivoli intercettori in caso di necessità operativa. Della sezione armi facevano parte gli operatori guida caccia che avevano il compito di guidare, fornendo le appropriate indicazioni, i velivoli intercettori verso il velivolo da intercettare. La sezione sorveglianza svolgeva il compito di scoperta, identificazione ed inseguimento degli aeromobili. Della sezione facevano parte: il supervisore (TPO) che aveva il compito di controllare e coordinare il lavoro della sezione; l'identificatore (IO) che aveva il compito di provvedere alle azioni necessarie all'identificazione del velivolo; il tracciatore (TKM) che aveva il compito di controllare l'inseguimento automatico della traccia radar e, all'occorrenza, provvedere a quello manuale; l'addetto allo scambio dati con i reparti superiori quelli limitrofi (TKX) che aveva il compito di curare e controllare la trasmissione-ricezione automatica dei dati relativi al traffico aereo che interessava l'area di competenza; l'inizializzatore (IN) responsabile della

scoperta della traccia e del suo inserimento nel sistema figura assorbita nelle funzioni del TPO. La sezione addetti all'elaboratore elettronico (cd. MIO) curava il funzionamento operativo del computer, caricava il programma, inseriva i nastri necessari per le esercitazioni simulate, Synadex, ed effettuava la riduzione dati.

Il sistema automatizzato Nadge consentiva, per quanto attiene alla sorveglianza, di rappresentare ed aggiornare la situazione aerea in tempo reale; permetteva la registrazione automatica su nastro della suddetta situazione; forniva, mediante l'elaborazione automatica dei dati e la loro rappresentazione visiva, adeguata assistenza nella guida degli intercettori pilotati.

Nei centri automatizzati la generazione della simbologia di una traccia e la registrazione della stessa su nastro avveniva automaticamente solo nel caso in cui il radar avesse rilevato almeno cinque ritorni le cui posizioni fossero congruenti con quelle di un oggetto volante con velocità compresa tra i 90km/h circa e Mach 3 ovvero 3.200km/h. Questo requisito, comune a tutti i centri automatizzati della NATO, scaturiva dalla sentita necessità di evitare che venissero presi in considerazione i ritorni radar, abbastanza frequenti, dovuti ad ostacoli fissi e/o ritorni anomali della propagazione radar; propagazione che - come noto - varia in funzione delle condizioni atmosferiche, cioè di quei ritorni radar, comunemente definiti "falsi echi", che, ove presi in considerazione dal sistema, avrebbero causato inutile allarme nella Difesa Aerea.

Tale filosofia per la generazione e la registrazione delle tracce veniva seguita anche nei centri radar che operavano in modo fonetico-manuale, con la sola differenza che la discriminazione degli echi radar veniva affidata agli operatori.

Nei centri radar, come Marsala, era possibile la immediata decodificazione e stampa del nastro registrato - on line - anche se per la prassi allora vigente avveniva off line con l'autorizzazione del SOC.

Il personale militare presente in sala operativa veniva così disposto: - nella prima fila, inizializzazione - tracciamento - cross tell, erano situate le postazioni dei: TKM 07/IN 10/TXK 11/TKM 12; - nella seconda fila, produzione tracce e identificazione, erano situate le postazioni TPO 05/IO 06/radar di quota Prim./R. di forza Second; - nella terza fila, sezione armi, erano situate le postazioni di: UPA 35/04 FA/02 IC/03, IC.

Nel piano rialzato era ubicata la postazione del Master Controller e l'ufficio del Combat Staff. La postazione del Master Controller (01) si trovava alle spalle della sezione armi. Una postazione qualsiasi poteva essere occupata dall'Exercise Controller per l'esercitazione Synadex. Mentre

gli operatori della prima e seconda fila TPO – IO – TKM – TKX potevano operare soltanto in “live”(reale) o soltanto in “sim” (simulato). L'IC e il MC potevano operare, invece, sia in “live” che in “sim”, cioè in mixed.

Gli operatori di sala potevano comunicare per le esigenze operative sia con l'interno che con l'esterno attraverso le linee telefoniche. Gli operatori della prima fila (tracciatori, inizializzatori, cross-tell) potevano comunicare telefonicamente, con gli apparati situati a fianco delle loro postazioni soltanto tra di loro o attraverso l'interfono con il TPO; l'inseritore (IN10) e il TKX potevano inoltre comunicare direttamente con Siracusa e Licola. Il TPO aveva il citofono collegato al centralino, poteva operare sulla linea RITA (Rete Integrata Trasmissioni Aeronautiche) ed era abilitato ai collegamenti militari con Licola, Martina Franca, Siracusa, Jacotenente, Poggio Ballone, Trapani, con i rispettivi TPO. Per quanto riguarda i collegamenti con l'ACC di Ciampino, questi avvenivano da Marsala attraverso la linea RITA; viceversa, invece, attraverso una linea diretta.

La sala operativa giornalmente inoltrava un messaggio orale al SOC con il quale comunicava il numero dei velivoli schierati presso l'aeroporto di Trapani Birgi, da utilizzare per eventuali scramble. Nel caso di “scramble” l'IC o l'MC compilavano il rapporto d'intercettazione. Da tener presente, comunque, che l'aeroporto di Trapani non effettuava attività volativa notturna in quanto non era attrezzato per il volo notturno.

1.1. L'esercitazione “Synadex”.

Una particolare attenzione è stata rivolta alla programmazione dell'esercitazione “Synadex” (Syntetic Air Defence Exercise) che è risultata programmata presso il sito di Marsala per le ore 19.00Z del 27 giugno 80 e che a dire dell'Aeronautica Militare é stata la causa del “buco” di registrazioni degli avvistamenti radar. Dalla documentazione in atti si rileva che l'esercitazione era effettivamente prevista come programmazione trimestrale disposta dal 3° ROC con messaggio del 1° aprile 80. Essa avrebbe dovuto svolgersi o nella giornata del 27 o in quella del 28 giugno 80. L'Ufficio Operazioni di Marsala indicava nel tenente Massaro il responsabile dell'esercitazione, che avrebbe dovuto svolgersi con inizio alle h.19.00Z utilizzando il nastro di esercitazione “TAPE 5901”.

L'esercitazione normalmente veniva eseguita inserendo nel sistema un programma di simulazione che veniva recepito soltanto nel sistema “Nadge” ed in base al quale si simulavano attività di Difesa Aerea. Era di ordine

locale, cioè interessava soltanto il sito master di Marsala e il sito dipendente di Siracusa, il 34° CRAM. Era una esercitazione nella quale veniva simulato, a scopo addestrativo, un certo numero di tracce utilizzando un nastro appositamente predisposto che, letto dal computer, consentiva la rappresentazione sulle console degli operatori di particolare simbologie, che rappresentavano, appunto, le tracce simulate. Durante tale tipo di esercitazione, tutte le attività della sala operativa, tranne alcune posizioni particolari che mantenevano il controllo sul traffico reale, erano simulate nel senso che non si operava su tracce di velivoli realmente in volo, ma esclusivamente, anche per i velivoli “intercettatori”, su tracce simulate dal computer.

Anche le comunicazioni telefoniche tra gli operatori e tra gli enti della Difesa Aerea coinvolti nell'esercitazione venivano chiaramente identificate come relative a situazioni simulate. Per consentire l'effettuazione delle esercitazioni in argomento occorreva sospendere necessariamente la registrazione del traffico reale, per indisponibilità, nella configurazione del sistema automatizzato, di un apposito registratore/riproduttore dei nastri Synadex. L'inchiesta ha invece accertato che anche il traffico reale veniva registrato.

Le esercitazioni venivano svolte, per quanto attiene le modalità esecutive, secondo appositi programmi NATO e, per quanto attiene le date di svolgimento, secondo programmi preventivamente notificati ai Comandi Superiori. In particolare per quanto riguarda l'esercitazione Synadex era possibile che questa avvenisse secondo due modalità, o in simulato esclusivo, o in simulato e reale contemporaneo. La determinazione della modalità veniva indicata, o almeno avrebbe dovuto essere indicata, nello stesso “ordine di operazione”. Per la Synadex programmata le operazioni iniziali partivano nel momento in cui il computer caricava il programma dell'esercitazione. Dopo il caricamento il programma diventava attivo con lo start. Il nastro entrava in funzione dopo che l'Exercise Controller dava lo start.

Per la Synadex il numero minimo di operatori erano: un tracciatore ed un inizializzatore = TKM; un addetto alla trasmissione in cross-tell; un interceptor controller; un identificatore. Il Track Producer poteva operare indifferentemente in sim o in live. Il traffico reale veniva seguito da: un inizializzatore in live; un operatore delle tracce dal fonetico manuale di Siracusa; un identificatore in live; un operatore in UPA 35; un operatore alla quota che operava soltanto in live.

Uno degli aspetti più difficili e delicati dell'inchiesta é stato quello di accertare se l'esercitazione Synadex quella sera effettivamente partì, così

come era stato stabilito già da tempo, o se invece venne fatta “partire” al fine di occultare le registrazioni di ciò che accadeva nei cieli del Tirreno dopo l'incidente, o ancora per occultare gravi mancanze degli operatori di sala operativa. Come si vedrà più innanzi risulta certo oramai che la Synadex, al contrario di quanto affermato sia dai militari presenti in sala operativa, che dai vertici dell'Aeronautica Militare, quella sera non partì così come era prevista anche se, sia i primi, che i secondi, hanno fatto di tutto per indurre a ritenere il contrario. Si vedrà anche come lo stop ufficiale dell'esercitazione venisse comunicato, incredibilmente, un minuto prima dello start Synadex, così come è stato possibile rilevare e dalle conversazioni telefoniche e dal tabulato console Data Reduction.

1.2. Il personale militare presente in sala operativa.

Le difficoltà maggiori si sono riscontrate nel momento in cui si è tentato di individuare i nominativi dei militari presenti in sala operativa la sera del 27 giugno 80. Già a novembre del 1980 il PM richiedeva alla Procura di Marsala di esaminare il responsabile di sala e l'operatore di turno del centro radar. Il comandante del sito, colonnello Montinaro, dopo aver dichiarato che per operatore di turno poteva intendersi “tanto l'addetto al controllo radar che gli addetti alla registrazione dei dati” (v. esame Montinaro Pasquale, PM Marsala 15.11.80), comunicava i nominativi del capitano Ballini, responsabile di sala, e del sergente Tozio, operatore di turno (v. esame Montinaro Pasquale, PM Marsala 17.11.80). Entrambi esaminati sempre dal PM di Marsala non facevano nessun riferimento alla presenza in sala operativa di altri militari (v. esami Ballini Adulio e Tozio Sossio, PM Marsala 17.11.80).

Nell'ottobre 86 dopo l'intervento del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Amato, in una trasmissione televisiva dedicata al caso Ustica, di cui si è già fatto cenno, venivano richieste al Centro radar di Marsala le generalità e le mansioni dei militari presenti in sala operativa la sera del disastro. Il sito di Marsala con messaggio datato 8 ottobre 86 comunicava i nomi del maggiore Salmè Fulvio, comandante interinale 35° CRAM; del capitano Ballini Adulio, capo controllore Difesa Aerea con mansioni di coordinamento e controllo sala operativa; del capitano Pugliese Nicolino, capo Ufficio Operazioni; del capitano Muti Sebastiano, Controllore Intercettazioni con funzioni di Operatore addetto alla guida dei velivoli intercettori della Difesa Aerea e all'assistenza radio radar ai vettori

aerei richiedenti; del maresciallo Sardu Mario, Controllore Sorveglianza aerea con funzione di supervisore delle operazioni avvistamento e del tracciamento tracce radar nonché delle identificazioni; del sergente Tozio Sossio, addetto ai laboratori elettronici. Con successivo messaggio del giorno seguente veniva precisato che Salmè e Pugliese non erano materialmente presenti quella sera in sala operativa.

Tutti i militari saranno sentiti da questo Ufficio ed in quella circostanza soltanto Tozio fornirà i nomi di altri quattro militari presenti quella sera in sala operativa: Toscano, Cosentino, Maggiolino e Loi (v. esame Tozio Sossio, GI 15.10.86). Solo di quest'ultimo sarà accertata la presenza in sala operativa. Pertanto fino al 1986 si conosceranno le generalità soltanto di 5 militari presenti in sala operativa la sera del disastro.

Per giungere alla individuazione di tutti i presenti in sala operativa si dovranno attendere ancora due anni e solo a seguito dell'inchiesta avviata dalla Procura di Marsala per effetto della trasmissione televisiva "Telefono giallo", andata in onda il 6 maggio 88. Il Centro radar di Marsala, alla richiesta del PM delle generalità complete di tutto il personale militare presente presso il Centro radar nel mese di giugno 80, trasmetteva il relativo elenco così come era stato possibile rilevare dalla documentazione relativa al turno h.24. Il comandante del sito, tenente colonnello De Angelis, a seguito di ulteriore richiesta da parte del PM di Marsala tendente ad individuare tutto il personale presente in sala operativa, conseguentemente ad ulteriori ricerche disposte, si presentava spontaneamente a quel PM, consegnando l'ordine di servizio dell'esercitazione Synadex in cui risultava elencato il personale militare presente in sala la sera del 27 giugno 80 (v. esame De Angelis Vincenzo, PM Marsala 12.05.88).

Da questo documento come presenti in sala operativa venivano rilevati, per la prima volta, i nomi del tenente Giordano, del sergente Gioia (che invece non risulterà presente in quanto in licenza), del sergente Carico, del sergente Abate, del sergente Vitaggio, del maresciallo Spera (che invece risulterà assente in quanto fruiva di un periodo di riposo medico), degli avieri Belluomini, Orlando, Gruppuso e Di Giovanni e del tenente Massaro, responsabile dell'esercitazione Synadex e firmatario dell'ordine di servizio di cui sopra.

Solo a seguito dell'esibizione di questo documento è stato possibile stabilire che la sera del disastro nella sala operativa era in servizio il turno "Delta" comandato dal capitano Ballini Adulio, che in tale veste aveva funzioni di Master Controller. Alle sue dipendenze il tenente Muti Sebastiano, ufficiale addetto al controllo di intercettazione (IC) o guida caccia e il tenente Giordano Avio, ufficiale capo della Sorveglianza e

tracciatore capo (TPO). In sala anche, quantomeno da una certa ora in poi per la Synadex, il capitano Massaro Antonio, ufficiale responsabile della esercitazione. Questi gli ufficiali.

V'erano poi sei sottufficiali. Il maresciallo Carico Luciano, identificatore (IO); il maresciallo Loi Salvatore, con le stesse funzioni; il maresciallo Sardu Mario, assistente del TPO; il maresciallo Vitaggio Giuseppe, assistente del capo controllore (MCA); il maresciallo Abate Pasquale, assistente guida caccia (ICA); il sergente Tozio Sossio, addetto alla sala computer (MIO).

V'erano infine quattro avieri. Belluomini Claudio, inseritore del traffico aereo (TKM); Orlando Salvatore, addetto al controllo radar di quota; Di Giovanni Mario, identificatore di traccia; Gruppuso Giuseppe, addetto alle pulizie.

E' stata inoltre accertata la presenza degli avieri Todaro, Maganuco e Dicaro.

Sulle dichiarazioni rese da costoro prima come testi e poi, per alcuni, come imputati si dirà più innanzi.

1.3. Le conversazioni telefoniche di sala operativa.

Prima di passare ad esaminare la versione fornita dall'AM e dai militari presenti in sala operativa, si è ritenuto opportuno ed agevole, riportare, qui di seguito, le conversazioni telefoniche intercorse tra gli operatori di Marsala e l'esterno, trascritte dai periti fonici Franco+2. Queste, costituiscono una prova obiettiva, non viziata dal trascorrere del tempo, dell'attività svolta in sala operativa la sera del disastro. Dai contenuti delle conversazioni è stato possibile acquisire utili elementi in ordine alla efficienza del radar di Siracusa, alla "esecuzione" dell'esercitazione Synadex, alle prime richieste di informazioni da parte di Ciampino e Palermo sul DC9 dell'Itavia, alla presenza del personale militare in sala.

Nr.1

Canale 22 ore 18.12Z:

Sasso: sì?

Moro: Sasso?

Sasso: sì.

Moro: ai 06 di (inc.) (allerta) della 877 eh, però vedi che ci stanno cinque in Charlie e cinque in Delta eh?

Sasso: come cinque Charlie...
Moro: so cinque velivoli.
Sasso: sì, quello lo sappiamo.
Moro: lo sapevi?
Sasso: sì, sì.
Moro: no, per...
Sasso: oggi (inc.)...
Moro: no, perché dice che è arrivato uno adesso.
Sasso: uno?
Moro: uno adesso, è arrivato. Mezz'ora fa.
Sasso: ah, vabbè quello domani mattina poi, no? Ormai ho smontato.
Moro: no, perché lui lui me l'ha dato adesso.
Sasso: vabbè (inc.) è smontata?
Moro: eh.
Sasso: vabbè.
Moro: Alpha Papa.
Sasso: Alpha Papa pure (inc.)...
Moro: ciao.

La telefonata intercorre tra il sito di Marsala e la sala operativa del 3° SOC di Martina Franca. Gli interlocutori sono il maresciallo Attanasi Rosario, assistente del capo controllore del SOC ed il sergente Abate Pasquale, assistente del capo controllore di Marsala. La conversazione è relativa alla cessazione di allerta della cellula del 51° Stormo di Istrana, rischierata presso l'aeroporto di Trapani, in caso di intercettazione. Il contenuto di questa conversazione sarà oggetto, come si vedrà più innanzi, di particolare attività istruttoria.

Nr.2

Canale 22 ore 18.13Z:

X: sì?
Moro: ai 06 smonta la 877, (Peppe)?
X: ai 06?
Moro: sì.
X: aspetta...va bene, Pasquà.
Moro: oh, Pè...
X: oh.
Moro: ma voi che state in Mike?
X: 'ste cose non si dicono Pasquà!
Moro: eh, ma oh...(parla!)
X: vabbuo', sì sì, poi ti dico tutto, Pasquà
Moro: senti, vedi che so cinque i velivoli eh.

X: ah, non quattro?

Moro: no, cinque.

X: cinque?

Moro: eh?

X: ok!

Moro: ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e quello di Siracusa. Gli interlocutori sono il sergente Abate Pasquale di Marsala ed il sergente Arena Giuseppe di Siracusa. Verrà accertato che il termine “Mike” indicava lo stato di manutenzione del sito. Dalla telefonata emerge il disappunto dell'operatore di Siracusa per l'incauto riferimento fatto dall'operatore di Marsala alla situazione “Mike” in cui essi si trovavano.

Nr.3

Canale 22 ore 18.34Z:

Moro: pronto?

X: eh...senti, una Buck Number 1093...

Moro: aspetta, eh... vai.

X: Buck Number 10, (zero) 93, zero 14, Charlie Kilo.

Moro: la penna, porco boia!

X: ci sei?

Moro: Charlie Kilo hai detto?

X: affermativo.

Moro: vai, vai.

X: November Papa Golf.

Moro: vai.

X: Foxtrot Mike Sierra Foxtrot Romeo Yankee Mike.

Moro: poi?

X: (inc.9) Victor Yankee Hotel Whisky.

Moro: Yankee Hotel Whisky, poi?

X: Delta Golf Juliet Romeo Alpha Golf.

Moro: poi?

X: 21 Sierra Foxtrot Golf Quebec Victor November Oscar Whisky Foxtrot Kilo, 31 Uniform India Lima Golf Uniform Bravo Whisky Victor Juliet Oscar, 41 November Lima Whisky.

Moro: eh.

X: Papa Zulu November Yankee Charlie out.

Moro: Alpha Papa.

X: Alpha Golf.

La telefonata è tra i siti di Marsala e Siracusa. Gli interlocutori sono il sergente Abate ed il sergente Arena. Il contenuto della telefonata è un

messaggio in cifre, di cui lo SMA ha riferito, nel dicembre 94 che si trattava di un messaggio operativo con il quale il sito comunicava la fine della manutenzione ed il ripristino delle sue funzioni.

Nr.4

Canale 18 ore 18.48Z:

Moro: sì?... Pronto?

X: hello?

Moro: sì?

X: senti, in salita Ambra 13 cosa c'hai?

Moro: Alpha Juliet 453.

X: all right.

Moro: aho... pronto?

La telefonata è tra il sito di Marsala e di Licola. E' stato identificato solo l'interlocutore di Marsala il sergente maggiore Loi Salvatore. Il contenuto della telefonata concerne il traffico aereo in salita sull'Ambra 13.

N.5

Canale 22 ore 18.53Z:

Moro: pronto?

X: eh, pronto?

Moro: sì.

X: cosa facciamo? Il reale a chi?

Moro: (mi senti?)

X: voi?

Moro: no, il reale... aspetta che parlo con Sasso, eh.

X: sì, mi fai sapere allora?

Moro: sì.

La telefonata intercorre tra il sito di Marsala e Siracusa. Gli interlocutori presumibilmente sono degli avieri. La telefonata riguarda la preparazione all'esercitazione Synadex.

Nr.6

Canale 18 ore 18.54Z:

Moro: sì?

X: (Kilo) Mike Charlie 758 Boeing 7.20, Malta (Nottingham),
(inc.) (Bravo) 19.08.

Moro: che ora?

X: 19.08.

Moro: kappa.

X: November 71206, Charlie 12, Sigonella Sigonella.

Moro: che fa?

X: Sigonella Sigonella.

Moro: sì.

X: (Reggio Calabria) 19.00, ciao.

Moro: kappa...altro? Pronto? Testa di cazzo.

La telefonata intercorre tra il sito di Marsala e Licola. E' stato identificato il sergente maggiore Loi Salvatore di Marsala. La telefonata riguarda il traffico aereo in salita ed in discesa.

Nr.7

Canale 18 ore 18.55Z:

Moro: pronto?

X: pronto?

Moro: che c'hai sulla 18 in discesa?

X: Alitalia, Alitalia...Alpha Golf 265.

Moro: Friendly?

X: sì, sì.

Moro: kappa, 265?

X: sì, 265.

Moro: vabbè.

La telefonata intercorre tra il sito di Marsala e Licola. E' stato identificato solo l'interlocutore di Marsala il sergente maggiore Loi Salvatore. La telefonata riguarda il traffico in discesa sull'Ambra 18.

Nr.8

Canale 22 ore 18.58Z:

X: sì?

Moro: senti per l'amico mio, e passa con te alle nove?

X: vabbè. Mo metto (inc.) vabbè ciao.

Moro: ok ciao.

X: sì?

Moro: sì, mettiti d'accordo co' Sasso, pa...

X: va bene.

Moro: passi con lui, ciao.

X: quando (sei), noi siamo pronti eh.

Moro: sì, va bene.

La telefonata intercorre tra il sito di Marsala e la sala operativa del 3° SOC E' stato identificato solo l'interlocutore di Marsala il sergente maggiore Vitaggio Giuseppe. La conversazione telefonica concerne il contatto avuto dall'operatore di Marsala con Sasso (SOC - Martina Franca) e successivamente con Siracusa in relazione all'esercitazione Synadex programmata per le ore 19.00Z.

Nr.9-10

Canale 22 ore 19.00Z:

Moro: sì avanti?

X: sì, il (TST) che fa, lo dobbiamo mettere?

Moro: aspetta un momento.

X: sì...

Moro: pronto?

X: sì.

Moro: sì, ti devi passare con Sasso.

X: sì, l'ho capito, dico ma il (TST per il MiG) lo mettiamo?

Moro: eh, il (TST)? Aspetta che parlo con... aspetta eh?...

Canale 22 ore 19.03Z:

Moro: no, niente lascia stare, eh.

X: e me lo potevi dire che so' rimasto col telefono...

Moro: eh, ho dovuto...

X: ok, allora niente (TST)?

Moro: eh, ho dovuto...

X: ok, allora (TST)?

Moro: sì, sì

X: vabbuo'.

Le conversazioni intercorrono tra il sito di Marsala e Siracusa. Gli interlocutori sono il sergente maggiore Vitaggio e il sergente Arena. Nel corso della telefonata, i periti fonici, Giordano-Rossi e Franco+2, hanno trascritto la frase attribuita al sergente Arena di Siracusa così come di seguito: "Sì, l'ho capito, dico ma il (TST per il MiG.) lo mettiamo?". Riascoltando più volte la telefonata ed in particolare questa frase, si percepisce che il sergente Arena non pronuncia la parola "MiG" bensì l'"EX" che altro non è che il termine abbreviato di esercitazione.

La sigla TST si riferisce alla Tabella Situazione Tracce che in un sito fonetico manuale, come appunto Siracusa, veniva utilizzata per la visualizzazione delle tracce identificate. Con quella frase il sergente Arena sembra verosimile che chiedesse al suo interlocutore dove mettere la tabella situazione tracce cioè il TST.

Nr.11

Canale 18 ore 19.04Z:

Moro: sì? Pronto?...Pronto?...Pronto?

X: pronto?

Moro: pronto?

X: sì.

Moro: senti, un'informazione.

X: volevi fare?

Moro: voglio un'informazione.

X: dimmi.
Moro: io qua sto controllando un pallone.
X: dagli un paio di calci!
Moro: eh.
X: e fai un gol (vedi tu).
Moro: e qua come... in un elenco che c'ho qua io, dovrebbe essere fatto Kilo Alpha 11 e designato Kilo.
X: il pallone?
Moro: eh, il velivolo adibito al test scientifico, pallone razzo, velivolo non pilotato, giusto?
X: ma non lo so in questo momento, ma normalmente non l'abbiamo fatto, può darsi che adesso si fa, c'hai qualche disposizione tu?
Moro: no, io qua c'ho un elenco su sulle cose no, e mi ritrovo pure questo.
X: Kilo Alpha 11?
Moro: eh, vedi se mi puoi dare qualche informazione.
X: poi ti faccio sapere, eh.
Moro: vabbè ciao...avanti?
La telefonata intercorre tra il sito di Marsala e la sala operativa del 3° SOC. E' stato identificato solo l'interlocutore di Marsala, il sergente maggiore Loi Salvatore. La telefonata riguarda l'identificazione di un pallone - sonda.
Nr.12
Canale 18 ore 19.07Z:
Moro: dimmi.
X: allora Kilo Alpha 11.
Moro: ok grazie.
X: ciao.
Moro: aho, Kilo sempre?
X: sì sempre Kilo.
Moro: vabbè.
X: Kilo Alpha 11.
Moro: ok, ciao.
X: uhè.
Moro: aho.
X: Campo rimane molto con noi? Non lo sai?
Moro: non lo so doveva fini' adesso, credo.
X: ok ciao.
Moro: ciao, aho, no, no, no, aho?
X: sì.
Moro: stiamo iniziando adesso noi.

X: sì, sì, ok, sta con noi Campo?

Moro: sì, sì kappa.

X: ok.

Moro: ciao.

X: ciao.

E' la risposta alla telefonata nr.11.

Nr.13

Canale 22 ore 19.07Z:

Moro: dimmi?

X: come (fini', poi?)

Moro: com'è finita? Bene, perché?

X: perché noi siamo pronti qua.

Moro: eh noi pure.

X: quando dite voi noi iniziamo... oh?

Moro: sì, sì ti faccio sapere appena... no, (Peppi') (inc.)...

La telefonata intercorre tra i siti di Marsala e Siracusa. Gli interlocutori sono il sergente Abate ed il sergente Arena. Il contenuto della telefonata concerne l'inizio dell'esercitazione Synadex.

Nr.14

Canale 10 ore 19.10Z:

Moro: Sasso?...Sasso? (verso l'interno - non si sente niente) Sasso?...

Sasso...Sasso?...Sasso...Sasso?...Sasso...Sasso...? Sasso...? (dall'interno si sentono due uomini dire:)

X1: (inc.) gli ho detto di chiudere, il tenente (Giordano)...

X2: (inc.)...

X1: eh... gli ho detto di chiudere...

X2: (inc.) X1 - ma che è colpa mia? Io ho detto (inc.)...eh (inc.)...

X2: ma che dobbiamo andare in gavetta, tenente?

X1: no, no...

Le voci diventano completamente incomprensibili. E' un tentativo di telefonata che effettua il sito di Marsala con la sala operativa del SOC. L'operatore di Marsala presumibilmente è un aviere. Tra le voci interne alla sala operativa di Marsala si percepisce la presenza in sala del tenente Giordano Avio, TPO.

Nr.15

Canale 22 ore 19.10Z:

X: sì?

Moro: ti faccio sapere io appena... abbiamo dei problemi, eh.

X: ah, avete problemi?

Moro: sì, sì

X: vabbuo', ciao.

La telefonata intercorre tra il sito di Marsala e Siracusa. E' stato identificato solo l'interlocutore di Marsala sergente Abate. Il contenuto della telefonata e relativo all'inizio dell'esercitazione. L'operatore di Marsala riferisce: "ti faccio sapere io appena ... abbiamo dei problemi".

Nr.16

Canale 22 ore 19.12Z:

X: sì?

Moro:eh, fai mettere qualcuno al (teller) per favore... mi senti?

X: eh, sul... fonetico? Il (inc.)?

Moro:no, no, sul (Teller), via filo

X: eh!

Moro:vabbuo'?

X: io...io posso darti il traffico reale?

Moro:sì, sì

X: eh, vabbè ciao

Moro:ciao.

La telefonata intercorre tra il sito di Marsala ed il sito di Siracusa. Gli interlocutori sono, presumibilmente, avieri. Il contenuto della telefonata concerne l'inizio dell'esercitazione.

Nr.17

Canale 10 ore 19.13Z:

Moro:(verso l'interno - la quota in simulato non serve, e il ...aspetta... sta qui, e no perché le tracce in penetrazione le damo, quelle...eh? No? Come in quota? Questo è stato?) Pronto? (verso l'interno - va buo', la quota lo può dare sempre (inc.) Pronto? (verso l'interno - come?... Ma se parte in simulato non ven...)

X: Moro?

Moro:(verso l'interno - okay!) Pronto? ... Mi sente? Pronto, mi ricevi?... Va buo', a posto, fra un pò ti chiamo...

X: (inc.)

Moro:eh, c'è qualcosa in corso.

X: (inc.)

Moro:eh?

X: (inc.)

Moro:no, per ora no, fra un pò ti chiamo, ciao!

X: (ciao).

E' un tentativo di telefonate tra il sito di Marsala e la sala operativa del 3° SOC Gli interlocutori presumibilmente sono degli avieri.

Nr.18

Canale 18 ore 19.13Z:

Moro pronto?

Palermo: senti una cortesia Moro, siccome c'è l'Itavia 870, da Bologna a Palermo che ha perso la... Roma ha perso il contatto radio.

Moro: sì.

Palermo: e noi praticamente abbiamo anche chiamato, ma non abbiamo ricevuto nessuna risposta, io vorrei sapere se tu sui tuoi schermi, ci hai una traccia che dovrebbe essere all'incirca su Papa Romeo Sierra, o almeno dall'Ambra 13, nei paraggi Papa Romeo Sierra, dalla, dal nord Ambra 13 Bravo?

Moro: io, no, io ne controllo una che sta sulla 13 Alpha, ha lasciato la 13 Alpha adesso.

Palermo: uno che ha lasciato la 13 Alpha adesso?

Moro: eh!

Palermo: a che livello?

Moro: livello... te lo dico subito, aspetta un attimo...(verso l'interno - prendi questa quota).

Palermo: come?

Moro: aspè, no non parlo con te ... non dovrebbe essere...

Palermo: mi senti?

Moro: sì, sì

Palermo: la quota?

Moro: sta a 35.

Palermo: quanto?

Moro: 35.

Palermo: sarebbe 350?

Moro: eh!

Palermo: no, non è questo.

Moro: no, (inc.)

Palermo: Comunque senti, una cortesia, occhi aperti, per piacere, vedi se riesci a...

Moro: sì, sì, senti qua, a che ora doveva arrivare a Palermo?

Palermo: ma guarda doveva arrivare agli 11, e Roma ai 13, mi dice Roma quindi dovrebbe essere all'incirca qua sopra,

Moro: va bene

Palermo: o magari è nelle ... viene come instradamento dall'Ambra 13 Bravo, no?

Moro: sì

Palermo: quindi mi fai un piacere, se vedi qualche traccia me lo fai sapere subito, eh!

Moro: va bene.

Palermo: ciao, grazie.

Moro: ciao.

La telefonata intercorre tra l'aeroporto di Palermo Punta Raisi e il sito di Marsala. L'interlocutore di Marsala è il sergente maggiore Loi. Il contenuto della telefonata riguarda la comunicazione da parte di Palermo a Marsala che l'Itavia 870, non risponde più alle chiamate effettuate da Roma.

Nr.19

Canale 13 ore 19.14Z:

Moro: dimmi?

X: Marsala senti, lo vedi tu il traffico che dovrebbe stare su Palermo adesso?

Moro: su Palermo?

X: sì, Inbound a Palermo, in ogni modo, dall'Ambra 13 Inbound a Palermo da Nord.

Moro: eh, che...

X: sì?

Moro: sull'Ambra 13 adesso?

X: sta sull'Ambra 13 Inbound a Punta Raisi.

Moro: sì, sì.

X: (lo vedi?)

Moro: sì... lo vedo.

X: a che distanza, circa da Punta Raisi?

Moro: aspetta... 100 miglia.

X: 100 miglia da Punta Raisi? No allora non è lui.

Moro: non è lui.

X: dovrebbe stare sulle 20 miglia da Punta Raisi, adesso 15 circa

Moro: eh, no non lo vedo più, allora.

X: non lo vedi?

Moro: no, è nel cono d'ombra.

X: va bene, grazie.

Moro: ciao.

X: ciao.

La telefonata intercorre tra la sala operativa di Marsala e la sala operativa di ACC di Ciampino. L'interlocutore di Marsala è il sergente maggiore Vitaggio. Il contenuto della telefonata concerne una richiesta di Ciampino circa il traffico che Marsala dovrebbe vedere su Palermo.

Nr.20

Canale 22 ore 19.15Z:

Moro: dimmi?

X: sempre io, allora io aspetto ordini per iniziare la li, il (coso).

Moro: sì, sì, sì, sì, ti richiamo io eh!

X: ok ciao.

Moro: ciao.

La telefonata intercorre tra Marsala e Siracusa. L'operatore di Marsala è il sergente maggiore Vitaggio.

Nr.21

Canale 22 ore 19.16Z:

Moro: sì?

X: senti.

Moro: oh!

X: c'è un India Hotel 870.

Moro: come?

X: India Hotel.

Moro: eh!

X: che doveva arrivare a Palermo ai tredici, ...

Moro: eh!

X: e noi non sappiamo...

cade linea

La telefonata intercorre tra il sito di Marsala e la sala operativa del 3° SOC. L'operatore di Marsala è il sergente maggiore Loi.

Nr.22

Canale 18 ore 19.17Z:

Moro: (verso l'interno - eh lo so, lo so, che vedi tracce tu su Palermo? -X- dell'interno - no - e vedi un po', no!)

X: hallo?

Moro: senti, tu hai avuto un India Hotel 870.

X: da dove scusa?

Moro: da Roma a Palermo, da Bologna a Palermo.

X: no!

Moro: non hai (controllato) niente che scendeva?

X: scendeva, io ci ho adesso...

Moro: sulla 13 Bravo adesso che ci hai?

X: eh, la 26 (5) (inc.)

Moro: uhm, 265...eh, non è questo.

X: eh?

Moro: no è questo.

X: eh, non lo so chi è no l'hanno...

Moro: e prima di questo cos'era?

X: prima di questo?

Moro: eh!

X: senti c'era una 262?

Moro: la 262.

X: eh!

Moro: prima di questa? Il tipo non lo sai?

X: no.

Moro: e adesso sulla 13, come si chiama?

X: 265.

Moro: 265 (dall'interno X che tipo è... - Moro verso l'interno - un DC9).

La telefonata è tra il sito di Marsala e Licola. L'operatore di Marsala è il sergente maggiore Loi, non è stato possibile identificare quello di Licola. L'operatore di Marsala ricevuta la notizia da Palermo chiama Licola e chiede se hanno identificato l'IH870. L'operatore di Licola risponde negativamente, precisando che il traffico controllato fino a quel momento era una traccia con la sigla AG265 e ancor prima la traccia con sigla AG262. Risulterà che la prima traccia è relativa ad un volo Roma - Palermo che scende sull'Ambra 18, la seconda, invece, era il velivolo dell'Air Malta che scendeva sull'Ambra 13, cioè la stessa aerovia del DC9 Itavia.

Nr.23

Canale 13 ore 19.18Z:

Palermo: pronto... Pronto?

Moro: aho!

Palermo: hai chiamato?

Moro: che ci hai in contatto l'India Hotel 870?

Palermo: prego?

Moro: che ci hai in contatto l'India Hotel 870?

Palermo: no, io non sono Palermo, se l'avessi avuto in contatto te l'avrei detto.

Moro: ah, ma lo stai chiamando pure tu?

Palermo: eh, provo pure io sulla... (con què), sulla (inc) dimmi?

Moro: (senti un po'), (inc.) ma che è un DC9 o un F28?

Palermo: ma è un DC9, (penso).

Moro: DC9? (verso l'interno - sì, sì dell'Itavia)

Palermo: ce l'hai?

Moro: no, noi lo stiamo chiamando sulla guardia, ma non (risponde).

Palermo: eh, prova sempre.

Moro: (verso l'interno - ma che...) come?

Palermo: pronto?

Moro: (verso l'interno - no, lo stiamo cer...) aho.

L'operatore di Marsala è il sergente maggiore Loi. Il sottufficiale sente chiamare e crede che sia il velivolo a chiamare, invece è l'aeroporto di Palermo.

Nr.24

Canale 13 ore 19.22Z:

Moro:Moro

Palermo: pronto?

Moro:sì?

Palermo: senti, chiama India Hotel 870.

Moro:come?

Palermo: chiama India Hotel 870, e digli di inserire l'emergenza.

Moro:eh, ma se non ci riceve?... posso provare.

Palermo: eh, puoi provà... e intanto prova a dire, a dire questo e vediamo.

Moro:vabbè (inc).

L'operatore di Marsala è il sergente maggiore Loi. L'aeroporto di Palermo chiede a Marsala di chiamare il DC9 e riferirgli di inserire l'emergenza.

Nr.25

Canale 22 ore 19.23Z:

X: sì?

Moro:pronto? Senti, vedi che Roma non sente più India Hotel 870.

X: un attimo.

Moro:era un DC9 da Roma a Palermo.

X: un attimo.

Moro:Roma non sa più nie, non sa niente di questo, e dovrete avvisare il soccorso.

X: sì un attimo, dammi il nominativo.

Moro:India Hotel 870.

X: un attimo mi devi dare tutti i dati, un attimo solo.

Moro:(verso l'interno - oh, chiedi conferma se Roma o Palermo, Abate? Chiedi conferma se Roma o Palermo. Fatti dare tutto).

X: senti?

Moro:sì.

X: India Hotel 870, no?

Moro:sì, è un DC9.

X: Roma Palermo, che questo sai qualche stimato?

Moro:aspetta un attimo (verso l'interno - oh (Ciccillo), fatti dare lo stima...lo stimato, fatti dare lo stimato...) Bologna Palermo - Bologna Palermo?

Moro:sì.

X: che c'è il capitano Ballini?
Moro: spè... mò ti do lo stimato aspè, Punta Raisi ai tredici
X: ai tredici, 19.13?
Moro: 19.13, sì.
X: senti, voi lo avete avvistato questo?
Moro: eh, no, negativo.
X: negativo...si passa il capitano Ballini, lo vuole il capitano Patroni.
Moro: un attimo...sì.
X: (urgente, eh)...
Patroni: pronto? Pronto? Pronto? (verso l'interno ma Roma controllo (inc.).
Ballini: pronto?
Patroni: pronto Ballini?
Ballini: sì, dimmi?
Patroni: senti un po' per questo DC9 qui.
Ballini: eh, dunque a questo punto non lo so che dirti, spero.
Patroni: non è, non è stato avvisato da voi?
Ballini: macché lo siamo.
Patroni: con noi, lo pas...il controllo, questo qua...l'ultimo contatto dove è avvenuto?
Ballini: eh, non lo so, il controllo ci ha detto che doveva essere molto sotto Palermo.
Patroni: senti un po' Ballini, eh credi necessario interrompere la Synadex?
Ballini: sì, sì, sì infatti la stiamo interrompendo.
Patroni: do, lo stop Synadex adesso, eh?
Ballini: ok ciao.
Patroni: eh poi ci risentiamo, ciao.
Ballini: sì, sì.

Questa è la prima volta in cui si sente parlare il capo controllore di Marsala, capitano Ballini. Nelle ultime battute si evince che è stato il capitano Patroni Griffi a chiedere l'interruzione della Synadex e gli viene risposto che sta per essere interrotta. Invece l'esercitazione era già stata interrotta alle 19.22Z, così come risulta dal tabulato console data Recording.

Nr.25 bis

Canale 13 ore 19.24Z:

Roma: Marsala?

Moro: allora ha saputo niente per l'India Hotel 870?

Roma: niente, niente

Moro: e noi stiamo avvertendo il soccorso comunque eh
Roma: aspetta un attimo, (aspetta) che ti passo il supervisore, aspetta...
Roma1: pronto?
Moro: senti, noi stiamo avvertendo il soccorso per l'India Hotel 870
Roma1: scusa non ti sento!
Moro: mi chiami, richiamami tu, così'...
Cade la linea
Moro: Pronto?
Roma: adesso ti sento.
Moro: eh, allora l'Itavia eh...
Roma: (sì)
Moro: l'Itavia 870 che era diretto a Palermo?
Roma: sì a Palermo, da Bologna a Palermo.
Moro: Bologna - Palermo, e a che ora stimava Palermo?
Roma: stimava Punta Raisi alle tredici, uno.
Moro: 1,9,3, zer eh 19.13.
Roma: sì.
Moro: Punta Raisi ai tredici, siccome.
Roma: (inc.)
Moro: eh siccome noi stavamo avvertendo il soccorso, no.
Roma: avverti il soccorso, ma sempre facendo ugualmente (inc. per sovrapp. voci).
Moro: comunque senti, dietro a questo noi controlliamo un velivolo no.
Roma: (inc.) (2)?
Moro: ok a (inc.).
Roma: lo controllate?
Moro: sì, lo controlliamo, dovrebbe stare davanti no?
Roma: eh?
Moro: dovrebbe stare davanti?
Roma: (inc.).
Moro: eh, guarda, possiamo, possiamo chiedere al a questo qua che sta di dietro se lo conosce.
Roma: comunque guarda, noi su quella rotta avevamo prima un Air Malta (inc.).
Moro: eh!
Roma: poi dietro ce n'era un altro, ma altri non ne hanno, questo.
Moro: senti, mi dai il nominativo di quello che sta adesso su Palermo? In caso lui l'ha visto, (passa).
Roma: Kilo Mike (153).
Moro: Kilo Mike, tu lo puoi chiamare?

Roma: (certo)
Moro: eh chiamalo e chiedigli se in caso lui.
Roma: non ti sento che gli devo dire?
Moro: eh, se lui in caso ha visto qualcosa, l'ha visto, hai capito? Roma?
Roma: sì, sì che gli devo dire?
Moro: se ha visto 'sto India Hotel 870.
Roma: no, glielo abbiamo chiesto sedici volte!
Moro: e lui che ha detto no?
Roma: lui ha detto anche che ha sentito parlare in italiano ma probabilmente erano le chiamate a ...
Moro: nostre
Roma: sì, che stavamo facendo noi.
Moro: eh!
Roma: (inc.)
Moro: ok.
Roma: noi abbiamo interessato tutti, non solo lui, ma ce n'era un altro
Moro: (verso l'interno questo qua) sì, aspetta un momento Roma (verso l'interno hanno chiamato, Roma, questo qua ha chiamato. Roma l'ha chiamato, no? Un Kilo Mike, e gli ha chiesto se in caso ha visto questo aereo che stava cercando, però non ha visto niente, però ha sentito parlare e non sa se eravamo noi... un uomo dall'interno: X - dica a questo aereo di richiamarci) senti.
Roma: sì.
Moro: digli di, di, di chiamare a Roma 4, sul sulla guardia.
Roma: va bene.
Moro: eh, di chiamare il radar, di chiamare qui noi sulla, sulla guardia, sulla guardia.
Roma: (sì).
Moro: sulla guardia.
Roma: 121 e 5.
Moro: eh!
Roma: vabbè un attimo.
Moro: no, no eh, vabbè 121 e 5!

L'operatore di Marsala è il sergente Abate, quello di Ciampino è il supervisore capitano Grasselli. Quest'ultimo riferisce che ha già chiamato il KM153, l'aereo maltese, ma che questi non ha visto né sentito nulla. Su richiesta di Marsala Ciampino chiederà al velivolo maltese di mettersi in contatto sulla "guardia" con Marsala.

Nr.26

Canale 22 ore 19.26Z:

X: pronto?
Moro: senti, stop Synadex, dai tredici.
X: stoppo
Moro: sì, sì
X: a che ora?
Moro: eh?
X: a che ora
Moro: dai tredici
X: ai tredici?
Moro: sì, sì
X: vabbuò, (Kappa)
Moro: e passate con noi eh
X: va bene, ciao
Moro: ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e Siracusa. L'operatore di Marsala è il sergente maggiore Vitaggio. La telefonata è relativa al fermo dell'esercitazione Synadex.

Nr.27

Canale 13 ore 19.28Z:

Moro: Stop Synadex.

Palermo: Pronto Moro?

Moro: vedi noi stiamo, abbiamo avvertito il soccorso eh!

Palermo: avete avvertito il soccorso?

Moro: eh, poi ci sta un Kilo Mike che attualmente sta su di voi, che mo' ci chiama vediamo se lui ha sentito qualcosa (inc.).

Palermo: va bene, chiamate a questo qui e vediamo se ha sentito qualcosa.

Moro: sì.

Roma: Marsala?

Moro: Roma?

Roma: sì

Moro: senti, per cortesia, mi puoi dare la posizione, l'ultimo contatto con l'India Hotel?

Roma: con l'India Hotel, guarda, guarda questa qui... ha riportato a 115 miglia da Palermo.

Moro: eh.

Roma: a 250.

Moro: da Papa Alpha Lima a 250 livellato.

Roma: sì, sì stava.

Moro: allora 115 miglia da Palermo.

Roma: sì.

Moro:ok ciao.

Roma: ciao.

L'operatore di Marsala è il sergente Abate che chiede a Palermo notizie sulla posizione dell'ultimo contatto con il DC9 e gli comunica che il KM, cioè l'aereo maltese, stava tentando di contattare l'aereo scomparso.

Nr.28

Canale 18 ore 19.28Z:

Moro:(durante il segnale di libero: e ma sei un bastardo, testa di cazzo, marsalese bastardo!)

X: pronto?

Moro:pronto?

X: eh

Moro:vuoi dire a Lima che mi risponda, per favore?

X: e te la prendi con me?

Moro:pronto?

X: dimmi?

Moro:senti quel ... tu hai trasmesso qualche India Hotel prima al come si chiama, a Barca?

X: e te che centri con l'India Hotel, se quello veniva da Bologna, l'ho trasmesso a Poggio Ballone no?

Moro:eh!

X: che c'entri tu?

Moro:eh, l'hai trasmesso a Poggio.

X: penso di sì, l'avranno trasmesso.

Moro:vabbè, siccome qua lo volevamo sapere, mi ha chiesto il settore a me.

X: cioè, ma queste so fesserie in confronto a quello che: se l'ho trasmesso o meno mo'.

Moro:eh!

X: eh!

Moro:e te lo... te lo chiedo non ti ... eh!

X: ma perché non.. non avete niente voi in contatto, no niente?

Moro:no, no, niente.

X: eh è cascato mi sa, eh!

Moro:vabbò, ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e il NIMA di Ciampino. L'operatore di Marsala è il sergente maggiore Loi. Nella trascrizione dove i periti fonici scrivono "LIMA" si deve leggere "NIMA" (Nucleo Informazioni Movimento Aeromobili). Loi chiede al NIMA se avevano

trasmesso il piano di volo del DC9 a Barca (Licola). L'operatore del NIMA risponde che l'avevano trasmesso a Poggio Ballone.

Nr.29

Canale 15 ore 19.36Z:

Moro: sì (inc.).

X: Sardo?

Moro: oh!

X: quella che va a Malta come si chiama?

Moro: Alpha Golf 262 Boeing.

X: Alpha Golf 262 Boeing?

Moro: sissignore.

X: ok, momentaneamente ci ho solo quella io.

Moro: sì, va bene, ok, adesso il permutatore ha fatto cambiare il collegamento.

X: sì, grazie, ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e Siracusa. L'operatore di Marsala è il maresciallo Sardu Mario. Siracusa chiede a Marsala qual'è il nominativo dell'Air Malta e gli viene risposto che è l'AG262.

Nr.30

Canale ore.19.37 - Belluomini (B) e Maria (M)

omissis...

B: no, perché l'esercitazione non la facciamo più, ora io lavoro dalle 10 alle 11.

M: ora non state lavorando?

B: adesso no.

M: allora che fai te?

B: ho finito di mangiare.

omissis...

B: non abbiamo telefo...ehi!... Non abbiamo lavorato perché ci sta un apparecchio, un DC9 che veniva da Bologna a Palermo che hanno perso il contatto radio, no?

M: e che fa?

B: e forse è caduto.

M: davvero!

B: e quindi non abbiamo più fatto l'esercitazione per vedere se lo troviamo.

M: ho capito.

B: per questo capito?

La telefonata è a carattere privato tra il 1° aviere Belluomini e la fidanzata. Nel corso della telefonata l'aviere riferisce che non hanno più fatto

l'esercitazione in quanto dovevano ricercare un aereo che aveva perso il contatto radio.

Nr. 31

Canale 15 ore 19.52Z - Moro e Gari (21° SOC)

Moro: sala operativa.

Gari: ah, sono il capitano Gari, buonasera, chi è il capo controllore?

Moro: Ballini.

Gari: me lo passi per cortesia?

Moro: aspetti un pò ...

Gari: eh, ma deve essere urgente, è una cosa urgente...

Moro: (verso l'interno: (inc.) è il capitano Gari del 21° SOC Gari) pausa - (varie voci di fondo inc.).

Moro: pronto?

Gari: pronto?

Moro: e dunque il capitano Ballini attualmente sta impegnato là con la ronda.

Gari: con chi?

Moro: con la ronda, è impegnato, quindi dice che fra poco le telefona lui

Gari: chi parla?

Moro: eh? Va bene.

Gari: chi sei?

Moro: io?

Gari: sì.

Moro: (Sardegno)

Gari: chi sei?

Moro: (Sardo)

Gari: ah, ciao, senti (Sardo).

Moro: sì.

Gari: mi devi fa' una cortesia urgente, devi telefonare con la diretta

Moro: sì

Gari: alla torre di Punta Raisi.

Moro: io devo telefonare urgente a Punta Raisi?

Gari: sì, e deve chiedere se è atterrato, oppure se sanno qualcosa del ... dell'Hotel

Moro: dell'Itavia?

Gari: eh, dell'Itavia, sì ò.

Moro: e ancora non sanno niente a Palermo.

Gari: non sanno niente?

Moro: niente di niente.

Gari: ho capito, senti (Sardo)

Moro: sicuramente è sceso.

Gari: se sapete qualcosa mi telefoni qui su questa linea.

Moro: sì, sì, va bene.

Gari: ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e Poggio Ballone. L'operatore di Moro è il maresciallo Sardu. L'ufficiale di Poggio Ballone chiede del capo controllore, capitano Ballini, per una questione urgente. Gli viene risposto che è impegnato con la "ronda". Solo in data 02.02.96, in sede di confronto tra il maresciallo Sardu e il capitano Ballini, verrà accertato che l'ufficiale era presente in sala e che venne data quella risposta in quanto Ballini non voleva parlare con l'MC di Poggio Ballone.

Nr.32

Canale 15 ore 21.54Z: (Moro) tenente Giordano e (X) capitano Gari.

Moro: (verso l'int.: c'è il tè) ... Pronto?

Gari: chi è?

Moro: tenente Giordano.

Gari: tenente Giordano?

Moro: eh?

Gari: sono il capitano Gari, senta s'è saputo niente di quell'Itavia?

Moro: no, non abbiamo sa...

Gari: eh?

Moro: un attimo, eh

Gari: pronto?... Pronto, mi sente?

Moro: pronto?

Gari: pronto?

Moro: eh, negativo ancora

Gari: non sapete niente?

Moro: non sappiamo niente di preciso.

Gari: niente!

Moro: questo qua, cioè sappiamo solo che era partito regolarmente da Ciampino da Roma.

Gari: ho capito, a Palermo non è arrivato?

Moro: come?

Gari: a Palermo non è arrivato?

Moro: no, no.

Gari: vabbuò.

Moro: vabbuò.

La telefonata è tra il sito di Marsala e Poggio Ballone. L'operatore di Marsala è il tenente Giordano Avio. Anche in questo caso viene riferita, al capo controllore di Poggio Ballone, una notizia inesatta, cioè che l'aereo è partito da Roma e che Marsala non sa null'altro.

Nr.33

Canale 18 ore 21.52Z:

X: pronto?

Moro: pronto?

X: eh

Moro: che ci hai su Ponza... ci ho un Alpha Kilo 670, una Zombi.

X: 676...

Moro: 670...

X: chi te l'ha data?

Moro: me la stanno mandando in cross qua.

X: allora falla Zombi Alpha Kilo 676...

Moro: 376.

X: Boeing... Boeing, 676 e vabbè Boeing 707... Mike Sierra 780...

Londra Cairo.

Moro: Kappa.

X: dietro poi a questa Zombi ci sta una Friendly Lima Lima 421

Moro: Kappa.

X: se questi ne fanno un'altra Zombi, digli che è Friendly, che è questo Air France non Zombi.

Moro: eh, è Friendly.

X: la Zombi è una sola.

Moro: eh...

X: ciao.

Moro: ciao.

Nr.34

Ore 21.54Z - Moro e X:

Moro: (verso l'int.: Atlantic si ... eh, cazzo!)

X: sì.

Moro: senti ce n'è uno che sta attraversando... sta scendendo verso Reggio, ha attraversato l'Ambra 18...

X: e guarda io ce n'ho due che hanno fatto 'sta.. 'sto casino qua.

Moro: come si chiama?

X: oh, la prima la fai Juliet Golf 601... ed è pure militare mi dice il (revisore).

Moro: l'altra?

X: l'altra Friendly Alpha Golf 306 DC9 per Catania.

Moro: Alpha golf?

X: 306.

Moro: 306.

X: Alitalia 138.

Moro: Kappa.

X: ciao.

Moro: ciao... (verso l'int: la 403).

Nr.35

ore 21.57Z - Moro e X:

Moro: pronto?

X: dimmi

Moro: pronto?

X: ti sento

Moro: senti tu a fianco... vicino all'Alpha Kilo...676 la... ci hai la Lima Lima la 421 hai detto.

X: eh!

Moro: questa Lima Lima 421 me la stanno mandando su Ponza.

X: ma sta sotto Ponza... sta a 5 miglia dietro a Zombi.

Moro: e sta a 10 miglia a nord di Ponza invece...

X: da Catania.

Moro: e prima me la mandavano Zombi, adesso però l'hanno fatta Friendly.

X: vabbuò, comunque qua di Zombi ce n'è una sola, eh... il resto è tutto traffico Friendly, eh.

Moro: va bene, va.

X: ciao.

Nr.36

ore 22.06Z - Moro e X:

X: dimmi.

Moro: Alghero Carbonara.

X: Alghero Carbonara ... ma sicuro che era Carbonara?

Moro: signorsì.

X: aspetta.

Moro: (verso l'int.: un cazzo).

Moro: ahò.

X: ahò, pensavo che che (inc.) Alpha Mike 59,401.

Moro: come?

X: Mike 59,401.Charlie 141 da (Torrocion), Oscar Echo Delta Romeo, questo fece Alghero alle 21.51.

Moro: Kappa.

X: mò fa Carbonara e poi taglia.

Moro: signorsì.

X: ciao.

Moro: ciao.

Le telefonate nr.32-33-34 e 35 sono tra i siti di Marsala e Licola. Gli operatori sono il sergente maggiore Loi e il sergente maggiore Gambardella. In queste telefonate emerge la presenza di un velivolo militare al quale viene attribuita la taccia con sigla JG601. In particolare sulla telefonata delle ore 22.06Z si fa riferimento a un Charlie 141, come quello che sarà oggetto di discussione nella conversazione delle ore 22.22Z - nastro D - canale 20 prima e poi 14 - di Martina Franca, in quanto questo velivolo militare a Martina Franca era stato trasmesso con il numero di traccia AJ421, cioè la stessa sigla che era stata assegnata al DC9 dell'Itavia. Questo numero di traccia, si appurerà, non risulta sul tabulato di riduzione dati di Marsala in quella fascia oraria, cioè tra le ore 21.50Z e le 22.30Z, ma soltanto tra le ore 18.53Z e 18.59Z ed in questo caso identifica il DC9 Itavia. Dalla conversazione tra gli operatori non si evince il numero di traccia.

Nr.37

Canale 22 ore 19.30Z Vitaggio e Ballini da Moro e Patroni Griffi da Sasso.

Vitaggio: pronto?

Patroni: sono Patroni Griffi, chi è?

Vitaggio: sergente maggiore Vitaggio.

Patroni: senti un pò con Palermo poi avete pa... avete contattato?

Vitaggio: sì, sì.

Patroni: cosa di dice Palermo.

Vitaggio: Palermo non l'ha avuto mai in contatto.

Patroni: mai avuto in contatto?!

Vitaggio: sì.

Patroni: quindi voi neanche l'avete controllato mi confermate?

Vitaggio: no, confermiamo che non l'abbiamo mai controllato.

Patroni: mai controllato, nè Palermo ha avuto nessun contatto?!

Vitaggio: nessun contatto.

Patroni: ma con col controllo di Roma avete.

Vitaggio: un attimo che il capitano Ballini ci ha delle... un attimo.

Patroni: sì.

Ballini: pronto?

Patroni: dimmi Ballini.

Ballini: allora guarda Roma mi ha dato l'ultimo contatto a... sulla radiale da Papa Alpha Lima.

Patroni: Papa Alpha Lima.

Ballini: 177.

Patroni: 77.

Ballini: 115 miglia.

Patroni: 115 miglia.

Ballini: livello 250.
 Patroni: 250...
 Ballini: era sull' Ambra 13 in discesa.
 Patroni: Ambra 13 in discesa, a che ora questo?
 Ballini: e un attimo (verso l'int.: Abate, si faccia dire a che ora è stato l'ultimo contatto)... eh, Patroni Griffi?
 Patroni: dimmi Ballini.
 Ballini: senti io ho chiamato un Kilo Mike, un civile e che era su Palermo e l'ho fatto chiamare in frequenza questo... Itavia.
 Patroni: sì.
 Ballini: e mi ha detto che non ha avuto nessun contatto.
 Patroni: nessun contatto.
 Ballini: non lo so, il soccorso che deve fare?
 Patroni: il soccorso io l'ho già allertato il soccorso, sta facendo le sue indagini per il momento, le sue azioni di competenza.
 Ballini: va...
 Patroni: senti un pò allora Papa Alpha.
 Ballini: sì.
 Patroni: radiale 177
 Ballini: esatto 115 miglia.
 Patroni: 115 miglia, livello 250.
 Ballini: esatto, un attimo solo... (verso l'int.: a che ora è stato, ai 55?) allora l'ultimo contatto è stato ai 55 della scorsa.
 Patroni: 18.55.
 Ballini: esatto.
 Patroni: ok.
 Ballini: ciao.
 Patroni: ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e la sala operativa del 3° SOC. Questa è la seconda ed ultima volta che il capitano Ballini appare nelle registrazioni telefoniche di Marsala.

Nr.38

ore 19.35Z - Moro e Campo:

Campo: pronto?

Moro: ahò, eh...

Campo: e (Sardo) che fai, ti mando io un aviare?

Moro: No, senti Campo.

Campo: sì, dimmi.

Moro: guarda la Synadex è annullata, eh.

Campo: sì ah scusa, qua ci ho il collegame... sì, ma già ho ricevuto comunicazione per questo.

Moro: da chi?

Campo: da Victor Golf alle 19.19 riferito alle 19.13.

Moro: va buono.

Campo: ok?

Moro: ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e Siracusa. L'operatore di Marsala è il maresciallo Sardu. Nella telefonata si evince che l'esercitazione Synadex è stata annullata come comunicato da "Victor Golf" alle ore 19.19Z. La sigla "Victor Golf" corrisponde al sergente maggiore Vitaggio Giuseppe.

Nr.39

ore 20.18Z - Abate da Moro,X, X1, Fusco e Z2.

Omissis...

Abate: (inc.) senti (inc.) oh, Fusco? Abate sono un'oretta fa hai sentito qualche aereo chiamare?

Fusco: no.

Abate: eh?

Fusco: no.

Abate: non ci ha chiamati nessuno?

Fusco: (inc.)

Abate: no, perché è caduto un aereo a Palermo.

Fusco: è caduto?

Abate: eh.

Fusco: a Palermo?

Abate: eh!

Fusco: (inc.)

Abate: eh vabbè, oh, tu allora non hai sentito nessuno?

Fusco: no.

Abate: no? Ciao.

Abate: pronto?

X2: senti, sapete a che ora la Capitaneria di Porto ha mandato fuori le sue imbarcazione?

Abate: guardi che Palermo ci ha comunicato che stavano partendo

X2: a che ora?

Abate: eh, mo' glielo chiedo, e mi faccio dare l'orario ti richiamo

X2: ecco, sì, grazie, ciao.

La telefonata è interna al sito di Marsala. Abate chiede a Fusco, sottufficiale addetto alle trasmissioni, se per caso ha sentito chiamare il DC9. Viene risposto negativamente.

Nr.40

ore 20.31Z - Abate da Moro e Patroni Griffi:

Moro:pronto?

Patroni: il capitano Ballini per piacere

Moro:eh, guardi è andato in questo momento al bagno.

Patroni: chi è che parla?

Moro:sergente Abate, mi dica

Patroni: Abate, di un pò, ma voi in tutto questo periodo qui avete notato traffico americano in zona?

Moro:no, no.

Patroni: nemmeno uno?

Moro:niente.

Patroni: niente?!

Moro:è de è decollato, chi è il capitano Patroni Griffi?

Patroni: sì, sono io.

Moro:eh, è decollato quanto noi abbiamo dato... cioè quando ci avevano comunicato dal settore che stavano decollando i voli del soccorso, no?!

Patroni: sì.

Moro:quando ci hanno, ci avete detto che stavano decollando gli aerei del soccorso da Sigonella.

Patroni: sì.

Moro:è decollato il Jimmy 159139.

Patroni: e che è questo?

Moro:è un... è un Papa 3, un Atlantic probabilmente, e...

Patroni: vabbè, e allora è decollato?

Moro:eh.

Patroni: vabbè, no, non c'entra niente questo.

Moro:e da allo. E da allora non è decollato più nessuno.

Patroni: va bene, ok grazie.

Moro:niente.

La telefonata è tra il sito di Marsala e la sala operativa del 3° SOC. Anche in questa occasione Patroni Griffi chiede del capitano Ballini. L'operatore di Marsala gli risponde che "è andato al bagno". A richiesta di Patroni Griffi, Abate senza esitazione risponde che non è stato avvistato traffico americano. Tuttavia, da testimonianze agli atti di sottufficiali ed ufficiali AM, si può affermare che il Jimmy (gergale di JM) seguito da 4 o più cifre designa il velivolo militare C141.

Nr.41 ore 21.10Z Muti e (Slovino)

Slovino: sì, avanti.

Muti: tenente Muti.

Slovino: sergente (Slovino) ,dica, come va?

Muti: va abbastanza bene.

Slovino: ok, meglio così, dica.

Muti: no, no, volevo sentire una voce amica.

Slovino: aha ...

Muti: come va?

Slovino: bene, grazie bene, lei che sta facendo la notte?

Muti: sì, sì.

Slovino: ah ... già sta in turno quindi là.

Muti: eh ...

Slovino: capito ... beh, che si fa di bello di là?

Muti: che si fa di bello?!

Slovino: eh!

Muti: e c'è il sole, c'è il mare, c'è ... c'è tutto.

Slovino: oggi che ha fatto una bella giornata là sì?!

Muti: e sì! Ci mancherebbe qui si muore, io sto distrutto per ... per il calore qua.

Slovino: ah. ...

Muti: mi sto sciogliendo.

Slovino: ho capito, qua invece ha fatto un piccolo temporaluccio il pomeriggio.

Muti: e sì l'ho saputo!

Slovino: mannaggia la miseria qua ... tutte le cose strane succedono qua sotto.

Muti: eh no, e non è strano là, è normale!

Slovino: eh, è normale ...

Muti: eh!

Slovino: comunque si trova bene, sì?!

Muti: sì, sì, abbastanza bene.

Slovino: ah, ci (inc.)

Muti: Gerardo che dice?

Slovino: Gerardo, Gerardo è smontato stamattina.

Muti: ah!

Slovino: eh!

Muti: non sapete niente cosa dice?

Slovino: no ... almeno io no, non lo so, quindi non ... non avrei idea nemmeno di cosa dire insomma.

Muti: come guida caccia chi c'è?
 Slovino: eh?
 Muti: come guida caccia chi c'è?
 Slovino: ci sta ... Matano e Bufanieri.
 Muti: ah ... me li passi?
 Slovino: e un attimo, vediamo se stanno in sala pausa.
 Slovino: stanno a vedè il film Muti.
 Muti: ah!
 Slovino: eh!
 Muti: ok, ci ... ci risentiremo magari.
 Slovino: ok, vi auguro tante cose, ciao.
 Muti: eh ... buona ... buona notte (ride).
 Slovino: altrettanto.
 Muti: ciao.
 Slovino: ciao, ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e il 31° CRAM di Jacotenente. Il nominativo di Slovino deve leggersi per Zollino. Il guida caccia, tenente Muti, vuole parlare con qualcuno per sentire “una voce amica” e chiede anche dei guida caccia di Jacotenente che, però, non rispondono al telefono perché stanno a guardare un film.

Nr.42

ore 21.44Z - Moro e X.

Moro: sì avanti ... Pronto?

X: pronto?

Moro: pronto?

X: scusate, pronto, mi sentite?

Moro: eh?

X: mi sentite?

Moro: sì, sento.

X: oh ... eh ... quello sopra voi.

Moro: sì.

X: Barca vi ha passato in cross (inc.) quell'Alpha Golf 266, no.

Moro: Alpha Golf?

X: 266.

Moro: beh!

X: e potrebbe essere, diciamo al 99 per cento quell'aereo là, il DC9.

Moro: sì.

X: voi ... voi non l'avete visto per niente, no?!

Moro: non è stato controllato per niente.

X: eh, no, non è casomai che avete controllato in quella posizione qualche altro aereo ... qualche altro aereo, magari, con una rotta diversa ... cioè stiamo cercando un pò di dar ... diciamo ...

Moro: no, no, no, comunque ecco, eh ... nel ... pronto?

X: sì.

Moro: e le passo l'identificatore così saprà dirle meglio.

X: quello che stava in quel ... allora eh!

Moro: eh, sì, sì.

La telefonata è tra il sito di Marsala e il 3° SOC. Gli operatori che colloquiano sono il tenente Muti e il maresciallo Attanasi. Nel corso della telefonata dopochè l'operatore di Marsala riferisce di voler passare l'identificatore che si trovava in servizio al momento dell'incidente, si percepisce ascoltando la conversazione telefonica, che il tenente Muti chiama il sergente maggiore Loi.

Nr.43

ore 21.47Z Abate da Moro e Attanasi

Abate: pronto? ... Sono il sergente Abate, chi parla?

Attanasi: maresciallo Attanasi.

Abate: mi dica maresciallo.

Attanasi: eh ... quando Barca vi ha passato in cross (inc.) quell'Alpha Golf 266, no?!

Abate: eh!

Attanasi: oh, voi in quella zona non l'avete visto?

Abate: no, no, niente.

Attanasi: nessun velivolo?

Abate: no, comunque ... a me Palermo mi ha detto che quello che diceva Barca ... era una cazzata.

Attanasi: perché?

Abate: perché, eh ... mo' il motivo non lo so, no, però io l'ho avvertito quando Barca mi ha detto ai 45 ... alle 19.45 che hanno avvistato su Ponza ai 5 ...

Attanasi: ma era le 18.45.

Abate: no.

Attanasi: anzi per l'esattezza alle 18.50.

Abate: no, a me l'ha comunicata alle 19.45, no?! E allora alle 18.50

Attanasi: Abate non ti confondere con gli orari.

Abate: no, no, marescià, ... aspetti ... Barca l'ha identificata, l'ha vista su Ponza alle 18.50 ... oh, però a me ... me l'ha detto alle 19.45 questo fatto, no?! ... Oh, poi alle 19.00 stava sull'Ambra 13 Bravo ... ed era l'Alpha Golf 266.

Attanasi: guarda, se tu mi dici che Barca te l'ha dato alle 19.45.
Abate: eh, poi mi ha detto che voi stavate ... cioè vi stava facendo il plottaggio di questa traccia a voi.
Attanasi: stiamo parlando di una traccia delle 18.50, non delle 19.45 eh ...
Abate: eh, e quella là delle 18.50 ... lui me l'ha data a me sulla linea del S T O ... alle 19.45.
Attanasi: eh
Abate: come ... come orario comunicato a me.
Attanasi: cioè (inc.) ormai non più come avvistamento, ma come informazione.
Abate: come traccia da plottare, che vi stava plottando a voi per informazione ... oh, io adesso di 'sto fatto.
Attanasi: sì.
Abate: ho avvertito Palermo, gli ho detto, dico: vedi che c'è stato Barca che l'ha avvistata su Ponza alle 18.50.
Attanasi: praticamente allora Barca a te non te l'ha data alle 18.50 bensì te l'ha dato un'ora dopo.
Abate: sì, perché gliel'ho chiesta io.
Attanasi: e solamente così per ...
Abate: sì, eh, eh, eh ... e poi ... io gli ho detto 'sto ... 'sti particolari, no?! Cioè quello che m'aveva detto Barca a me, che loro l'avevano vista su Ponza ai 50, che a 00 stava sull'Ambra 13
Attanasi: vabbè, abbiamo assodato questo fatto qui.
Abate: e Palermo, scusa, Palermo mi ha detto che è una cazzata.
Attanasi: e perché?
Abate: e mo' non lo so, dice guarda digli a Barca che è una cazzata, che è impossibile che stava là sopra a quell'orario.
Attanasi: alle 19.00.
Abate: alle 18, eh ... alle 19.00 ... sull'Ambra 13 Bravo.
Attanasi: no ... Ambra 13 Alpha a quell'ora.
Abate: Alpha.
Attanasi: Papa Kilo.
Abate: eh, eh, eh!
Attanasi: ah, (inc.).
Abate: comunque lui ha detto che è una cazzata, mo' non lo so se è vero.
Attanasi: comunque può darsi che dato che quelli c'hanno ancora ... l'altro sistema, no?!
Abate: eh

Attanasi: è facile che l'abbiamo dato in (inc.) e sia arrivato lì, hai capito?
 Abate: ah, ah, ho capito.
 Attanasi: capito?
 Abate: sì.
 Attanasi: non lo so, tu non lo so se sei ... ci sei arrivato ... con l'altro sistema?
 Abate: marescià, io è 8 anni che sto a Marsala, eh.
 Attanasi: e allora lo sai.
 Abate: l'ho fatto, ho fatto i turni pure per ... là, quindi.
 Attanasi: allora lo sai, cioè.
 Abate: senti.
 Attanasi: sì, il fatto, perché l'ultimo contatto radio è stato ai 55, no?!
 Abate: eh!
 Attanasi: e Barca dice ...
 Abate: sì, gliel'abbiamo detto noi, cioè...
 Attanasi: ah, glielo avete detto voi, quindi, quei 5 minuti, quello spostamento, può darsi che siano delle battute in (inc.).
 Abate: eh!
 Attanasi: capito?
 Abate: comunque sta, l'elicottero, il Kilo.
 Attanasi: sì, sì, lo sappiamo, lo sappiamo.
 Abate: quindi più di quello.
 Attanasi: no, io adesso ti volevo chiedere un'altra cosa .
 Abate: eh!!
 Attanasi: ti volevo chiedere un'altra cosa verso quell'ora, verso le 18.50
 Abate: sì.
 Attanasi: pronto?
 Abate: sì, sì, sto qua.
 Attanasi: verso le 18.50 più o meno in quella zona la, Papa Lima.
 Abate: eh!
 Attanasi: almeno voi il traffico Friendly lo registrate da qualche parte o no?
 Abate: noi c'abbiamo il registro che registriamo tutta la... tutti i piani di volo, pure quelli che ci passa Barca.
 Attanasi: no, no io parlo come battuta... come battuta del traffico.
 Abate: no, no, noi ... viene registrato tutto tramite (Giacomino)
 Attanasi: eh, anche il traffico Friendly?
 Abate: tutto, tutto quanto... da noi ci sta un fatto che noi abbiamo visto... che poi l'abbiamo pure chiamato in frequenza sulla guardia... il Kilo Mike 153.

Attanasi: e che c'era?

Abate: era un Boeing 720 diretto a Malta, l'abbiamo chiamato in frequenza e gli abbiamo detto se... lui aveva visto qualche cosa, aveva sentito qualche aereo, ha chiamato pure lui sto' velivolo se... Itavia 870... l'ha chiamato pure lui perché stava su Palermo e l'ha fatto... l'ha chiamato un paio di volte, però lui dice: io non l'ho visto (inc.) e tanto meno mi sta rispondendo.

Attanasi: senti una... una cosa.

Abate: eh... comunque guardi secondo me questo qua sotto non c'è mai arrivato.

Attanasi: sì, sì, è chiaro senti, una cosa.

Abate: eh!

Attanasi: eh, voi il traffico Friendly quindi lo registrate tutto?!

Abate: certo noi... tutto quanto viene registrato.

Attanasi: oh, una cosa eh.... più o meno ogni quanto tempo viene cancellato quel traffico?

Abate: no, niente, quello viene registrato sui nastri.

Attanasi: e la nastro poi rimane?

Abate: certo!

Attanasi: ah, va bene.

Abate: come resta pure... il ... la ... sulle frequenze, no?!

Attanasi: sì, sì, sì, no perché probabilmente bisognerà fare la

Abate: la data reduction.

Attanasi: la data reduction, sì.

Abate: ma comunque non c'è stata perché

Attanasi: no, no, noi vogliamo sapere un'altra cosa vogliamo sapere.

Abate: eh!

Attanasi: perché, eh.. perché ... non lo so c'è qualche supposizione... casomai ci sia stato qualche dirottamento, capito?

Abate: ah, comunque guardi per quel periodo, cioè per quella... perché c'era prima un aereo in un primo momento l'identificatore MIO si era preoccupato, no, che c'era mo' il ... mo' glielo dico il nominativo, dunque era Bravo Mike 330 o 390 che veniva da Roma diretto a Palermo ...

Attanasi: e che cos'era?

Abate: era un DC9, questo però è sceso sull'Ambra 18.

Attanasi: ho capito.

Abate: allora quello là ha detto, dice: probabilmente cioè si è preoccupato, no?! Dice: non è che quello là che noi stiamo cercando al posto di scendere sulla 13... se n'è andato sulla 18?

Attanasi: ho capito.

Abate: ed è l'unico traffico che abbiamo visto prima.
Attanasi: ho capito.
Abate: poi abbiamo chiamato Palermo, dico: guarda così, così... dice: no, era quello là che veniva da... Roma.
Attanasi: quell'ora lì, l'unico... l'unico questo DC9 dell'ATI che avete controllato?
Abate: no, questo qua è l'unico sulla 18.
Attanasi: e poi quello (inc.).
Abate: sulla 13 il Kilo Mike che andava a Malta.
Attanasi: altro traffico non avete...
Abate: niente, niente, niente.
Attanasi: va bene, no perché, vabbè, casomai ripeto c'è qualche richiesta di ...
Abate: vabbè, in caso qua stiamo, quindi.
Attanasi: vabbè ,ciao.
Abate: ciao.

In questa telefonata il sergente Abate e il maresciallo Attanasi, assistente del capo controllore del SOC, discutono e riepilogano gli accadimenti dal momento dell'identificazione dell'aereo da parte di Licola alla scomparsa dello stesso, e del mancato avvistamento del DC9 da parte di Marsala. Abate riferisce in particolare che Licola ha comunicato la traccia AG266 alle ore 19.45 sulla linea dello S.T.O. e non alle 18.50Z in cross tell. Precisa ancora che il traffico viene registrato tutto tramite "Giacomino". Il sottufficiale nel corso dei vari interrogatori non ha mai saputo spiegare la terminologia usata quella sera. Quando Attanasi chiede che bisognerà fare la data reduction, Abate risponde in modo evasivo e il discorso continua su altri argomenti.

Nr.44

ore 21.59Z - Abate da Moro, Patroni Griffi e X:

Patroni: pronto?
Abate: sono il sergente Abate, chi parla?
Patroni: capitano Patroni Griffi.
Abate: e per cortesia me lo può passare quel maresciallo che ho parlato poco fa?
Patroni: un attimo.
Abate: grazie, buongiorno.
X: dimmi Abate.
Abate: senta, io poco fa mi sono dimenticato di dirle un'altra cosa
X: sì.

Abate: in quel momento, quei 5 minuti, 10 minuti, stavamo incominciando per fare la manfrina là, no?! Quindi probabilmente mica ha registrato tutto, non lo so mo', dovremo vedere in caso.

X: vabbè.

Abate: capito? Che avevamo staccato per caricà il programma quello là.

X: va bene.

Abate: al 50 per cento può darsi pure che manco quella là abbia registrato.

X: va bene!

Abate: comunque di norma si registra tutto.

X: quando fate il passaggio. No, per quella... quella manfrina lì l'avvistamento funziona o no?

Abate: sì, sì, certo... cioè... al posto del.. dell'automatico, no?

X: ho capito

Abate: ce li passa sul sistema vecchio che usavamo.

X: ho capito, va bene!

Abate: capito?

X: no, l'importante che ci sia sempre, che non ci sia delle pause...

Abate: no, no, ma al limite guarda sarà stato 5 minuti proprio... ma in 5 minuti s'è persa insomma.

X: vabbè, con quel fatto che è successo magari pure per un minuto, no, dico.

Abate: ma comunque se ci fosse stata la traccia l'avremmo vista... sia in una parte o l'altra l'avremmo vista... capito?

X: va bene, ciao.

Abate: sì, ciao.

Il maresciallo Abate parla nuovamente con Attanasi e facendo riferimento alla precedente conversazione gli sottolinea che, probabilmente, a Marsala non era stato registrato tutto in quanto stavano per iniziare la "manfrina" (il riferimento é alla esercitazione) e che pertanto non era da escludere che la traccia di cui avevano parlato nella telefonata precedente, non fosse stata registrata. Abate, a richiesta di Attanasi se nel corso della "manfrina" l'avvistamento funzionasse o meno, risponde affermativamente in quanto usavano il vecchio sistema.

Nr.45

ore 22.03Z: - Abate, X e Maggio

X: pronto?

Abate: eh, passami Maggio.

X: un attimo.

pausa
Abate: (inc.)
Maggio: eh!
Abate: senti scusami, dovremo fare quella cosa che ha detto il capitano Ballini.
Maggio: beh!
Abate: ci vieni in sala?
Maggio: ora la devi fare?
Abate: sì.
Maggio: è urgente (inc.)?
Abate: eh, insomma.
Maggio: ho capito... che te l'ha detto lui?
Abate: sì.
Maggio: mo' vengo ... ciao.

La telefonata è interna al sito di Marsala. Il contenuto di questa conversazione sarà oggetto di particolare attenzione, tenuto conto che il Maggio sarà identificato soltanto nel 95. Questi, come si vedrà più innanzi, riferirà che quella sera vennero ascoltati i nastri di registrazione TBT.

Nr.46

Canale 13 ore 19.47Z - Moro e Barca:

Moro:pronto? pronto?

Barca: pronto?

Moro:senti, non e che voi avete per caso identificato il Giu...eh, l'India Hotel 870?. Barca?

Barca: sì?

Moro:non è che voi per caso avete visto l'India Hotel 870.

Barca: senti, stiamo parlando con Sasso, ci stiamo mettendo d'accordo con loro, va bene?

Moro:ma non l'avete visto?

Barca: senti, sta facciamo... stiamo facendo plottare una traccia che probabilmente forse sarà proprio quello...

Moro:eh dove sta?

Barca: dove stava ... no dove sta!

Moro:eh, dove stava?

Barca: dove stava... adesso la passiamo noi a Sasso tutta quanta...

Moro:e vabbè, dammela a me perché qua con Palermo e con Roma

Barca: senti, era l'Alpha Golf 266 probabilmente.

Moro:26.

Barca: che ha fatto Ponza intorno ai 50?

Moro:aspetta eh, Ponza ai 50.

Barca: sì, ed era l' Alpha Golf 266.
Moro: uhm!
Barca: e noi l'abbiamo perso sull' Ambra 13 Bravo ai 00.
Moro: sì, infatti dovrebbe essere lei.
Barca: dovrebbe essere questa eh!?
Moro: sì, sì... perché guarda eh, Roma... l'ulti... pronto?
Barca: sì, ti sento vai.
Moro: eh, l'ultimo contatto con Roma ai 55... 18.55.
Barca: sì, corrispondono con i nostri co... con i nostri (inc.)
Moro: e appunto dovrebbe essere quella...
Barca: senti.
Moro: eh.
Barca: mi fate il favore?
Moro: eh.
Barca: di chiamarci il meno possibile su questa linea.
Moro: va bene, ciao.
Barca: ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e Licola. Gli operatori che colloquiano sono il sergente Abate e il maresciallo Sarnataro. L'operatore di Marsala chiede a Licola se ha visto il DC9. Licola riferisce che stava trasmettendo il plottaggio al SOC di Martina Franca, precisando che il volo è stato identificato con il numero di traccia AG266. Aggiungeva, inoltre, che era stato identificato intorno alle 18.50Z su Ponza ed era stato controllato fino alle ore 19.00Z sull' Ambra 13 Bravo.

Il sergente Abate, invece, sia sul registro dell'IC che nelle conversazioni con Attanasi non farà risultare la sua richiesta di informazioni, ma soltanto la ricezione da parte di Licola del numero di traccia AG266 correlata al DC9 Itavia.

Nr.47

Canale 13 ore 19.49Z Moro e X:

Moro: pronto?

X: ohe, l'ultima posizione (Georef) dell' Alpha Golf 266.

Moro: eh... e dammela.

X: che l'ho avvistata io è sull' Ambra 18 Bravo ai 00.

Moro: e me l'hai data.

X: eh, e tu devi interrogare il nastro mo'?

Moro: no, no e io non l'ho vista proprio.

X: ah, non l'hai vista proprio tu?

Moro: no, no.

X: vabbuò, ciao.

Moro: ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e Licola. Gli operatori che conversano sono il sergente Abate e il maresciallo Sarnataro. Marsala chiede l'ultima posizione della traccia AG266 e l'operatore di Licola gli risponde "sull'Ambra 18 Bravo ai 00", invitandolo ad interrogare il nastro. Il sergente Abate gli risponde che la traccia non è stata vista. Per affermare ciò, e richiedere l'ultima posizione della traccia che Licola gli aveva comunicato poco prima, il sergente Abate deve aver sicuramente controllato una riduzione dati, nella quale, appunto, quel numero di traccia non risulta.

Nr.48

Canale 13 ore 19.50Z - Moro e X:

Moro: pronto?

X: stai sempre controllando tu, è vero?

Moro: no, io non sto contro... io sto... sto chiamando

X: ok, comunque controlla.

Moro: comunque senti.

X: dimmi.

Moro: mo' Barca.

X: come?

Moro: mo' un altro sito vicino a noi, no?

X: ah, scusa, scusa un attimo ... cosa?

Moro: l'hanno controllato dice, probabilmente... ai 50 su Ponza?

X: lo hanno controllato ai 50 su Ponza?

Moro: eh! Però dall'ora scorsa.

X: dell'ora scorsa ai 50 ho capito.

Moro: eh, ai 13 sulla... ai 00 stava sull'Ambra 13 Bravo.

X: ai 00 sull'Ambra tre... aspetta un attimo che prendo appunto, aspetta.

Moro: però non è sicuro perché loro stanno facendo il plottaggio per vedere se è quella là.

X: cioè stanno facendo?

Moro: il plottaggio, cioè stanno ri... verificando tutte le posizioni.

X: va bene, allora senti un pò, ai 50... ai 50 era?

Moro: su Ponza.

X: su Ponza.

Moro: eh.

X: poi ai 03?

Moro: ai 00 sull'Ambra 13 bravo.

X: Ambra 13 Bravo... e poi...? fino a qui?

Moro: sì.

X: vabbè, solo questo con... cioè dopo questo contatto, avvistamento non è più controllato?

Moro: non l'hanno più controlla...

X: come?

Moro: lo stanno vedendo, stanno vedendo, lui lo sta passando al settore poi con... dal settore ci dirà dove stava.

X: eh, va bene, allora mi fai sapere qualcosa...

Moro: sì, ciao.

X: ok, ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e Palermo. L'operatore di Marsala è il sergente Abate. Comunica a Punta Raisi quanto è venuto a conoscenza da parte del sito di Licola.

Nr.49

Canale 13 ore 20.03Z - Moro e Barca:

Barca: dica?

Moro: Barca?

Barca: eh?

Moro: mi confermi quella notizia che mi avevi dato, perché lo vuol sapere Palermo.

Barca: che vuole sapere Palermo?

Moro: se... voi l'avete avvistato su Ponza ai 50 e ai 00 stava sull'Ambra 13 Bravo.

Barca: ok.

Moro: sì?

Barca: eh.

Moro: e l'ultima posizione me la puoi dare in (Georef)?

Barca: in Ge?

Moro: l'ultima posizione in (Georef).

Barca: Ambra 18 Bravo.

Moro: sull'Ambra 18 Bravo.

Barca: eh.

Moro: eh! ok.

Barca: eh.

Moro: ciao...oh?

Barca: Ambra 13 Bravo.

Moro: sì, sì, l'ho capito, l'ho capito.

Barca: meno male, ah.

La telefonata è tra Marsala e Licola. Gli operatori sono il sergente Abate e il maresciallo Sarnataro. Abate chiede conferma nuovamente a

Licola dei dati comunicati con le precedenti telefonate delle ore 19.47Z e 19.49Z, in quanto lo vuol sapere Punta Raisi.

Nr.50

Canale 13 ore 20.18Z - Moro e Roma:

Moro: sì, dimmi.

Roma: senti Marsala sono il supervisore di Roma.

Moro: dimmi.

Roma: volevo sapere una cosa a proposito di quell'Itavia.

Moro: sì.

Roma: voi l'avete mai seguito sul radar o non l'avete mai visto?

Moro: noi non... non l'abbiamo visto perché stavamo... facendo un'esercitazione.

Roma: ho capito.

Moro: e c'eravamo... almeno non...

Roma: no, siccome quando io t'ho chiesto notizie... mi hai dato esattamente la posizione del Kilo Mike.

Moro: sì.

Roma: l'altro che seguiva.

Moro: eh.

Roma: io pensavo che stesse seguendo anche l'Itavia, voi l'Itavia non l'avete mai seguita?!

Moro: e non l'abbiamo mai vista.

Roma: mai vista, eh!

Moro: ma stava prima o dopo il Kilo Mike?

Roma: voi quando acquisite, quando cominciate a vedere l'aeromobile, a che (inc.)?

Moro: ma stava prima o dopo il Kilo Mike?

Roma: voi quando acquisite, quando cominciate a vedere l'aeromobile, a che (inc.)?

Moro: e dipe... e dipende se ci ha gli IFF.

Roma: bè, sì, questo ci ha gli IFF, il (moto-rectius: modo C; nde C), no?!

Moro: eh.

Roma: quindi voi in pratica all'incirca dove li vedete a ...

Moro: ah, certe volte anche su Ponza li vediamo... pronto?

Roma: sì.

Moro: e certe volte anche su Ponza li vediamo.

Roma: arrivate fino a Ponza addirittura?!

Moro: eh.

Roma: quindi voi questo non l'avete seguito?

Moro: no, non l'abbiamo visto.

Roma: perché avevate l'esercitazione?

Moro: eh!

Roma: va bene, ok, grazie.

Moro: prego.

La telefonata è tra il sito di Marsala e l'ACC di Ciampino. Gli operatori che parlano sono il sergente maggiore Loi ed il supervisore capitano Grasselli. Marsala afferma di non aver mai identificato il DC9. Ciampino, però, gli fa notare che quando ha chiesto notizie del Kilo Mike, cioè l'Air Malta, gli è stata data l'esatta posizione per cui pensava che avevano seguito anche il DC9 in quanto precedeva lo stesso di circa 10 minuti. Loi conferma che non hanno seguito il DC9 perché erano impegnati nell'esercitazione.

Nr.51

Canale 13 ore 20.24Z - Moro e X (Palermo)

Moro: pronto?

X: eh, Moro?

Moro: dimmi.

X: hai fatto altri sviluppi per quello lì?

Moro: no, no.

X: cioè quindi 18.50 e 19.00...

Moro: uhm... no, ma questi a me senti, me li ha dati Licola...

X: chi?

Moro: eh, Napoli là, dalle parti di Napoli.

X: Napoli?

Moro: eh, quell'altra cosa che sta qua.

X: ah, non l'avete registrato voi?

Moro: no, noi non l'abbiamo proprio visto.

X: ah, ho capito e vabbè.

Moro: questo è stato controllato da ... da un altro, capito?

X: da un altro...

Moro: però mi sa che hanno pure sbagliato questi.

X: appunto, è sbagliato pure.

Moro: eh, e sbagliato, no?!

X: e allora non ... vabbuò.

Moro: vabbè.

X: ciao.

Moro: ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e Palermo. L'operatore di Marsala è il sergente Abate. Punta Raisi riferisce a Marsala che i dati

comunicati alle ore 19.50Z sono sbagliati. Gli viene risposto che gli stessi sono stati ricevuti da Licola poiché il sito non ha visto il DC9. Anche in questa circostanza l'affermazione di Abate di non aver visto il DC9 sembra essere desunta da una verifica che in quel momento poteva essere riscontrata solo tramite una riduzione dati.

Nr.52

Canale 13 ore 20.26Z - Moro e X:

X: ahò?

Moro: ahò...

X: eh!

Moro: vedi che Palermo.

X: eh.

Moro: riguardo all'aereo che stava su Ponza... è 'na cazzata!

X: eh?

Moro: è una cazzata, non è... non è corretto.

X: perché?

Moro: probabilmente voi.

X: eh.

Moro: stavate portando il Kilo Mike... mo' ti dico io come si chiama, 153 diretto a Malta... hai capito?

X: ma noi dietro ne abbiamo un'altra.

Moro: dietro ne avete un'altra?

X: dietro ne abbiamo un'altra e davanti un'altra.

Moro: ah.

X: praticamente con lo stimato.

Moro: eh.

X: di Palermo ai 23.

Moro: eh.

X: per noi va bene questo.

Moro: no, Palermo ai 15 doveva essere...

X: ah, Palermo ai 15.

Moro: eh!

X: vabbuò, e allora è quella dietro.

Moro: quella di dietro?

X: cioè la Lima Kilo 477.

Moro: ah.

X: tu l'hai avvistata la Lima Kilo4...?

Moro: no, no, niente, io ho avvistato solamente l'Alpha Golf 262.

X: e basta?

Moro: e basta.

X: ma perché stavate fuori?

Moro: no e sta... no, stavamo efficienti.

X: e tutte 'ste tracce che stavano in discesa non avete visto un cazzo?

Moro: no.

X: sogni d'oro.

Moro: stavamo facendo la Synadex.

X: ah, ah... ciao.

Moro: ciao... (verso l'int.: ce n'hanno 13 (inc.) e Barca).

La telefonata è tra il sito di Marsala e Licola. Gli operatori sono il sergente Abate e il maresciallo Sarnataro. Marsala comunica a Licola l'inesattezza dei dati trasmessi alle 19.47Z, precisando che essi, probabilmente, stavano controllando il KM, cioè l'aereo maltese. L'operatore di Licola fa presente che avevano due tracce l'AG266 e la LK477 chiedendo se avevano identificato anche quest'ultima traccia, LK477; Abate risponde che è stata identificata solo l'AG262 e nient'altro. Il maresciallo Sarnataro chiede notizie sulle tracce che stavano in discesa, il sottufficiale di Marsala risponde di non aver identificato nulla perché era in corso l'esercitazione Synadex. Anche in questo caso le risposte che comunica il sergente Abate appaiono tratte da una consultazione di una riduzione dati o altrimenti bisogna pensare che fossero risposte casuali.

Nr.53

Canale 10 ore 17.22Z:

X: (dall'interno) - Attenzione, il sergente maggiore (inc.) si rechi in sala telex. Attenzione, ripeto il sergente maggiore (inc.) si rechi in sala telex.

I periti fonici non sono riusciti ad interpretare il nome del sergente maggiore e pertanto indicarono incomprensibile la parola. Ma dai ripetuti riascolti effettuati da questo Ufficio, invece, si riusciva a percepire il nome di D'Amico. Il sergente maggiore D'Amico Carlo, operatore MIO, unico al CRAM nel 1980 con questo cognome, il 27.06.80 figura sul registro dell'operatore MIO smontante alle ore 11.00Z e di nuovo in servizio la mattina del 28.06.80 alle ore 06.00Z; pertanto non avrebbe dovuto essere di servizio quella sera.

Queste le telefonate di rilievo registrate la sera del disastro. Esse rappresentano la registrazione obiettiva dei contatti intercorsi tra gli operatori del sito di Marsala e l'esterno, prima e dopo l'evento. Solo grazie a queste registrazioni è stato possibile risalire ad alcune importanti attività che altrimenti sarebbero rimaste sepolte nella memoria di coloro che furono presenti la sera del disastro in quella sala.

Va rilevato innanzitutto che é stato accertato che il clock del sito di Marsala si differenziava in modo più o meno rilevante con quello degli altri siti della Difesa Aerea e del Traffico Civile. Infatti Marsala era avanti nell'ora rispetto a Siracusa di circa 7 minuti; a Martina Franca di circa 5 minuti; a Licola di circa 2 minuti; a Palermo Punta Raisi di circa 3 minuti; a Ciampino ACC di circa 3 minuti. Mentre risultava indietro di circa 3 minuti rispetto a Poggio Ballone.

Dall'ascolto delle telefonate si può pertanto affermare che alle ore 19.00Z doveva effettivamente avere inizio la programmata esercitazione Synadex che avrebbe coinvolto anche il sito di Siracusa, che, proprio quel giorno, si trovava in "manutenzione" (così come risulta stabilito dall'ITAV che aveva indicato anche gli orari, dalle ore 12.00Z alle ore 19.00Z, della esecuzione). Nella telefonata delle ore 18.13Z, infatti, il sergente Abate chiedeva all'operatore di Siracusa, sergente Arena, se si trovassero in "Mike", cioè in manutenzione. Quest'ultimo gli rispondeva con un certo disappunto per l'inopportunità di queste richieste (v. telefonata nr.2).

Nella telefonata delle ore 18.34Z (v.tel.nr.3) intercorsa sempre tra i predetti operatori veniva trasmesso un messaggio cifrato, cosiddetto "Buck (rectius book) Number 1093". Solo nel dicembre 94 verrà accertato che con questo messaggio, probabilmente, si segnalava il ripristino dell'operatività del sito dopo un'avaria o manutenzione. (v. nota SMA, 16.12.94). Tanto considerato si può affermare, senza ombra di dubbio, che alle 18.34Z, cioè ventisei minuti prima dell'evento, il sito di Siracusa era ritornato operativo.

A seguito della cessazione della manutenzione ed al ripristino delle attività operative del detto sito l'operatore di Marsala prendeva accordi con Sasso per l'inizio dell'esercitazione. Dalle telefonate intercorse tra Marsala e Siracusa, tra le ore 18.58Z e le ore 19.15Z, ben si rileva che Siracusa è operativa (v. telefonate nr.9-10-13-15-17-20).

Appare peraltro poi abbastanza chiaro che fino alle 19.15Z Marsala non aveva inviato nessun input a Siracusa per l'inizio dell'esercitazione nonostante vi fossero sollecitazioni, in tal senso, da parte di quest'ultimo sito. Alle continue sollecitazioni Marsala alla fine risponderà che "abbiamo dei problemi" (v. telefonata nr.15 delle ore 19.10Z).

Alle ore 19.13Z giungeva al sergente maggiore Loi, identificatore, la comunicazione da Punta Raisi della scomparsa del DC9 Itavia (v.tel.nr.18 delle h.19.13Z). Alle 19.14Z giungeva al sergente maggiore Vitaggio, assistente al Master Controller, la comunicazione dall'ACC di Ciampino circa la presenza di traffico aereo su Palermo (v.tel.nr.19 delle h.19.14Z). Il sergente maggiore Loi, dalle 19.13Z contattava via filo Punta Raisi, Licola ed il NIMA di Ciampino per conoscere il traffico aereo in discesa e avere

notizie più dettagliate sul DC9 Itavia. Il capitano Ballini, alle ore 19.23Z parlava con il capitano Patroni Griffi, capo sala del 3° SOC di Martina Franca, della scomparsa del DC9 e delle operazioni da intraprendere, come quella di informare il soccorso. Ad un certo punto della conversazione, il capitano Patroni Griffi, diceva a Ballini: “Senti un pò Ballini eh credi necessario interrompere la Synadex?”; gli veniva risposto: “Sì, sì infatti la stiamo interrompendo” (v. tel.nr.25 delle h.19.23Z). Da queste due battute dei capi controllori si evince che non è il capitano Ballini ad avere già sospeso l’esercitazione, bensì Patroni Griffi che chiede se fosse più o meno opportuno interromperla.

In realtà Marsala, come si deduce dalle telefonate intercorse tra le 18.58Z e le 19.15Z, non risulta avere iniziato l’esercitazione, per cui il fatto di dire “la stiamo interrompendo” da parte di Ballini, probabilmente, era soltanto un modo per ingannare Patroni Griffi, riferendogli che l’esercitazione era regolarmente in atto mentre con tutta probabilità non era mai iniziata.

Non si é riusciti a comprendere il significato della frase pronunciata da Vitaggio riferita al collega di Siracusa “senti, stop Synadex, dai tredici”, cioè fine dell’esercitazione dalle 19.13Z (v. telefonata nr.26 delle h.19.26Z). Lo stop della esercitazione “ai tredici” ha trovato conferma anche in altra conversazione in cui il maresciallo Sardu, parlando con Siracusa, affermava: “Guarda la Synadex è annullata, eh”, il collega di questo secondo sito gli risponde: “già ho ricevuto comunicazione per questo da Victor Golf - cioè da Vitaggio nde -, alle ore 19.19 riferito alle 19.13” (v. telefonata nr.38 delle ore 19.35Z).

Si rileva che in questa telefonata l’operatore Sardu fa riferimento all’“annullamento” dell’esercitazione e non ad una interruzione, ciò a significare che l’esercitazione non aveva mai avuto inizio, in quanto, in caso contrario, si sarebbe parlato di una interruzione.

Si ha motivo di ritenere che lo Stop Synadex “ai tredici”, comunicato a Siracusa alle 19.26Z, coincide, in maniera alquanto sospetta, con l’orario in cui il sito radar riceve la prima comunicazione da Punta Raisi sul DC9.

Dal tabulato Console Data Recording di quella sera l’inizio della esercitazione - avviata con il comando Start Sim - risulta registrato dalla console del Master Controller alle ore 19.14.31, mentre, lo Stop alle ore 19.22.48. Pertanto lo Stop Synadex “ai 13” sarebbe stato dato un minuto prima che il MC premesse il bottone “Start Sim”, ovvero un minuto prima dell’inizio della esercitazione. Ciò ovviamente appare risibile e del tutto inattendibile, anche alla luce dei rilievi tecnico radaristici e dei progressi dell’inchiesta più avanti esposti.

Come si vedrà più innanzi il maresciallo Vitaggio nulla saprà riferire sul significato dell'annullamento dell'esercitazione "ai tredici".

Altra circostanza di notevole interesse probatorio che fornisce un'ulteriore prova che la esercitazione probabilmente non è mai iniziata è la conversazione intercorsa tra l'aviere Belluomini e la sua fidanzata laddove si sottolinea, in relazione alla esercitazione "...No, perché l'esercitazione non la facciamo più, ora io lavoro dalle 10 alle 11... non abbiamo lavorato perché ci sta un apparecchio, un DC9 che veniva da Bologna a Palermo, che hanno perso il contatto radio, no?... E quindi non abbiamo più fatto l'esercitazione per vedere se lo troviamo" (v. telefonata nr.30 delle ore 19.37Z).

Alle 19.30Z si rileva la seconda ed ultima conversazione in cui il capitano Ballini conversa con il capitano Patroni Griffi, in cui il primo ribadisce di aver chiamato anche il Kilo Mike, cioè l'aereo dell'Air Malta, al fine di contattare via radio il DC9, ma senza alcun esito (v. telefonata nr.37 delle h.19.30Z). Da quel momento il capitano Ballini, cioè il responsabile della sala operativa, nonostante fosse richiesto telefonicamente sia dal capitano Gari, capo controllore di Poggio Ballone, che da Patroni Griffi, per questioni di notevole importanza legate alla scomparsa del DC9 dell'Itavia, non prendeva più le chiamate, tantoché il personale di sala rispondeva a Gari, che era di ronda, a Patroni Griffi che si trovava al bagno (v. telefonata nr.31 delle ore 19.52Z e nr.40 delle ore 20.31Z). Patroni Griffi nel corso della suddetta telefonata richiedeva notizie sulla eventuale presenza quella sera di traffico americano nella zona di scomparsa del DC9. Come si è visto, Marsala rispondeva negativamente a tali richieste.

1.4. Le dichiarazioni dei militari del 35°CRAM.

Nel 1980 comandante del sito di Marsala era il tenente colonnello Cespa Piero, vice comandante il maggiore Salmè Fulvio, capo Ufficio Operazioni il capitano Pugliese Nicolino. Nel periodo del fatto era comandante interinale il vice comandante maggiore Salmè, in quanto il comandante Cespa partiva proprio quel pomeriggio in licenza nelle Marche.

Salmè ha sin dal suo primo esame immediatamente dichiarato che proprio per le sue funzioni non era in sala operativa (v. esame Salmè Fulvio, GI 15.10.86).

All'interrogatorio affermava di essere stato avvisato dell'accaduto a distanza di quindici-venti minuti, ma non ha saputo dire niente di rilevante

né sulla Synadex, né se fosse stata posta in essere la procedura di registrazione manuale delle tracce, né sull'ordine di servizio di quel giorno, né sul numero di militari presenti in sala operativa. Ricordava soltanto che la mattina del 28 avvisò il comandante Cespa; che non fu lui a ricevere l'ordine di sequestro dei nastri del PM di Roma; che non si pose nemmeno il problema di riferire all'AG sull'incidente (v. interrogatorio Salmè Fulvio, GI 25.09.89).

Evidentemente per il responsabile del sito radar della Difesa Aerea di Marsala la scomparsa di un aereo civile in una zona coperta dal proprio radar non rientrava nei propri compiti d'istituto. L'unica circostanza che tiene a sottolineare è quella di aver comunque informato il proprio comandante. Nulla Salmè saprà dire neanche sulla riduzione dati effettuata la sera del disastro e analizzata dal tenente Del Zoppo. Ciò si mostra alquanto inattendibile, in quanto non appare verosimile - a seguito di un evento di tale dimensione - che il comandante di un sito radar, così importante per la Difesa Aerea, potesse essere stato tenuto all'oscuro, sia di quanto era accaduto all'interno della sala operativa - se non la scarsa informazione della notizia della scomparsa di un aereo - che dall'attività richiesta al tenente Del Zoppo di cui si parlerà diffusamente più innanzi.

Convocato in audizione formale dinanzi alla Commissione Stragi, si avvaleva, come imputato nel presente procedimento, della facoltà di non rispondere (v. audizione dello stesso, Commissione Stragi 16.01.90).

Si deve ora esaminare la versione fornita dai militari presenti in sala operativa la sera del disastro. Versione alla quale, sebbene con angolature diverse, tutti i militari si allineeranno, eccetto, come si vedrà più innanzi, il solo maresciallo Carico.

La versione che verrà ripetuta sarà quella che già il capitano Ballini, responsabile della sala operativa la sera del disastro ovvero il Master Controller, aveva fornito al PM di Marsala a novembre del 1980, e cioè che per le ore 19.00Z era stata prevista un'esercitazione con voli simulati e che per tale ragione aveva provveduto a far sostituire il nastro "reale" con quello da esercitazione; tale operazione comportava un certo periodo di tempo e per questo motivo il nastro dell'esercitazione risultava avere avuto inizio alle h 19.12Z. Alle 19.15Z a richiesta del controllo di Roma di notizie sul DC9 Itavia venne risposto di non averne e di non poterne dare, ma che comunque il sito si mise in contatto con Palermo, Sigonella e Martina Franca; che ai vani tentativi di contatto via radio con il DC9, sia direttamente che attraverso un aereo in volo, seguì la sospensione dell'esercitazione ed il sottufficiale addetto al MIO provvide a sostituire il nastro da simulato a

reale; che tra le 19.22Z e le h.19.49Z si operò il cambio del nastro e che tale tempo “era strettamente necessario e ben difficilmente lo si può contenere entro limiti più ristretti”. Riferiva inoltre che nella immediatezza del fatto venne inoltrata al Ministro una relazione (v. esame Ballini Adulio, PM 17.11.80).

La versione sugli orari necessari per il cambio dei nastri da reale a simulato e viceversa veniva confermata dal sergente Tozio, operatore MIO, che precisava che “per sostituire i nastri e per compiere le operazioni necessarie per passare dalla situazione reale a quella simulata occorrono circa 10 minuti. Lo stesso tempo è necessario per compiere l’operazione inversa”, osservando però che per passare da reale a simulato occorre meno tempo che per passare da simulato a reale, in quanto l’operatore può predisporre alcuni accorgimenti prima dell’inizio della esercitazione (v. esame Tozio Sossio, PM 17.11.80).

Queste dichiarazioni venivano confermate nel prosieguo dell’inchiesta da entrambi (v. esami Ballini Adulio e Tozio Sossio, GI 15.10.86). Il tenente Muti, anch’esso presente in sala operativa con l’incarico di guida caccia, dichiarava di non avere ricevuto alcuna richiesta di intervento da Ballini (v. esame Muti Sebastiano, GI 15.10.86). Il maresciallo Sardu, che quella sera svolgeva l’incarico di TPO, non sapeva spiegare alcune operazioni che erano state fatte alla console relative ad una traccia anomala, a quota elevata e dotata di bassa velocità, che viene cancellata dall’operatore proprio in corrispondenza, anzi, pochi secondi prima dell’incidente, dopo che è rimasta visualizzata e registrata per circa venti minuti (si tratta della traccia nr.6 “AJ450”) (v. esame Sardu Mario, GI 15.10.86). Il maresciallo Loi nella sua qualità di Identificatore, riferiva di aver seguito la traccia del DC9 - identificata attraverso il piano di volo - fino a quando non fu ordinato dall’ufficiale di servizio la sospensione del controllo reale per iniziare l’esercitazione simulata. Confermava che l’esercitazione ebbe inizio ma venne subito sospesa (v. esame Loi Salvatore, GI 17.11.86).

Nessun riferimento veniva fatto su eventuali altri militari presenti, la sera del disastro, in sala operativa.

Queste in sintesi le dichiarazioni rese nel 1986 a quest’Ufficio. Già da esse emerge un aspetto nuovo rispetto alle modeste dichiarazioni che erano state rilasciate nel 1980. Infatti Loi dichiara di aver seguito la traccia del DC9 fino al momento in cui sarebbe iniziata l’esercitazione, ma, stranamente, nulla invece riferisce sullo scadimento di qualità della traccia del DC9 che risulta segnalata alla sua console come “Alert Reale” alle ore 18.59.45Z ed alle ore 19.00.44Z. Segnalazioni che dovevano allarmarlo in quanto, nonostante avesse effettuato delle azioni per riportare in vita la

traccia del DC9, tali azioni non avevano sortito alcun effetto. Tutto ciò avveniva ben dodici minuti prima del presunto inizio della esercitazione Synadex.

Nuovi elementi venivano acquisiti nel 1988. Nel corso della trasmissione televisiva “Telefono Giallo”, andata in onda il 6 maggio 88 - di cui si é già fatto cenno nel capitolo secondo - un anonimo interlocutore intervenendo telefonicamente nel corso della trasmissione dichiarava di aver effettuato servizio di leva a Marsala e di essere stato la sera del disastro in servizio in sala operativa; in quell'occasione ricevette l'ordine dai suoi superiori di non riferire i fatti accaduti in sala operativa. Questo il testo integrale della telefonata:

-“Pronto?”

-Sì

-Mi sente?

-La sento piano ma la sento

-Scusi non riesco ad arrivare in trasmissione - io ero un aviere in servizio a Marsala la sera dell'evento della sciagura del DC9.

Purtroppo purtroppo non mi...la telefonata perchè gli elementi che comunico sono molto pesanti. Ad ogni modo, noi abbiamo esaminato le tracce - i dieci minuti di trasmissione di cui parlate, di registrazione che non sono stati visti nell'intero perchè noi li abbiamo visti perfettamente. Soltanto che il giorno dopo, il maresciallo responsabile del servizio ci disse praticamente di farci gli affari nostri e di non avere più seguito in quella questione. Dopo dieci anni rivedendo la trasmissione, ho avuto questo fatto emotivo interiore di dover dire la verità! Anonimamente, perchè cado nel nulla, la verità è questa: ci fu ordinato di starci zitti! La saluto, saluto anche l'on. Rodotà e tutti quelli che hanno cercato di dire la verità, perchè non voglio rogne e non voglio fare ...

-Gentile amico non attacchi, ha attaccato il telefono.”

A seguito delle richieste rivolte al 35° GRAM dalla Procura di Marsala veniva acquisito, per la prima volta, l'ordine di servizio dell'esercitazione “Synadex”, contenente l'elenco dei militari comandati di servizio per l'esecuzione dell'esercitazione. Venivano pertanto raccolte le testimonianze dei militari che erano stati già sentiti da quest'Ufficio e per la prima volta degli altri militari di cui si era appresa la presenza in sala operativa la sera dell'evento.

In particolare il maresciallo Sardu dichiarava che la traccia del DC9 era stata seguita fino a quando non ebbe inizio l'esercitazione e che da quel

momento il traffico reale era stato seguito dal sergente Carico con il sistema fonetico manuale, desumendo quest'ultima circostanza, non dal ricordo di quanto avvenuto quella sera, ma dall'ordine di servizio, laddove Carico risulta collocato alla postazione UPA35 (v. esame Sardu Mario, PM Marsala 30.05.88).

Giordano, ufficiale TPO, dichiarava di aver personalmente avvistato la traccia del DC9 e di averla seguita fino a quando non era stato rilevato alla console da Sardu; osservava che la traccia era stata seguita automaticamente fino a quando l'operatore MIO non aveva inserito sul computer il nastro di esercitazione; l'ufficiale non sapeva chiarire se il cambio del nastro fosse avvenuto prima o dopo l'evento (v. esame Giordano Avio, PM Marsala 30.05.88).

Abate, assistente del capo controllore (Ballini) e del guida caccia (Muti) dichiarava di ricordare soltanto che la torre di controllo di Ciampino aveva richiesto informazioni sulla posizione del DC9 e che sia Ballini che Muti avevano tentato di contattare, senza esito, il DC9 (v. esame Abate Pasquale, PM Marsala 30.05.88).

Vitaggio, assistente del guida caccia, riferiva di aver fatto ingresso in sala operativa su sollecitazione di Abate a seguito della ricezione della richiesta di informazioni sul DC9 da parte di Ciampino, e di aver collaborato con il tenente Muti alla ricerca di contatto con il DC9. Nulla riferiva sulla traccia del DC9 in quanto egli si occupava soltanto del traffico militare (v. esame Vitaggio Giuseppe, PM Marsala 30.05.88). Il sottufficiale mente, sulla circostanza di ingresso in sala operativa, in quanto emerge la sua presenza già alle 18.58Z (v. telefonata nr.22).

Loi, identificatore, definiva incredibile e frutto di pura fantasia quanto riferito dall'anonimo interlocutore alla trasmissione televisiva (v. esame Loi Salvatore, PM Marsala 30.05.88).

L'aviere Belluomini ricordava di essere giunto in sala operativa qualche minuto prima dell'inizio della esercitazione e di aver notato movimento legato alla ricerca di informazioni di un aereo di cui si era persa la traccia (v. esame Belluomini Claudio, PM Marsala 30.05.88).

La circostanza relativa all'arrivo di Belluomini in sala operativa è importante perché egli afferma di esservi giunto qualche minuto prima dell'inizio della esercitazione e di avere subito appreso che si era persa una traccia di un aereo. Essendo l'esercitazione prevista per le h.19.00Z è impensabile che un aviere si presentasse dopo l'orario di inizio dell'esercitazione in quanto sarebbe andato incontro, probabilmente, a sanzioni disciplinari. Perciò questa è un'ulteriore dimostrazione che

l'esercitazione non ebbe inizio e che i militari presenti in sala erano in "movimento" già da prima dell'inizio della esercitazione.

Quanto riferito dall'aviere trova conferma nelle dichiarazioni del sergente Carico, operatore IO Questi dichiara di essere entrato in sala operativa alle ore 20 ora locale venendo poi rilevato da Loi; precisa di aver seguito la traccia del DC9 poi precipitato e di un Boeing 720 in rotta verso Malta, rilevando che "ad un certo punto la traccia scomparve dal video, sicchè comunicai la circostanza al tenente Giordano che sedeva al fianco e agli altri miei superiori. Cercammo inutilmente di contattare in frequenza radio l'aereo e se ben ricordo fu chiamato anche il Boeing che seguiva il DC9"; venne allertata anche la torre di controllo di Palermo (v. esame Carico Luciano, PM Marsala 30.05.88).

Questa è, e sarà, la testimonianza dell'unico militare che si discosta dalla versione degli altri militari presenti in sala operativa, e costituirà un elemento di rilevante interesse probatorio per il prosieguo dell'inchiesta. Carico, in altre parole, è stato l'unico militare ad affermare di aver visto il DC9 Itavia sul monitor e di aver visto la traccia a mano a mano scomparire. Ciò in netto contrasto con quanto dichiarato dagli altri militari presenti in sala operativa.

Tutto il personale militare sentito dalla Procura di Marsala escludeva che in sala operativa fosse accaduto qualcosa di anomalo così come invece aveva riferito l'anonimo aviere alla trasmissione televisiva "Telefono giallo".

Massaro, ufficiale con funzioni di Exercise Controller per la Synadex, ammette di essere stato in sala operativa la sera del disastro e di essersi occupato anche lui delle operazioni di ricerca del velivolo scomparso (v. esame Massaro Antonio alla PG 27.10.88). Sentito da quest'Ufficio l'anno successivo, dichiarava di non ricordare se, quando giunse la notizia della perdita di contatto con il DC9, fosse iniziata o meno l'esercitazione, e che comunque l'ordine di inizio della Synadex era di competenza del capo controllore (v. esame Massaro Antonio, GI 03.06.89).

Queste prime dichiarazioni del personale presente in sala operativa la sera del disastro non aiutarono certamente l'Ufficio nella ricostruzione dei fatti. Apparivano confuse, per alcuni versi contraddittorie e non trovavano concordanza neanche sull'inizio o meno della Synadex. Tra l'altro, come si è già evidenziato, non lo ricorda neanche colui che ne era il responsabile, cioè Massaro. Sulla linea dei non ricordo e delle contraddizioni tutti i presenti in sala rimarranno fino alla fine dell'inchiesta.

Il 5 agosto 89, pertanto, dopo una prima comunicazione giudiziaria emessa il 13 giugno precedente, veniva emesso da questo Ufficio, su richiesta del PM, mandato di comparizione a carico degli ufficiali Salmè,

Ballini, Muti, Giordano e Massaro, dei sottufficiali Sardu, Abate, Vitaggio, Tozio, Loi, Carico, Gioia e degli avieri Belluomini, Di Giovanni, Gruppuso e Orlando per concorso in falsa testimonianza aggravata, favoreggiamento personale aggravato e occultamento di atti veri aggravato. Le imputazioni furono formulate sulla scorta anche degli accertamenti compiuti dal collegio peritale Blasi sulle registrazioni radar di Marsala.

Gli imputati nel corso degli interrogatori non fornivano risposte convincenti sulle circostanze emerse dalla lettura dei nastri di registrazione e delle operazioni a console.

Carico ribadiva le dichiarazioni rese precedentemente, ossia di aver seguito la traccia del DC9 fino alla scomparsa e che di ciò aveva avvisato immediatamente il suo superiore, il tenente Giordano. Precisava inoltre che quella sera non prese posto nella postazione UPA35 per seguire il traffico reale con il sistema fonetico manuale così come invece risultava nell'ordine di servizio "Synadex" (v. interrogatorio Carico Luciano, GI 26.09.89).

Giordano, invece, negava la circostanza riferita da Carico e cioè di essere stato da questi avvertito della scomparsa del DC9 (v. confronto Carico Luciano-Giordano Avio, GI 06.10.89).

Ballini, a sua volta, escludeva di aver ricevuto notizie sulla perdita di qualità delle tracce del DC9 da parte del tenente Giordano, osservando invece, di essere venuto a conoscenza della scomparsa del DC9 da Ciampino o da Punta Raisi (v. confronto Carico Luciano-Ballini Adulio, GI 06.10.89).

Massaro non escludeva che potesse essere avvenuto quanto dichiarato da Carico, osservando, comunque, che lui non ne era venuto a conoscenza; ricordava che insieme a Muti aveva effettuato sulla frequenza di guardia alcune chiamate all'aereo di cui si erano perse le tracce (v. interrogatorio Massaro Antonio, GI 27.09.89). Messo a confronto con Carico confermava le chiamate sulla frequenza di guardia mentre Carico confermava che le chiamate furono a Roma e a Punta Raisi e non sulla "guardia" (v. confronto Massaro Antonio-Carico Luciano, GI 06.10.89).

Anche Loi non si discostava dalle precedenti dichiarazioni, asserendo che non gli era stata indicata alcuna traccia particolare da identificare e che non aveva rilevato, sul proprio schermo, alcuna traccia in prossimità del DC9. Non ricordava chi fosse l'operatore in fonetico manuale durante l'esercitazione (v. interrogatorio Loi Salvatore, GI 26.09.89). Nessun effetto sortisce il confronto con Carico. Riferiva però di ricordare che quella sera vi era un piano di volo di un velivolo da Tripoli o da un Paese dell'Est, ma non ricordava né se fosse un volo VIP, né quale fosse il modello del velivolo, né se aveva notato una traccia che potesse corrispondere a questo volo.

Aggiunge, inopinatamente, “Se non sbaglio, quella traccia era in direzione di Malta”. (v. confronto Loi Salvatore-Carico Luciano, GI 06.10.89).

Il 6 ottobre 89 veniva escusso Pazzano che nel 1980 era titolare a Marsala di una emittente radiofonica, il quale aveva fatto sapere di essere al corrente di notizie di interesse. Questi riferiva che la sera del 27 giugno 80 aveva ricevuto una telefonata da una persona che aveva detto di essere amico di Luciano e di chiamare dall'interno del sito radar di Marsala. La persona gli aveva detto che “si era perduto un aereo dal monitor, precisando che si trattava di un aereo civile sulla rotta Bologna-Palermo”. Egli aveva diffuso la notizia via radio; osservava poi di aver sempre ritenuto che la persona che aveva chiamato quella sera fosse il maresciallo Carico (v. esame Pazzano Giuseppe, GI 06.10.89).

Il maresciallo Carico interrogato - a distanza di tempo - ribadiva le dichiarazioni rese precedentemente relative alle due tracce seguite sul monitor, ricordando che nel riferire questa circostanza al tenente Giordano, aveva fatto la battuta “Sta a vedere che quello di dietro mette la freccia e sorpassa!”. Ricordava anche di aver associato le due tracce - dopo aver preso visione dei piani di volo - al DC9 ed al Boeing dell'Air Malta (v. interrogatorio Carico Luciano, GI 03.04.95).

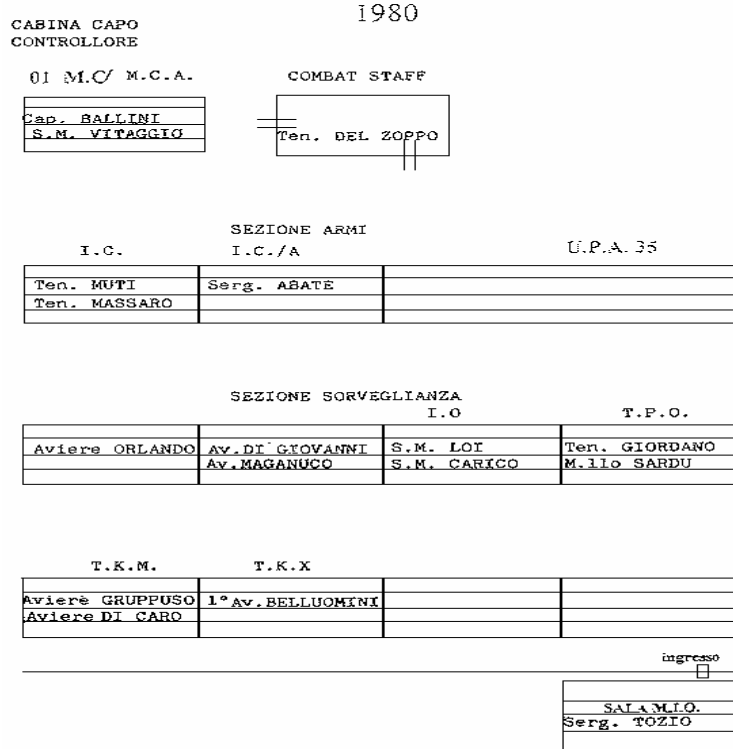
1.5. L'esperimento giudiziale presso la sala operativa del 35° CRAM di Marsala.

Sulla base di nuovi elementi che nel corso dell'inchiesta erano emersi, per effetto sia di nuove acquisizioni di documenti, che di ulteriori testimonianze, che di risultanze di nuove perizie tecniche disposte sui nastri di Marsala, veniva compiuto un atto di ispezione-esperimento giudiziale e interrogatorio nella sala operativa del 35° GRAM di Marsala con la presenza di tutti gli imputati presenti la sera del disastro.

La sala operativa era così disposta:

35^o CRAM MARSALA

SALA OPERATIVA = DISLOCAZIONE CONSOLES



Questa la descrizione delle postazioni che quei militari occupavano la sera del 27 giugno 80: il capitano Ballini Adulio - Master Controller del turno Delta - si trovava alla console MC sita nella parte alta della sala, al di sopra della sezione armi, in una parte della sala che ha subito delle modifiche, nel senso che al tempo non esisteva l'attuale parete in vetro, e da quella console egli aveva piena visione dell'intera sala; con Ballini sedeva alla medesima console MC il sergente maggiore Vitaggio Giuseppe; proseguendo in discesa nella sala, a livello armi, sedevano il tenente Muti Sebastiano, alla console IC1; all'estremità destra per chi vede dal punto del Master Controller proprio sotto la posizione di costui. Con lui sedeva l'assistente IC sergente maggiore Abate Pasquale. Proseguendo ancora in discesa nella sala, a livello sorveglianza, sedevano alla console sull'estremità sinistra il TPO tenente Giordano Avio e il suo assistente sergente maggiore Caputo Mario; alla console di centro, quella dell'IO, sedevano il sergente maggiore Carico Luciano e il maresciallo Loi Salvatore. Nell'ultima fila, quella degli inizializzatori e degli inseritori, sedevano gli avieri Di Giovanni Mario, Gruppuso Giuseppe, Orlando Salvatore e il 1°

aviere Belluomini Claudio, alle singole console della fila, senza precisazione, giacché tutti e quattro i predetti non ricordavano con esattezza quale fosse la posizione occupata quella sera; uscendo dalla sala ed immettendosi sul corridoio, si incontrava alla prima porta a destra, la sala MIO che quella sera era occupata dal sergente Tozio Sossio con funzioni MIO; tornando sul corridoio e accedendo sulla porta di sinistra, trovavasi la saletta avieri in cui all'epoca vi era un tavolo luminoso collegato ad una telecamera e quindi ad un monitor in sala, ove venivano trascritte le tracce comunicate dall'operatore in sala durante le esercitazioni militari.

Nel corso dell'esperimento gli imputati e i testi, invitati ad occupare la posizione a console che occupavano la sera del 27 giugno 80, così si disponevano:

-Ballini Adulio e Vitaggio Giuseppe indicavano, quale posizione occupata, la console MC1;

-Muti Sebastiano e Abate Pasquale la console 02 IC1;

-il teste Maganuco Salvatore ricordava di essere stato alla console del radar di quota;

-Carico Luciano e Loi Salvatore ricordavano di aver occupato la console 06-IO; mentre Sardu Mario e Giordano Avio la console 05 -TPO;

-Gruppuso Salvatore ricordava che alle ore 19.00Z di quella sera non era presente in sala;

-Di Caro Lorenzo non ricordava se fosse presente o meno in sala operativa, osservando comunque che, se ci fosse stata l'esercitazione Synadex, "non sarei stato in sala bensì nella saletta degli avieri nella sala, cioè, ove era la lavagna luminosa";

-Di Giovanni Mario non ricordava se fosse presente o meno in sala operativa, ma affermava che se ci fosse stata l'esercitazione, gli avieri comunque sarebbero stati fuori dalla sala operativa;

-Belluomini Claudio ricordava di aver occupato la console 12-INSER, e di essere giunto in sala pochi minuti prima delle ore 19.00Z;

-Massaro Antonio non ricordava l'orario preciso di arrivo in sala, ma rammentava di essersi recato alla postazione del Master Controller;

-Tozio Sossio ricordava di essere stato presente in sala MIO, ma di non essersi portato in sala operativa;

-Orlando Salvatore affermava di non aver preso parte all'esercitazione Synadex; affermava comunque di riconoscere la postazione del radar di quota, ove aveva prestato servizio durante tutto il periodo di leva in quel sito.

In sintesi, il personale che ricordava di essere stato presente in sala, dalle ore 19.00Z alle ore 20.00Z, la sera del 27.06.80, risultava il seguente: Ballini Adulio, Abate Pasquale, Muti Sebastiano, Vitaggio Giuseppe, Sardu Mario, Giordano Avio, Carico Luciano, Loi Salvatore, Belluomini Claudio, Maganuco Salvatore. Il solo Massaro Antonio ricordava invece di essere andato via dalla sala tra le 19.30Z e le ore 20.00Z. Tozio Sossio ricordava invece di essere stato sempre presente in sala MIO.

Invitati ad esporre le attività poste in essere la sera del disastro così rispondevano. Il capitano Ballini Adulio, capo controllore, dichiarava: “C’è un antefatto prima. Mi chiedevano se ero sicuro che la Synadex fosse comunicata alle 19.00 zulu. Di ricordare non ricordo, però al 99% è iniziata alle 19.00 zulu, in quanto era l’orario stabilito per l’inizio dell’esercitazione. E il capitano Massaro, prima di iniziare l’esercitazione, non lo ricordo però la prassi era questa, ha chiesto l’autorizzazione a me per iniziare questo tipo di esercitazione. Perché io, responsabile della sala operativa, potevano esserci dei motivi per cui stavo stoppando l’esercitazione per andare sul reale. Poi l’altra questione: mi chiedevano a che ora abbiamo stoppato la Synadex. Anche questo desidererei che fosse messo a verbale. La Synadex era l’esercitazione più stupida che veniva fatta nella Difesa Aerea. Perché qui alla fine vedo che tutti hanno paura di dire quella che era la realtà. Tutti cercavamo di scansare questo tipo di esercitazione. Perciò questo vuol dire che ogni scusa era buona per stoppare questa Synadex. Noi abbiamo iniziato la Synadex, però adesso realmente non ricordo se un attimo prima o un attimo dopo. In quel momento mi hanno chiamato dalla console del guida caccia, che era sotto la mia console, perché c’era l’operatore di Roma che mi diceva di un velivolo che non rispondeva sulla guardia o sulla frequenza di controllo. Mi ha dato il nominativo del velivolo, che poi si è rilevato essere il DC9 che è precipitato. Io ho fatto una chiamata sulla guardia UHF - perché noi avevamo solo la guardia UHF e non VHF - e non mi ha risposto nessuno. Però io a Roma ho detto “vedo sul radar”, e molto probabilmente ho “switchiato” - la materia radaristica genera continuamente neologismi - dalla posizione SIM - se eravamo in SIM, perché questo onestamente non me lo ricordo - avrò “switchiato” da SIM a radar normale, perché si ha la possibilità di fare questo switch. Ho visto un velivolo che scendeva e ho detto a Roma “io vedo qualcuno che sta scendendo”. Roma ha detto “attenzione, c’è un inglese dietro”, o dietro o davanti. Ho detto “va bene, allora dammi il nominativo dell’inglese che provo a chiamarlo e vedo se è lui”. Infatti ho chiamato ed era lui, mi ha risposto. E ho chiesto all’Inglese di fare una chiamata in aria, perché chiaramente le frequenze aria-aria sono molto più affidabili di terra-aria e viceversa. L’inglese ha fatto la chiamata,

mi ha riferito che non gli aveva risposto nessuno. Io ho chiamato Roma, ho detto quanto era accaduto. Lui andava di fretta perché probabilmente doveva fare altre operazioni. Ho chiuso e adesso non ricordo se ho stoppato prima la Synadex e poi ho chiamato il soccorso, una cosa o l'altra, comunque le ho fatte tutte e due. Ho avvisato il soccorso, perché uno dei compiti del capo controllore, checché se ne dica, è quello di immediatamente avvertire il soccorso in questi casi. Dopo di che, siccome la Synadex era un qualcosa che noi cercavamo di evitare, è stata la scusa buona per chiamare il SOC, quasi sicuramente, però può darsi che ho chiamato qualcun altro. Però ricordo che il mio diretto superiore operativo era il SOC e gli ho chiesto di stoppare la Synadex perché c'era questo problema. E' stata stoppata la Synadex. Ora, da quando è iniziata a quando ho detto "Stop Synadex", non ricordo esattamente, ma non possono essere passati cinque minuti, perché c'è stata la chiamata. Saranno passati 10-20 minuti, ma siamo su quell'ordine di tempo. Dunque onestamente non posso quantificare adesso quanto è durato il tutto, direi una fesseria".

Il tenente Massaro Antonio, istruttore dell'esercitazione Synadex, dichiarava: "Per quanto concerne le modalità di inizio dell'esercitazione Synadex, le procedure prevedono e prevedevano che una volta valutata la situazione aerea e ottenuta l'autorizzazione dall'ente superiore, si dava inizio alla fase tecnica vera e propria di inizio. La fase tecnica specificatamente consisteva a quei tempi, per necessità legata alle limitazioni del sistema di allora, al dover fermare il computer per poter poi procedere al caricamento del nastro simulato. Questo compito veniva svolto dal MIO; nello stesso tempo il MIO aveva il compito di svolgere le funzioni di Exercise Controller parte tecnica. Cioè dalla mascherina dell'Exercise Controller, che era una console lì davanti, una volta che lui approntava la sala computer dava lo start sim e così dava corso alla simulazione: la sera del 27.06.80, arrivato in sala operativa orientativamente intorno alle 21.00 locali, minuto più minuto meno, c'era la Synadex programmata. Ho chiesto al capo controllore se potevamo effettuare la suddetta Synadex e lui ha detto di sì. Hanno dato quindi corso alle operazioni previste e, a quanto mi risulta, questo è avvenuto alle 19.04Z. Questo è il fatto che mi fa dedurre di essere arrivato intorno alle 21.00, perché le procedure avrebbero invece previsto che se io fossi arrivato in tempo la Synadex sarebbe dovuta iniziare alle 21.00 locali. Adesso non vorrei fare confusione fra orario zulu e orario locale. La procedura prevedeva che il fermo computer avvenisse perlomeno un quarto d'ora prima dell'orario dell'inizio Synadex, questo per poter assumere l'assetto operativo previsto, che era quello in gergo detto dell'(incomprensibile), cioè di operazioni degradate. In quanto quel contesto

assicurava soltanto l'avvistamento di un eventuale traffico anomalo, cioè fuori aerovia, senza gli IFF e senza codici. Questa cosa non è avvenuta. Qualcuno si potrebbe chiedere: “Ma perché allora c’era una cosa programmata e avviene in ritardo?” Il motivo è che questa Synadex era di ordine locale, cioè interessava solo noi e il nostro sito dipendente, che era a quei tempi Siracusa. Quindi, essendo una Synadex locale, un’esercitazione locale che non interessava una vasta aerea, non c’era la fiscalità di dover iniziare in un tempo ben preciso. Quindi situazioni contingenti mi hanno portato a venire con qualche decina di minuti di ritardo e c’è stato quindi questo slittamento. Una volta che il MIO ha dato corso alle sue operazioni, sempre su autorizzazione del capo controllore, c’è stato evidentemente quella sera una qualche difficoltà tecnica. Per cui, mentre normalmente ricordo a quei tempi, però non posso affermarlo con assoluta certezza, questa operazione di scaricamento e caricamento poteva avvenire nell’ordine di 3-4-5 minuti, quella sera ci fu evidentemente una difficoltà tecnica e durò qualche minuto in più. Durò circa 8 minuti. Questa precisione specifico che l’ho desunta dal fatto che ho preso visione, quale imputato, delle trascrizioni delle registrazioni di quella sera. Perché non potrei assolutamente ricordare con precisione queste cose. Siccome me le sono lette e rilette adesso posso affermare questo. Premetto che la prima volta che fui dal giudice Bucarelli mi fu chiesto: “Al momento in cui arrivò la telefonata da Roma”, a cui adesso arriveremo, “l’esercitazione era iniziata o meno?” Io dissi “Guardi, il fatto che io mi trovavo sulla linea armi”, che è questa qui dove sta adesso il tenente Muti “mi fa ritenere che o fosse appena iniziata o stesse per iniziare”. Infatti, sempre dalle registrazioni, ho dedotto che il nastro aveva cominciato a ciclare da circa 30 secondi, un minuto, e quindi un minuto dopo, è arrivata la telefonata da Roma che chiedeva se noi vedevamo l’aereo in questione. In quel momento, quando l’operatore che ha risposto ha detto “C’è Roma che cerca questo aereo, lo vediamo e non lo vediamo, si è attuata la procedura prevista. Anche se c’era il nastro Synadex. Il tenente Muti ha effettuato chiamata radio sul canale di emergenza. Questo lo ricordo bene, perché lui da giovane inesperto istintivamente era andato sul canale di guardia militare. E io ricordo di avergli detto immediatamente “No chiamalo sulla frequenza prevista per i velivoli civili”. Il capo controllore faceva i suoi coordinamenti. Altrettanto i TPO facevano il lavoro di ricerca inteso come telefonate sia a enti di aeroporti che ai nostri siti limitrofi per fare il lavoro di ricerca dell’aereo in questione. Quindi in effetti il nastro Synadex ha ciclato per altri minuti, ma da quel momento in poi è come se non fosse più esistito, perché ognuno si è dedicato per la parte di propria competenza alla ricerca di questo velivolo che non si trovava. E’ trascorso

un tempo orientativo di 10 minuti. In quel momento - questo sempre da registrazioni però - il capitano Ballini, intorno sempre 21-22, con il capo controllore del SOC, concorda lo stop Synadex. Non ricordo se in quel preciso contesto o successivamente un altro operatore, sempre con il settore e anche con un altro ente ... perché poi queste comunicazioni andavano anche agli altri enti nostri vicini, dice “Guarda che lo stop Synadex è riferito al tempo 13”, quale realmente era avvenuto anche se il nastro aveva continuato a ciclare per altri 10 minuti. Quindi al tempo 22.23 c'è stato uno stop riferito al tempo 13, e poi ci sono state altre operazioni di ritorno alla situazione normale. In quel momento io, terminata quella che era la mia ragione esclusivamente addestrativa di essere in sala, perché quello era il mio compito quella sera che svolgevo al di fuori delle mie normali mansioni. Cioè quello era tempo dedicato, lo facevamo tutti e lo facevamo volentieri, in più rispetto al nostro normale lavoro”.

Il tenente Muti Sebastiano, guida caccia, dichiarava: “Alle 19.00 ho avuto il cambio alla console del TPO dal maresciallo Sardu e sono rimasto in sala operativa. Non avevo incarichi particolari ma sono rimasto in sala operativa a fianco del maresciallo Sardu, siccome lui era più esperto di me, mandava lui alla console del TPO, sono stato a fianco senza avere un incarico specifico per fare qualche cosa. Facevo il controllore intercettazione quella sera. Sostituivo il maresciallo che era in quel turno perché mi aveva chiesto il favore di sostituirlo perché lui doveva portare della roba a Firenze. Quella sera io ero guida caccia nuovo, appena arrivato a Marsala, e quindi non conoscevo nessuno, conoscevo pochissima gente. E per la Synadex non mi ricordo di aver fatto niente anche perché non ho fatto ... provai soltanto prima della Synadex, non so quanto tempo prima, il Pair da base per vedere se la base fosse carica. Misi l'appostamento sulla base e feci nascere un intercettore sintetico in simulato per vedere se la base fosse carica. Poi droppai e poi basta. Poi non ricordo di aver ... nessuna azione durante la Synadex e mi mossi soltanto quando telefonarono da Ciampino e rispose il mio assistente, e gli dissero che mancava questo aereo, se per favore potevano chiamarlo. E io da questa console l'ho chiamato e sbagliai, perché essendo nuovo lo chiamai sulla UHF, perché non sapevo, ero nuovo. E mi disse Massaro “no, stai sbagliando, chiama sulla VHF”. Lo chiamai sulla VHF e non ebbi risposta”.

Il tenente Giordano Avio, TPO, dichiarava: “Alle 19.00 ho avuto il cambio alla console del TPO dal maresciallo Sardu e sono rimasto in sala operativa. Non avevo incarichi particolari ma sono rimasto in sala operativa a fianco del maresciallo Sardu, siccome lui era più esperto di me, montava

lui alla console del TPO, sono stato a fianco senza avere un incarico specifico per fare qualche cosa”.

Il sergente maggiore Sardu Mario, TPO/A, dichiarava: “Quella sera ero seduto dalle 19.00 zulu alla console per iniziare l’esercitazione della Synadex. C’è stato qualche ritardo sicuramente, chè non prendeva il nastro della simulazione, sicuramente ho avuto una telefonata o da Roma o da Palermo che parlava di un aereo che aspettava Palermo...Insomma se l’avevamo visto noi. E quindi subito abbiamo avvisato il capo controllore. Dopo abbiamo smesso di fare l’esercitazione Synadex, perché poi avevamo iniziato un pò in ritardo pure. E siamo passati in reale per vedere se si vedeva questo aereo, ma non si vedeva niente”.

Il sergente Carico Luciano, identificatore, dichiarava “quella sera, montato di servizio, mi sedetti alla console dell’IO. Dopo mi accorsi del decadimento di una traccia e lo feci notare a chi era presente, al TPO e a tutti gli altri. Dalla console non mi mossi per quanto riguarda la Synadex e tutto il resto, perché rimasi nei pressi della console stessa. Anche perché secondo l’ordine di servizio previsto per la Synadex, dovevo occupare il posto dell’UPA 35. Su questo non sono mai stato e quindi rimasi nei pressi della console”.

Il sergente maggiore Loi Salvatore, identificatore, dichiarava: “Io mi sono seduto sulla console perché dovevamo fare questa esercitazione. Fra l’altro mi sarò seduto forse 5 - 10 minuti prima e mi sono preparato. Però ricordo di aver identificato già questo DC9 Bologna - Palermo. Una volta che avevo identificato questo aereo mi sono preparato per la Synadex. Dopo qualche minuto mi ha chiamato Roma per vedere se io controllavo questo aereo. Ho girato di nuovo in reale e ho visto un aereo, ce n’era uno sopra Palermo. “No non è quello”. Poi non so se ho chiamato Palermo oppure se ha chiamato lui, e mi davano sempre conferma se vedevo questo aereo. Poi basta, tutto lì. Poi ci siamo dedicati a fare queste ricerche e basta”.

Il sergente maggiore Vitaggio Giuseppe, assistente del capo controllore, dichiarava: “Quella sera ero di servizio in sala operativa e assistevo il capitano Ballini come capo controllore. Ero un suo assistente e tutto ciò mi diceva lui io facevo. Se c’erano delle avarie davo dei messaggi. In ogni modo facevo tutto ciò che mi diceva il capitano Ballini. Non ho altro da aggiungere. Quella serata, dopo le 19.00, come ho detto a sua volta quando mi hanno chiamato, appena abbiamo saputo che questo aereo non si è visto più sullo schermo radar, abbiamo iniziato le ricerche. Essendo alla sezione armi, avevamo a disposizione dei collegamenti con Palermo avvicinamento, con Martina Franca, con Roma Controllo, e abbiamo cercato di avere più notizie possibili per sapere. Il mio compito era, avendo a

disposizione questi collegamenti, di fare queste ricerche. Alla Synadex io non ho fatto niente, essendo come assistente capo controllore. Il messaggio non ricordo se l'ho dato io, l'ha dato forse il mio collega maresciallo Abate Pasquale.”

Il maresciallo Abate Pasquale, assistente del guida caccia, dichiarava: “La sera del 27 giugno ero in sala operativa a fare l'assistente all'FA e all'IC. Eravamo in due, io e Vitaggio, e quindi ci alternavamo l'uno con l'altro. Il nostro compito era innanzitutto quello di rispondere ai telefoni e riportare sull'apposito registro quello che succedeva, cioè la cronologia dei vari avvenimenti. Quello che ho fatto quella sera sinceramente non lo ricordo, perché sono 15 anni e ho avuto un ictus. Quindi quello che posso ricordare con la botta che ho avuto non è tanto facile. Però ci dovrebbe essere un registro dell'IC dove ho riconosciuto qualche anno fa la mia calligrafia di quella sera. Perché ero io in quel posto accanto al capitano Muti e fa fede quello che c'è scritto lì perché l'ho scritto io di pugno mio. Più di questo non ricordo”.

Il sergente Tozio Sossio, MIO, dichiarava: “A quell'epoca il mio ruolo era quello di MIO in sala computer. Quel giorno ero responsabile per avviare la Synadex, che sarebbe l'esercitazione. Dovevo predisporre più che altro, non avviare ma predisporre la Synadex con delle operazioni che si facevano normalmente. Mettere delle situazioni flessibili che si richiedevano quando si faceva la simulazione, ecco. Si stoppavano le registrazioni, quelle reali, si facevano tutte le operazioni affinché si ridisponesse per la Synadex, e poi si rimetteva un'altra volta il nastro per le registrazioni. Riprendendo il discorso, quella sera avevo il compito di mettere il nastro per la registrazione. Ho tolto il nastro della registrazione e ho messo quello della simulazione. Mettendo il nastro della simulazione ho caricato tutte le funzioni affinché si predisponesse la sala per iniziare la Synadex. L'ho fatto e poi, dopo alcuni minuti che era iniziata la Synadex, mi è stato dato subito l'ordine di stoppare e di tornare un'altra volta in una situazione normale, perché si pensava che fosse successo qualche cosa in sala. Non so che cosa era in quel momento, ma l'ordine mi era stato dato di stoppare immediatamente la simulazione e di ritornare in live, nel modo normale che c'era prima di iniziare la simulazione. Io ho messo il nastro operativo su una MTU. Sull'altro c'era il nastro in cui c'erano tutte le funzioni flessibili per iniziare la simulazione. E lì, siccome c'era il nastro di registrazione, l'ho dovuto prima togliere e mettere quello delle funzioni flessibili. Dopo che ho caricato queste funzioni flessibili ho rimesso un'altra volta il nastro di registrazione. E si è avviata la Synadex dalla sala. Dopo alcuni minuti mi hanno detto di stoppare tutto e di tornare in live, e ho fatto la procedura

inversa. Ho tolto il nastro di registrazione e ho caricato un'altra volta il nastro operativo e abbiamo continuato come prima”.

Il 1° aviere Belluomini Claudio, inseritore, dichiarava: “Dovevo prendere posto per l'esercitazione. Non mi ricordo altro quello che ho fatto”.

E' stato così possibile ricostruire l'ambiente di sala operativa. Tutti i militari hanno fornito risposte esaurienti sulla postazione occupata la sera del disastro. Ovviamente le loro dichiarazioni non si sono discostate di molto da quanto avevano dichiarato in passato. Gli stessi però, preso atto di alcune attività a console effettuate la sera del disastro, così come risultano dalla riduzione dati, hanno dichiarato che a causa del tempo trascorso era per loro difficile dare una spiegazione a quelle operazioni a console, e di fatto non ne hanno date.

Sono peraltro rimaste le contraddizioni tra quanto afferma Carico che ha ancora una volta ribadito di non aver mai raggiunto la postazione “UPA35”, di aver seguito la traccia del DC9 fino alla scomparsa e di aver avvertito il suo superiore, tenente Giordano, e quanto affermato dagli altri che invece confermavano di aver interrotto la Synadex dopo l'arrivo della notizia della probabile scomparsa del DC9. (v. esperimento giudiziale 11.10.95).

Di modesto rilievo le dichiarazioni rilasciate dagli avieri. Quelle di Belluomini sono state già esposte.

Orlando, che dall'ordine di servizio Synadex risulta addetto al radar di quota, ha da sempre asserito di non essere stato presente in sala operativa quella sera e pertanto di non avere partecipato all'esercitazione Synadex; ha dichiarato anche di aver svolto il turno 24.00-05.00 ora locale, in quanto l'aviere più anziano che disponeva i turni, aveva assegnato il turno più pesante a lui che era l'aviere meno anziano. (v. interrogatorio Orlando Salvatore, GI 12.10.95).

Di Giovanni, identificatore di traccia, nelle prime testimonianze non ricordava se fosse presente in sala operativa la sera del disastro (v. esame Di Giovanni Mario, PM Marsala 30.05.88 e 03.06.89). Solo dopo l'imputazione ammette di essere stato presente in sala operativa e di avervi notato un certo movimento senza saperne il motivo. A suo dire lo avrebbe appreso il giorno dopo dai giornali. Non era sicuro di aver preso postazione alla sua console alle h. 21.00, asserendo che prima di iniziare il turno si dedicava alla pulizia del locale (v. interrogatorio Di Giovanni Mario GI, 06.10.89). Interrogato un'ultima volta dichiarava di non aver mai partecipato a esercitazioni in quanto gli avieri venivano allontanati dalla sala (v. interrogatorio Di Giovanni Mario, GI 12.10.95).

Gruppuso, che nelle prime dichiarazioni aveva affermato di non aver altro incarico se non quello di addetto alle pulizie del locale (v. esame Gruppuso Giuseppe, GI 08.06.89), dopo essere diventato imputato, ricordava di essere giunto in sala e di aver notato del trambusto, apprendendo così che era caduto un aereo; osservava di non aver partecipato alla Synadex, e che gli avieri, pur non partecipando alle esercitazioni, non si allontanavano, ma rimanevano in sala (v. interrogatorio Gruppuso Giuseppe, GI 27.09.89). Successivamente precisava che la dichiarazione rilasciata nella testimonianza dell'8 giugno 89, laddove riferiva di aver fatto soltanto le pulizie, gli era stata suggerita da un sottufficiale, di cui non ricordava il nome, anch'esso chiamato a testimoniare (v. interrogatorio Gruppuso Giuseppe, GI 12.10.95).

Come si è già rilevato, nel corso dell'inchiesta è stata accertata la presenza anche degli avieri Todaro, Maganuco e Di Caro. Todaro dichiarava che, in ragione della sua anzianità di servizio, svolgeva il compito di capo turno e quella sera aveva l'incarico di preparare i turni notturni; osservava che quella sera erano state raddoppiate le postazioni di consoles; precisava che mentre si trovava al bar era stato invitato, attraverso l'altoparlante, a rientrare in sala. Nulla aveva saputo della caduta dell'aereo, notizia che aveva appreso soltanto l'indomani (v. esame Todaro Stefano, GI 31.01.89). Sentito nuovamente, a distanza di tempo, modificava la versione della notizia relativa all'incidente precisando di averla appresa la sera stessa prima della mezzanotte (v. esame Todaro Stefano, GI 06.02.95).

Maganuco confermava di essere stato in servizio la sera del 27 giugno 80 e di aver appreso la notizia della scomparsa dell'aereo dopo essere rientrato in sala a seguito di una breve sosta al bar (v. esame Maganuco Salvatore, GI 24.10.88). Confermava, a distanza di tempo - la dichiarazione precisando che quella sera occupava il radar di quota e rammentava di essersi meravigliato della presenza del capo controllore Ballini alla console, cosa che riteneva insolita (v. esami Maganuco Salvatore, GI 11.7.95 e 12.10.95)

Infine Di Caro dichiarava di non essere in grado di affermare se la sera dell'incidente fosse in servizio (v. esami Di Caro Lorenzo, GI 08.11.88 e 15.06.89). Escusso a distanza di tempo nonostante che fosse stata accertata - sulla base delle conversazioni telefoniche registrate - la sua presenza in sala operativa, non ricordava l'attività svolta quella sera; osservava soltanto che il suo compito era quello di "avvistare le tracce" (v. esame Di Caro Lorenzo, GI 06.02.95). Dichiarazioni che ribadiva in data 12.10.95.

A febbraio 96 veniva interrogato il maresciallo Vitaggio al fine di chiarire l'esatto significato dell'espressione contenuta nella telefonata delle 19.26Z laddove esso Vitaggio comunica al sito di Siracusa "Stop Synadex riferito ai 13". Il sottufficiale non forniva una spiegazione convincente, affermando che, probabilmente il ritardo della comunicazione di "Stop Synadex" era stato causato dai normali tempi tecnici.

A seguito della acquisizione dei manuali NATO, grazie ai quali è stata possibile una ulteriore e più completa lettura dei codici che si rilevano nella THR e nella CDR, sono stati nuovamente interrogati gli ufficiali ed i sottufficiali di sala operativa.

Ballini, Giordano e Sardu, il primo Master Controller, il secondo e il terzo TPO, presa visione sia della THR, che della CDR del 27 giugno 80, relative agli orari 18.30Z - 19.30Z, che dei relativi manuali NATO, dichiaravano di non essere in grado di interpretare i tabulati. Gli stessi sulle operazioni registrate dalle consoles di loro competenza - meglio esposte nella parte relativa alle registrazioni radar - non formulavano risposte convincenti, ma riferivano soltanto risposte basate sulla loro esperienza e comunque, di fatto, non ricordavano per quale motivo avessero effettuato quelle operazioni (v. confronto Ballini Adulio, Giordano Avio e Sardu Mario, GI 02.02.96).

Muti, ufficiale guida caccia, anch'esso dichiarava di non saper interpretare i tabulati THR e CDR. A contestazione di alcune azioni di "Pair" in direzione del luogo del disastro, così come è stato possibile rilevare dalla CDR alle h.19.48Z, azioni che comunque risultavano chiaramente già in corso ancor prima dell'inizio della registrazione dopo il reinserimento del nastro 99, dichiarava di non ricordarle, poi le attribuiva al suo assistente Abate ed infine "quelle azioni di Pair erano per me un modo per esercitarmi". (v. interrogatorio Muti Sebastiano, GI 10.01.96).

Abate, assistente del guida caccia, prende soltanto atto delle conversazioni telefoniche e delle attività svolte quella sera, ma non fornisce nessuna indicazione utile al chiarimento delle stesse (v. interrogatorio Abate Pasquale, GI 03.01.96).

Carico, dopo aver confermato e ricostruito gli eventi di quella sera, precisando che il velivolo che seguiva il DC9 aveva una velocità superiore a quella del DC9, osservava di non ricordare né se la Synadex fosse effettivamente partita, né se fosse stato dato lo Stop Synadex, ma di essere comunque certo "che se si è dato avvio alla Synadex, lo si è fatto per evitare di registrare quanto accadeva dopo l'incidente". Questa è l'ultima dichiarazione del maresciallo Carico. (v. interrogatorio Carico Luciano, GI 16.05.97).

Loi, al quale sono state contestate le dichiarazioni di Carico relative alle due tracce, dichiarava di non ricordarle nè tantomeno ricordava Carico alla console (v. interrogatorio Loi Salvatore, GI 19.06.97).

Queste le dichiarazioni rese dagli imputati di maggior rilievo del 35° CRAM, sulle quali si ritornerà più innanzi nella parte relativa alle singole posizioni e per alcuni di essi nella parte radaristica. Da ciò si può già desumere che l'atteggiamento di tutti i militari è stato ed è rimasto reticente. La menzogna ha accompagnato le loro dichiarazioni fino all'ultimo. E' certo oramai che la sera del disastro in sala operativa deve essere accaduto qualcosa di inconfessabile strettamente legata ai fatti di cui é processo. Unico contributo all'accertamento della verità é giunto - come già si é avuto modo di rilevare - dal maresciallo Carico. Dichiarazioni che il sottufficiale comunque rilascia nonostante i gravi problemi di isolamento all'interno della forza armata, insorti ai suoi danni.

A queste vanno aggiunte le dichiarazioni di Loi e Sardu, quanto meno per la parte in cui hanno reso dichiarazioni concernenti l'attraversamento nella nostra FIR di un velivolo libico.

Loi ha affermato che il giorno della sciagura gli venne comunicato un piano di volo di un aereo proveniente da Tripoli e diretto in un paese dell'Europa dell'Est; precisava che la traccia del velivolo era diretta verso Malta (v. interrogatorio Loi Salvatore, GI 06.10.89).

A distanza di tempo, Loi, ritornava in argomento aggiungendo altri particolari sul velivolo. Ricordava di aver ricevuto la sera del disastro un piano di volo Lima-November (LN) - sigla che probabilmente identifica la compagnia aerea libica - in rotta da Tripoli a Varsavia, e di averlo inizializzato, nonostante avesse il piano di volo, come Zombie. Ciò in quanto il velivolo proveniva da un paese non amico. Osservava, peraltro, che il velivolo giunto ai limiti della FIR, in direzione dell'Ambra 13 verso Nord, compì una deviazione verso Est in direzione di Malta. L'imputato, però, si riteneva non in grado di specificare se la deviazione su Malta effettuata dal velivolo fosse stata causata dalla eventuale assenza di autorizzazione ad attraversare la FIR.

A domanda relativa alla eventuale autorizzazione al sorvolo, precisava di ricordare che la telefonata di autorizzazione giunse da Roma tra le ore venti e venti e trenta locali, su una linea che disponeva dalla propria postazione con Roma-Ciampino attraverso la rete NIMA. Tuttavia ad ulteriore domanda della Parte Civile, affermava invece il contrario precisando di non avere ricevuto l'autorizzazione all'attraversamento della FIR. (v. interrogatorio Loi Salvatore, GI, 19.06.97).

L'avvistamento di questo aereo trovava conferma nelle dichiarazioni di Sardu. Questi riferiva che la sera dell'incidente, circa mezz'ora dopo, Loi vide un grezzo sul PPI che, proveniente dalla Libia, si dirigeva nella nostra FIR, ma che all'altezza di Malta, lasciando l'Ambra 13, deviava con direzione nord-est verso lo Ionio e l'Adriatico. Anch'esso osservava che la deviazione probabilmente era stata causata dalla mancata autorizzazione ad attraversare la nostra FIR e che il velivolo veniva identificato sulla base del piano di volo. Sardu collocava l'avvistamento del velivolo a circa mezz'ora dall'incidente (v. interrogatorio Sardu Mario, GI 03.06.97).

Va rilevato che nessun particolare su questo velivolo veniva invece ricordato dal TPO, Giordano (v. interrogatorio Giordano Avio, GI 03.06.97) nè dall'altro IO, Carico (v. interrogatorio Carico Luciano, GI 06.10.89).

Purtroppo su questa vicenda nessun riscontro é stato possibile acquisire, né sull'eventuale piano di volo trasmesso da Ciampino a Marsala, né tantomeno sulla inizializzazione della traccia. Sui piani di volo é stato più volte ribadito dalle autorità preposte che, a causa del lungo tempo trascorso, risultavano distrutti. Per quanto concerne invece l'eventuale registrazione sul radar di Marsala della traccia inizializzata, questa non é stata rilevata dalle registrazioni in quanto il velivolo, secondo il racconto dei testimoni, sarebbe stato visto circa mezz'ora dopo l'incidente e pertanto in un periodo di tempo in cui vi era assenza di registrazioni.

Altra vicenda che ha occupato gran parte dell'istruttoria sulle attività svolte nel sito di Marsala è stata quella di stabilire anche chi avesse effettuato la riduzione dati - la sera stessa del disastro, così come aveva riferito il tenente colonnello Del Zoppo (al tempo dei fatti era ufficiale dell'Ufficio Operazioni di Marsala e proprio quel giorno si trovava a sostituire il titolare dell'ufficio, capitano Pugliese) alla Commissione Stragi. L'ufficiale ricordava che intorno alle ore 22.00 locali di quella sera ricevette una comunicazione telefonica presso la propria abitazione dal capitano Ballini che lo invitava a raggiungerlo in sala operativa. Giunto sul posto con la propria autovettura, si recava nell'ufficio del Combatt Staff, sito a fianco della postazione del capo controllore, ove controllava e verificava i dati riportati su una Track History - già effettuata dal personale di sala, molto probabilmente dall'operatore MIO sergente Tozio - individuando, anche attraverso l'IFF accertato e comunicato dall'ACC di Ciampino, una traccia che scendeva da Ponza, con la stessa rotta del DC9. Ricordava di aver svolto queste operazioni unitamente al sergente Tozio (v audizione Del Zoppo alla Commissione stragi 21.03.91).

L'ufficiale sentito da questo Ufficio non ricordava la presenza di altri operatori MIO o programmatori del sito. (v. esame Del Zoppo Andrea GI, 12.10.95). Non ricordava peraltro la presenza del capitano Ballini, che probabilmente era vicino alle postazioni del guida caccia o del fight allocator, cioè proprio in parte diversa da quella ove esso Del Zoppo si trovava e cioè l'ufficio del Combat Staff. Escludeva che Ballini avesse collaborato alla verifica della riduzione dati (v. esame Del Zoppo Andrea GI, 26.01.96).

Nessuno degli imputati interrogati sulla presenza di Del Zoppo ha ricordato la circostanza. Anzi negheranno di aver effettuato o visto effettuare quella sera una riduzione dati.

Ballini non ricordava se era stata effettuata la riduzione dati, osservando comunque che non avrebbe avuto senso effettuarla quella sera stessa; non ricordava peraltro nemmeno la presenza di Del Zoppo in sala operativa (v. interrogatorio Ballini Adulio, GI, 10.01.96). Giordano dichiarava di non essere in grado di effettuarla, presumendo, ma non ricordandolo direttamente, che quella sera probabilmente venne effettuata (v. interrogatorio Giordano Avio, GI 10.02.97). Sardu dichiarava di non ricordare la circostanza (v. interrogatorio Sardu Mario, GI 01.02.96). Carico dichiarava di non ricordare la presenza di Del Zoppo, né se fosse stata fatta la riduzione dati, osservando, comunque, che la postazione del Combat Staff si trovava alle sue spalle e che pertanto non poteva vedere chi vi fosse all'interno (v. interrogatorio Carico Luciano, GI 16.05.97). Muti e Loi rendono dichiarazioni analoghe (v. interrogatori Muti Sebastiano, GI 02.02.96 e Loi Salvatore, GI 19.06.97). Abate dichiarava di non averla effettuata e di non ricordare la presenza di Del Zoppo. (v. interrogatorio Abate Pasquale, GI 03.01.96).

Del Zoppo, Massaro e Tozio, messi a confronto rimarranno nelle loro posizioni: Del Zoppo ha confermato di avere analizzato una riduzione dati, Tozio ha dichiarato di non avere effettuato una riduzione dati, Massaro ha dichiarato di non aver chiamato altro personale più esperto per ottenere la riduzione dati. (v. confronto GI 10.05.97).

Nonostante l'effettuazione di una riduzione dati venisse negata da tutti e confermata dal solo Del Zoppo, si deve rilevare che riferimenti all'effettuazione quella stessa sera di una riduzione dati ben si rilevano dalle telefonate delle h.19.49Z e 21.47Z; del fatto che l'IC avesse compiuto guida assistita sul punto dell'incidente già da prima delle 19.48; dai precisi comandi a console del TPO di effettuare ulteriori due riduzioni dati alle 22.07Z e 23.20Z.

Quanto alle telefonate nella prima, con Licola, in cui a richiesta dell'ultima posizione della "Alpha Golf 266", Abate risponde di non averla vista (v. telefonata nr.47 delle h 19.49Z). Per fornire questa risposta Abate deve necessariamente aver visionato una riduzione dati; altrimenti non sarebbe spiegabile la sua risposta negativa.

Nella seconda telefonata, con Martina Franca, in cui si rileva la richiesta del 3° SOC di una riduzione dati per accertare se Marsala avesse visto o meno il DC9.

Sono stati svolti, inoltre, accertamenti tendenti a verificare la possibilità che la riduzione dati possa essere stata effettuata dai due militari programmatori, i sergenti Daidone e Raccuglia. Si è così accertato che il primo, quel giorno si trovava in licenza a Trapani, luogo abituale di residenza, mentre il secondo aveva effettuato il turno diurno, ed era sicuramente rientrato a Palermo ove abitava. Poiché Daidone, abitando a Trapani, ovviamente, era più raggiungibile, è stato ipotizzato che potesse essere stato lui ad effettuare l'operazione. Daidone, sentito sulla vicenda, non ricordava di essersi recato quella sera a Marsala, né ricordava di essere stato contattato telefonicamente (v. esame Daidone Felice, GI 16.11.95).

Il sottufficiale appare, comunque, nel registro di passaggio consegne del MIO - in turno presso la sala computer nel periodo giugno-luglio 80. Tra il 27 giugno e l'11 luglio 80, sul registro del MIO risultano registrate tre riduzioni dati di cui però non viene indicato il numero del nastro di registrazione. In tutte e tre le occasioni è il sergente Daidone a effettuare le operazioni. Le riduzioni dati effettuate nel periodo in disamina, sono le seguenti: la prima in data 28 giugno alle ore 12.10Z; la seconda in data 10 luglio alle ore 10.20Z; la terza in data 11 luglio ore 07.30Z.

Il sergente Daidone, nuovamente sentito, ha dichiarato di non ricordare di aver compiuto la riduzione dati dei nastri relativi all'incidente ma di essere in grado, comunque, di effettuare una riduzione dati "on-line"; non ricordava, invece, se anche gli altri operatori MIO fossero in grado di effettuarla. Affermava, inoltre, che per l'effettuazione di una esercitazione Synadex si sostituiva il nastro di registrazione operante in quel momento con uno nuovo. Il medesimo alla contestazione che da una verifica sul registro del MIO, risulta che solo in data 27 giugno 80 era stata effettuata un'operazione di tal genere, non sapeva fornire spiegazione al riguardo (v. esami Daidone Felice, GI 26.01.96 e 09.05.97).

Va rilevato inoltre che nel corso dell'inchiesta nessun documento che attestasse l'effettuazione di questa riduzione dati è stato mai esibito. Di questa operazione, però si deve registrare, che rimane riferimento preciso sulla CDR del nastro 99 in ben due casi, alle 22.07Z e alle 23.20Z.

Non è di facile comprensione la motivazione per la quale il personale presente in sala operativa neghi il compimento, la sera stessa del disastro, di una riduzione dati, operazione dovuta anche per dare conferma sia al traffico civile, che alle operazioni di soccorso, dell'ultima posizione del velivolo registrata dal radar.

Va ricordato, infine, che il giorno successivo - 28 giugno 80 - il 3° ROC di Martina Franca trasmise al COP ed al COSMA un telex in cui risultavano riportati i plottaggi dei siti di Ferrara, Licola e Marsala. Questi ultimi così venivano riportati: “1) 18.53Z NL 5030 F AJ421 F1 26.000 FT 450 KTS rotta sud; 18.54Z NL 5020; 18.55Z NL 5010 ; 18.56Z NL 5000; 18.58Z PK 0050; 18.59Z persa. correlabile con LK477 di Licola il DC9 precipitato. 2) 18.36Z F AJ453 F1 39.000 FT 470 KTS. 18.36Z PJ15.40; 18.40Z PK1010; 18.46Z PK0555; 18.51Z PL0540; 18.55Z PM0510; 18.56Z persa. Questa traccia è la stessa AJ453 avvistata da Licola e correlata con AZ881 B 727 Tripoli-Roma.” Da ciò si deduce che Marsala deve aver comunicato al 3° ROC la sera del 27 giugno o il giorno successivo i plottaggi che potevano soltanto dedursi dalla analisi della THR.

Dai registri di protocollo di Marsala non risulta registrata la trasmissione al 3° ROC/SOC di alcun messaggio relativo ai plottaggi di Marsala registrati la sera del 27 giugno 80.

1.6. I registri di sala operativa.

Tra le numerose difficoltà che si sono riscontrate nel tentativo di ricostruire cosa realmente accadde nella sala operativa di Marsala, una considerazione a parte, deve essere necessariamente fatta sulla mancanza dei registri di sala operativa che sono risultati distrutti. Il loro esame sarebbe stato di sommo rilievo per l'accertamento della verità, in quanto in essi venivano registrate le attività più importanti di sala operativa. Di questi registri sono stati consegnati - diversi anni dopo il fatto - soltanto quello dell'IC e del MIO. Non è stato possibile pertanto verificare il contenuto del registro del Master Controller (il più importante), del TPO, dell'IO, nonché del registro DA1.

Nel registro dell'IC, cioè del guida caccia Muti, in cui sarebbero dovute essere riportate soltanto trascrizioni di carattere tecnico relativo a intercettazioni operative, si rilevano alcune attività svolte in sala operativa relative alle ricerche del velivolo. Attività, queste, che avrebbero dovuto essere riportate, invece, nel registro del Master Controller.

Questi i dati che risultano registrati:
“MC Moro capitano Ballini
IC Moro tenente Muti
Effettuati controlli come da check list
18.06 Fine allerta della 11
19.15 Roma chiede se abbiamo controllato IH870
19.18 Palermo chiede se abbiamo controllato IH870
19.20 Avvisati da Roma che l’IH870 DC9 da Bologna a Palermo con radiale
177
(A 13) a 115 miglia da Pal a 250 FL alle 18.55Z ultimo contatto con Roma.
Chiamato da Moro e da Palermo sulla F2-
19.21 Avvertito il SOC capitano Patroni Griffi di avvisare il soccorso di
Martina Franca.
19.25 Check Radio col KM 153 diretto a Malta AG262 a FL370 e chiesto
notizie dell’IH870 risposta NEG.
19.42 Check Radio con JM169.
19.45 Da Barca ci comunicano che probabilmente hanno avvistato IH870 su
PNZ alle 18.50Z alle 19.00Z sulla A13B AG266, stanno eff. il plott. a
Sasso.
20.28 Decolla da Catania I SS GC - SH 3D - avvertito il settore.
22.10 Cont. RR con POD06 AM210 P17
22.23 CL con PO D06
03.19 Linea 11 monta d’allarme
06.00 Cont. RR con DRF 06 AJ 464 P3”.

E’ stato già rilevato come nel registro siano state riportate soltanto alcune delle attività che sono state svolte quella sera, mentre, nessun riferimento si rileva sulla effettuazione e sulla interruzione della esercitazione “Synadex”. Peraltro, si riscontrano inesattezze sulla registrazione degli orari. Difatti le richieste relative al controllo dell’IH870 ricevute da ACC Ciampino e Palermo Punta Raisi, sono riportate rispettivamente alle 19.15Z e alle 19.18Z, mentre dalle registrazioni delle telefonate risultano rispettivamente alle 19.14Z e 19.13Z. Inoltre la richiesta di Ciampino registrata nella conversazione telefonica fa riferimento al traffico in generale su Palermo e non fa invece, alcun riferimento al DC9 dell’Itavia.

Deve essere anche rilevato che il registro, acquisito soltanto nel novembre 89, presenta lo strappo della pagina immediatamente precedente a quella in cui risultano registrate le attività di cui sopra. Va rilevato inoltre che si è accertato che il foglio del 27 giugno 80 è stato interamente

compilato dal sergente Abate, assistente del guida caccia, Muti, in tempi successivi. Tra l'altro è stata compilata con grafia chiara e leggibile, al contrario invece delle altre pagine. Abate non fornirà risposte convincenti sulla singolarità delle annotazioni (v. interrogatorio Abate Pasquale, GI 12.10.95).

Tra l'altro, nel momento in cui il registro è stato esibito a quest'ufficio, le pagine sono risultate numerate progressivamente, mentre in un una fotocopia riprodotte la pagina del 27 giugno 80, esibita da Muti, non si rileva la numerazione (v. interrogatorio Muti Sebastiano, GI 26.09.89). Questa è la prova inoppugnabile che il registro è stato numerato prima dell'esibizione; si deve pertanto riflettere sulle reali motivazioni della tardiva numerazione di pagine.

L'altro registro di cui è stata trovata traccia è quello relativo al MIO - si ricordi che quella sera le funzioni di MIO erano esercitate da Tozio. Dal registro si rilevano le seguenti annotazioni relative al passaggio consegne degli operatori MIO: "11.10. PRG Funzionante Reg. Su Nastro N°98; 11.20. EOF Su Nastro N°98. Reg. Continua sul Nastro N°99; 19.00. Inizio Esercitazione Synadex; 19.25 Per ordine del C.C. Bloccare l'esercitazione; * Dalle 19,00z alle 19.25z Nastro di Reg. Nuovo N°100 (dell) dopo lo Stop Sin Ritorna Reg. Su Nastro N°99."

Anche su questo registro, come per quello dell'IC, si devono effettuare considerazioni. Innanzitutto gli orari descritti sul registro risultano in netto contrasto con gli orari riportati nei nastri di registrazione. Difatti il nastro di registrazione nr.99 ha registrato dati del traffico aereo fino alle 19.04Z, e in seguito riprende a registrare nuovamente alle ore 19.48Z. Il nastro di registrazione nr.100 invece risulta aver registrato dati dalle ore 19.12Z alle ore 19.22Z e non dalle ore 19.00Z alle ore 19.25Z così come risulta annotato sul registro. Poi nessun riferimento viene scritto, come invece si sarebbe dovuto, sull'inserimento del nastro SPS-5904 o altro nastro SPS. Pertanto rimangono forti dubbi sull'effettivo caricamento del nastro "Synadex" nel sistema.

Ma l'annotazione più singolare risulta quella che viene richiamata, nella pagina con l'asterisco che dà atto della sostituzione del nastro 99 con il nastro 100. Questa annotazione veniva aggiunta dopo la registrazione dell'ordine del capo controllore di sospendere l'esercitazione; invece, avrebbe dovuto essere trascritta insieme all'indicazione di inizio dell'esercitazione. Non risultano pertanto chiari i motivi di questa "svista".

La mattina successiva, l'operatore MIO montante, sergente maggiore D'Amico, annota nel registro: "06.00. PRG funzionante in Reg. nastro N 99

(nota non usare il nastro di Reg. 100 (Reg. Synadex). Per Daidone - IT 3° Trimestre 21.00Z.

EOF sul nastro n.99 (non girava sulla MTU destra. Avvisato sergente Apruzzese - Fatte decine di prove andava bene)

Inizia Registrazione nastro N.101.

Fine turno.”

D'Amico ha dichiarato, innanzitutto, che la sera del 27.06.80 non era in sala operativa, ma nel corso della telefonata delle 17.22Z si sente nel sottofondo la voce di un altoparlante che trasmette un messaggio per il sergente maggiore D'Amico con richiesta di recarsi in sala telex. Quindi fino a un'ora e mezza circa dall'evento D'Amico si trovava in servizio, anche se non è stato possibile accertare se all'interno o all'esterno della sala operativa. La sua presenza a Marsala la sera del disastro sarà importante per altra vicenda in quanto egli essendo operatore MIO potrebbe essere stato il militare che ha effettuato la riduzione dati.

Inoltre D'Amico annota, sulla pagina del registro relativa al 28 giugno, di “non usare il nastro di Reg. n.100”, ma al riguardo non ha mai saputo fornire valide spiegazioni sulle circostanze in cui apprese di non usare quel nastro (Tozio non lo aveva evidenziato sul registro) (v. esame D'Amico Carlo, GI 16.11.95).

Infine, D'Amico annota sempre sulla stessa pagina del registro la sostituzione del nastro di registrazione nr.99, alle ore 10.47Z, mentre in realtà i dati registrati sul nastro n.99 risultano fino alle ore 08.12Z del 28.06.80.

Come si è visto i nastri di registrazione usati la sera del 27 giugno 80 sono il numero 99 ed il numero 100. Si è accertato che il nastro nr.99 conteneva una situazione reale del traffico aereo, mentre il nastro numero 100, che avrebbe dovuto contenere soltanto una situazione simulata del traffico aereo (cioè dati trasmessi dal nastro di esercitazione Synadex) conteneva, invece, anche una situazione di traffico reale. In particolare sul nastro risultava registrata la traccia AG262 che, nel prosieguo degli accertamenti, sarà identificata per l'Air Malta, ovvero per il velivolo che seguiva in aerovia il DC9 Itavia a distanza di circa 10 minuti.

Il nastro nr.99, cioè il reale, secondo quanto registrato dal sergente Tozio con la nota in asterisco nel registro dell'operatore MIO, era stato disinserito dal computer alle ore 19.00Z e reinserito alle ore 19.25Z, mentre il nastro nr.100 sarebbe stato inserito a sua volta nel computer alle ore 19.00Z e disinserito alle ore 19.25Z. Ciò non ha trovato riscontro negli orari effettivi di registrazione, che invece risultano i seguenti: nel nastro nr.99 i

dati si interrompono alle ore 19.04Z e riprendono alle ore 19.48Z per terminare il 28 giugno alle ore 08.12Z (sul registro del MIO viene riportato invece come orario di fine registrazione h.10.47Z), mentre nel nastro nr.100 i dati iniziano alle ore 19.12Z e si interrompono alle ore 19.22Z.

Sulle etichette di entrambi i nastri verranno riportati gli orari registrati sul registro del MIO e non gli orari effettivi di registrazione: sul nastro nr.99 “Date 27.6.80, Loc. Marsala, Name Riduzione Dati dalle ore 11.20Z alle ore 19.00Z del 27.6.80, dalle ore 19.25Z del 27.6.80 alle ore 10.47 del 28.6.80, Class. rr, mtu fcicd - fcitd - inter - weath”; sul nastro nr.100 “Date 27.6.80, Loc. Marsala, Name Riduzione Dati dalle ore 19.00Z alle ore 19.25Z del 27.6.80, class. rr mtu fcicd - fcitd - inter - weath”.

E’ stato accertato che la grafia delle annotazioni apposte sulle etichette, in un primo momento attribuita al sergente Tozio, corrispondeva invece a quella del sergente D’Apuzzo, cioè a colui che consegnò i nastri di registrazione al tenente Del Zoppo per la custodia il 21 luglio 80. (v. esame D’Apuzzo Salvatore, GI 15.05.97). Ma la cosa più singolare è che nelle etichette figura annotato anche il riferimento al sito radar “Loc. Marsala” e che, nonostante fosse stata effettuata una riduzione dati dalla quale risultava palese la difformità degli orari riportati sulle etichette e quelli che invece risultavano effettivamente nei nastri, non venne effettuata la rituale e opportuna correzione. Sempre D’Apuzzo, in relazione alla scritta “Marsala” sulle etichette dei nastri, osservava che probabilmente venne apposta in quanto i nastri dovevano uscire fuori dal sito di Marsala ed evitare così che si confondessero con altri nastri di altri siti. Al riguardo della indicazione riportata anch’essa in etichetta relativa alla “riduzione dati”, D’Apuzzo non ne ricordava il significato. Precisava infine che qualora avesse consegnato al tenente Del Zoppo anche una riduzione dati lo avrebbe certamente registrato sul registro del MIO insieme alla registrazione relativa alla consegna dei nastri (v. esame D’Apuzzo Raffaele, GI 15.05.97).

Il riferimento al sito radar cui si riferiscono i dati, apposto in etichetta, deve far riflettere: in primo luogo in quanto in altri nastri mai è stata riscontrata la medesima annotazione, in secondo luogo perchè probabilmente tale annotazione poteva avere un senso logico soltanto nel caso che i nastri dovessero essere portati fuori del sito radar.

E’ stato ipotizzato che i nastri siano stati portati presso il Centro di Borgo Piave, ma di ciò non è stata trovata alcuna conferma; se non che, in quel periodo, cioè tra il 29 giugno ed il 5 luglio 80, proprio a Borgo Piave fu effettuato un corso di aggiornamento per operatori MIO, al quale prese parte tra gli operatori di Marsala proprio il sergente Tozio Sossio.

Il capitano Pietrantuono, all'epoca in servizio a Borgo Piave, ha dichiarato di essere stato incaricato il giorno successivo all'incidente di recarsi a Marsala per consultare il contenuto dei nastri di registrazione. L'incarico venne successivamente revocato in quanto gli fu riferito che i nastri sarebbero pervenuti al Centro Tecnico di Borgo Piave. La disposizione di portarsi a Marsala e la successiva revoca gli era stata impartita, telefonicamente, dal suo diretto superiore, tenente colonnello Rossi Gennaro (v. esami Pietrantuono Antonio, GI 09.10.96 e 26.10.96). Quest'ultimo non ha ricordato di aver mai impartito una disposizione del genere al Pietrantuono (v. esame Rossi Gennaro Ottavio, GI 16.10.96).

Va rilevato, infine, che la sostituzione del nastro di registrazione finalizzata alla effettuazione di un'esercitazione Synadex - definita dai vari testi e imputati come prassi costante - non corrisponde al vero, poiché dall'analisi del registro del MIO relativo agli anni 79-81 (v. decreto di esibizione 29.11.89) e di quelli relativi al periodo 81-83 (v. decreto di sequestro 06.10.97) non risulta essere mai stata effettuata una sostituzione di nastri di registrazione in occasione delle esercitazioni Synadex. Il comandante del CRAM, tenente colonnello Cespa, dichiarava che in occasione delle esercitazioni Synadex veniva sostituito anche il nastro reale. A contestazione del fatto che il nastro di registrazione reale venne sostituito solo in occasione dell'esercitazione del 27 giugno affermava di non ricordare di aver dato alcuna disposizione in merito (v. esame Cespa Pietro, GI 23.04.96). Da ultimo l'Ufficio ha accertato che non solo il nastro di programma relativo alla Synadex non corrispondeva, ma che altresì la sera del 27.06.80 non fu dato alcun comando per l'accesso ad un qualsiasi Raid-Tape Synadex.

E' stato accertato, inoltre, che il nastro di registrazione TBT, ovvero il nastro in cui risultavano registrate tutte le conversazioni telefoniche tra gli operatori di sala con l'esterno ed i velivoli, è stato ascoltato tra il 10 e l'11 luglio 80, così come emerge dal messaggio datato 10 luglio 80 trasmesso all'ITAV. L'istruttoria ha permesso di accertare che lo stesso nastro era stato già riascoltato nelle ore immediatamente successive all'incidente. Questo emerge dalle dichiarazioni del sergente maggiore Baldassare Maggio, meccanico-permutatore, alla cui identificazione si è giunti soltanto nel luglio del 95. Fino a questa data si era incorso nell'errore di individuare il Maggio - di cui alla conversazione telefonica delle 22.03Z nel corso della quale il sergente Abate chiede a Maggio di raggiungerlo in sala "per fare quella cosa che ha detto Ballini" - nell'aviere Antonio Maggio. Questi dichiarava di essere stato presente la sera del 27 giugno 80, ma non riconosceva la propria voce in quella registrata, osservando che, comunque,

a Marsala vi era anche un sottufficiale con il cognome Maggio (v. esame Maggio Antonio, GI 06.02.95). L'errore era stato causato dalla mancata comunicazione del nome del sottufficiale sia dal GRAM di Marsala che dallo SMA.

Il sergente Maggio in effetti riconosceva la propria voce nella telefonata delle 22.03 confermando che il nastro di registrazione TBT venne riascoltato la notte stessa dell'incidente (v. esame Maggio Baldassarre, GI 11.07.95). Non è stato possibile accertare l'identità dei militari fisicamente presenti all'ascolto del nastro e quale motivazione spinse gli operatori di sala a riascoltare le conversazioni di quella sera. Nessuno dei presenti in sala ha ricordato la circostanza, tantomeno Ballini e Abate i quali hanno addirittura tentato di accreditare tesi diverse: il primo, che l'invito era per giocare a carte; il secondo, invece, per questioni personali. Solo dopo aver ascoltato la registrazione della telefonata e la relativa trascrizione ammettevano entrambi che probabilmente avevano ascoltato il nastro TBT. Ballini aggiungeva, comunque, che il nastro era stato tolto dopo la mezzanotte in quanto era prassi sostituirli a quell'ora (v. confronto Ballini-Abate, GI 02.02.96). E' stato accertato, invece, che il nastro TBT di quella sera aveva ancora una larga autonomia di registrazione e comunque la prassi della sostituzione alla mezzanotte non ha trovato alcuna conferma. Pertanto quanto riferisce Ballini non corrisponde al vero. Quella sera il nastro venne tolto alle h.22.06Z, cioè solo dopo tre minuti dalla telefonata con la quale Abate invitava Maggio a venire in sala per fare quella cosa che aveva disposto Ballini per essere riascoltato. Infine va rilevato che sul frontespizio del contenitore del nastro TBT é stato riportato, come orario di fine registrazione, le ore 22.08Z del 28 giugno 80. La perizia fonica invece ha accertato che la registrazione si era conclusa alle ore 22.06Z del 27 giugno e non del 28 giugno; ma, sebbene il nastro fosse stato riascoltato ben due volte - il 27 giugno e il 10 o 11 luglio 80 - nessuna correzione vi era stata apportata.

Sulla conservazione dei nastri di registrazione del radar di Marsala, che risulteranno essere stati duplicati sia nel 1980 che nel 1985, si ritornerà più oltre, nel capitolo dedicato al Centro di Borgo Piave, anche per descrivere le "stranezze" sulla loro conservazione e le incompletezze che sono emerse nel corso dell'inchiesta.

1.7. Le versioni dell'AM dalle relazioni "Pisano" e "Pollice".

Come si è già fatto cenno l'Aeronautica, nel 1988, su richiesta del Ministro della Difesa al tempo in carica, onorevole Zanone, procedette alla elaborazione di una relazione, sulla vicenda di Ustica, in cui veniva fornita una propria versione dei fatti. Nell'elaborato, a firma del capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Pisano, la vicenda del sito di Marsala viene trattata nei suoi aspetti più significativi, cioè l'esercitazione Synadex e il supposto inizio, il cambio e il tempo impiegato dall'operatore per sostituire il nastro di registrazione, l'identificazione della traccia del velivolo e delle altre tracce (in particolare di velivoli militari), l'operato del personale di sala. Merita pertanto di essere qui trascritto integralmente quanto riportato nelle conclusioni: "Il Centro radar di Marsala ha svolto il proprio servizio in modo regolare. Si deve tuttavia rilevare che nei nastri di registrazione del sito si sono verificate due interruzioni: la prima, alle 21.04 locali alle 21.12 locali, la seconda, dalle 21.22 locali alle 21.48 locali, in connessione, rispettivamente, col cambio del nastro di registrazione attuato, come da prassi, per passare dalle operazioni reali a quelle simulate e viceversa. La durata di tali interruzioni, certamente superiore al normale, è verosimilmente da attribuire ad anomalie di natura tecnica, al tempo ricorrenti. Esse non hanno comunque compromesso la capacità di sorveglianza del Centro e non sono assolutamente significative ai fini della ricostruzione dell'incidente del DC9 Itavia. Infatti la prima interruzione, in quanto avvenuta quattro minuti dopo l'incidente, non ha impedito la sorveglianza della zona dell'evento e la relativa registrazione dei dati, ovviamente nei limiti della copertura del radar. Ancor meno significativa, sempre agli stessi fini, è la seconda interruzione, iniziata ben 22 minuti dopo l'evento. I periodi di interruzione delle registrazioni automatizzate non sono coperti neanche dalle registrazioni manuali, previste dalle norme vigenti per tali circostanze. Ciò se da un lato rappresenta indubbiamente un'inadempienza alle norme, dall'altro rafforza la presunzione che non sia stato avvistato dal Centro, nei periodi considerati, traffico significativo. Non sarebbe infatti ipotizzabile una tale inadempienza in presenza di un tale tipo di traffico. Il personale del centro ha corrisposto con immediatezza e diligenza alla richiesta di notizie avanzate dagli operatori del traffico aereo ed ha avvertito il SOC con tempestività ai fini dell'intervento del soccorso aereo. In ordine alle considerazioni ed ai dubbi sull'operato del Centro, espresso nelle relazioni della commissione Luzzatti e del collegio peritale Blasi, si osserva che tali organi sembrano essere pervenuti alla loro formulazione a causa di una non completa conoscenza della logica del sistema Nadge e delle procedure seguite nel sistema di difesa aerea che sono completamente diverse da quelle del traffico aereo".

Ciò è quanto scrive il generale Pisano nella relazione presentata al Ministro su quanto avvenuto a Marsala la sera del 27 giugno 80, con la quale scagiona la Forza Armata da qualsivoglia accusa che le veniva rivolta.

Nel 96, a seguito della escussione a teste del generale dell'AM, Pollice, si prendeva cognizione del fatto che costui, nella sua qualità di capo del 3° Ufficio del 3° Reparto dello SMA, nel novembre 88, era stato incaricato dal sottocapo di Stato Maggiore dell'AM, generale di S.A., Meloni, unitamente ad altri ufficiali, tra i quali il maggiore Di Natale, di costituire una commissione con il compito di analizzare tutta la documentazione concernente la vicenda del DC9 Itavia e quella relativa al MiG libico - l'AM sin dal tempo trattava insieme i due affari. La commissione veniva nominata in concomitanza della costituzione con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, onorevole De Mita, della nota commissione del Presidente Pratis e seguiva quella costituita, sempre in ambito di forza armata, dal colonnello Falciani del 2° Reparto dello SMA che aveva ricevuto soltanto l'incarico di raccogliere tutta la documentazione relativa all'evento.

E' stato possibile accertare che la commissione, terminati i suoi lavori il 15 dicembre 88 aveva consegnato una relazione al generale Meloni unitamente ad un floppy disk, senza che di essa ne venisse archiviata copia agli atti dello SMA. Pertanto, fino alla data dell'11 settembre 96 - data in cui veniva escusso il generale Pollice Carmine nominato, nel frattempo, capo del 3° Reparto - di questa relazione nessuno aveva mai fatto cenno, né tantomeno era stata esibita nel corso dei numerosi provvedimenti di esibizione e sequestro emessi nei confronti dello SMA, né tantomeno risultava esibita dai capi di Stato Maggiore dell'AM che nel tempo si erano avvicinati al vertice e che avevano dichiarato la loro massima collaborazione e lealtà verso questa istruttoria.

Si riportano alcuni brani integrali della relazione, concernenti il sito di Marsala: "Dal carteggio a disposizione esaminato si legge (promemoria dell'allora tenente Del Zoppo al comandante di Marsala) che la registrazione sul nastro nr.99 fu interrotta alle 19.04Z quattro minuti dopo l'incidente del DC9, per consentire la registrazione dell'esercitazione Synadex che iniziò alle ore 19.12Z su un altro nastro magnetico (nr.100).

Tale sostituzione venne effettuata, secondo la normale prassi in uso presso i siti Nadge per consentire:

- l'archiviazione del nastro contenente i dati dell'esercitazione per un periodo superiore ai tempi previsti per la conservazione dei nastri reali (30gg.);
- l'analisi a posteriori del corretto svolgimento dell'esercitazione.

Il tempo impiegato nella sostituzione dei nastri (documentato in 8') appare comunque eccessivo; infatti, come anche risulta dall'indagine effettuata dall'ITAV, il tempo occorrente per tale operazione è mediamente quantificabile tra 4 e 6 minuti.

A tal proposito si rileva che in data 20.12.80, con foglio SMA-341/34891 diretto a SMD, a firma del S.C.S.M. pro-tempore è stato commentato che il cambio dei nastri è avvenuto per dimostrazione della procedura di scambio dei nastri. Non viene menzionato quindi che la sostituzione era avvenuta come risulta dal carteggio a disposizione, per consentire lo svolgimento dell'esercitazione programmata (Synadex). In particolare, per il sito di Marsala, la sorveglianza aerea reale doveva essere assicurata per la zona sud in quanto l'area nord veniva coperta, durante il periodo esercitativo, dai radar limitrofi.

Va inoltre evidenziato che in tale configurazione (reale e simulato) poiché alcune console vengono adibite al controllo del traffico reale, ne consegue che la registrazione della "situazione aerea reale" viene regolarmente memorizzata su nastro magnetico contemporaneamente alla situazione aerea simulata durante l'esercitazione.

Tale fatto viene infatti avvalorato dalla presenza di due tracce reali che sono riportate nello stralcio delle registrazioni dal nastro magnetico di Marsala inviate all'ITAV l'11.07.80 con fg.2/8062/G53-1.

In questo documento figurano infatti:

- nr.5 tracce (inclusa quella relativa all'I-Tigi) avvistate tra le 18.25Z e le 18.59Z;
- nr.2 tracce rilevate rispettivamente alle ore 19.15Z e 19.19Z;
- nr.2 tracce avvistate rispettivamente alle ore 19.55Z e 20.48Z.

Inoltre, dagli atti esaminati (brogliacci dei capi controllori), non risulta alcuna comunicazione intercorsa tra il 3° SOC ed il 35° GRAM relativamente all'orario di inizio dell'esercitazione Synadex.

Alla luce di quanto esposto, si ritiene di dover inoltre rappresentare le seguenti incongruenze relative agli orari riportati:

- interruzione delle registrazioni (nastro nr.99), esistono difformità di orario tra:
 - la dichiarazione datata 15.11.80 del tenente Del Zoppo al comandante di Marsala (19.04z),
 - la comunicazione del capitano Del Zoppo datata 12.02.87 quale comandante interinale al giudice dott. V. Bucarelli (19.10Z circa);
- brogliaccio datato 27.06.80 del Manual Input Operator - MIO (19.00Z);
- ripristino della registrazione (nastro nr.100), risultano orari diversi tra:
 - brogliaccio del MIO (19.00Z);

- dichiarazione del tenente Del Zoppo (19.12Z);
- ripristino delle registrazioni sul nastro nr.99, dopo la sospensione dell'esercitazione Synadex (19.25Z) viene reinserito il nastro nr.99.

Nei documenti non risultano gli orari relativi a tale operazione.

Premesso che le diversità di orari di cui sopra, sono presumibilmente attribuibili ad una certa superficialità del personale interessato, l'esatta determinazione degli orari in argomento (sicuramente a conoscenza dell'AG) potrà avvenire solo a seguito di esame dei dati contenuti nel nastro-i attualmente custodito-i presso il BTA-DA di Borgo Piave. La visione dei nastri potrebbe inoltre risultare utile all'esatta determinazione della situazione aerea del giorno 27.06.80 ...

Inoltre gli orari dichiarati dal comandante del 35° GRAM, relativi ai nastri di registrazione non corrispondono a quanto poi accertato dalla commissione Luzzatti (quattro minuti dopo l'incidente interruzione del nastro "reale"); al riguardo non si è mai parlato di esercitazione Synadex, se non recentemente; invece il 23.12.80 con fg.SMA-233/18996 si è comunicato al sostituto procuratore della Repubblica l'interruzione della registrazione da parte di un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro; tesi mantenuta nelle interrogazioni parlamentari fino alle dichiarazioni dell'on.le Amato in Parlamento nel settembre 86.

Ma in data 12.02.87 il capitano Del Zoppo relazionava al giudice Bucarelli sull'esercitazione Synadex, di cui aveva già parlato nel novembre 80 con promemoria al suo comandante di CRAM maggiore Montinaro Pasquale.

Tentativo di occultamento delle prove.

Circa il fatto che la F.A. abbia deliberatamente occultato parte delle informazioni, si fa presente che per quanto l'artata modifica dei dati registrati sui nastri, essa richiederebbe un livello di conoscenza tecnica del sistema Nadge che sicuramente non era e non è disponibile presso i siti della DA.

Tale operazione potrebbe essere eseguibile presso il centro di programmazione di Borgo Piave ove opera personale altamente qualificato, ma non risulta che i nastri di Marsala furono mai inviati a Borgo Piave e del resto l'AG li sequestrò proprio a Marsala (furono portati successivamente a Borgo Piave il giorno 11.11.80 dal giudice Santacroce per la loro lettura).

Per quanto attiene l'asserita sparizione dell'ordine di servizio del personale di turno la sera del 27.06.80 considerato che:

- solo in data 7 ottobre 86 esso è stato richiesto dall'AG;
- secondo la normativa vigente tale documentazione può essere distrutta dopo cinque anni;

- nel mese di maggio 88 è stato ugualmente e casualmente rinvenuto tale ordine di servizio;
- le accuse di reticenza fondate su questo elemento sono da considerare del tutto infondate...”.

Le due relazioni usano ovviamente toni diversi e presentano alcune difformità sulla enunciazione di alcune valutazioni.

La relazione Pisano, in quanto ufficiale, perciò destinata ad essere trasmessa all'esterno della Forza Armata, usa toni pacati; il giudizio generale che formula nei confronti degli operatori di sala é quello di “aver svolto il proprio servizio in modo regolare”; relativamente alle interruzioni delle registrazioni reali dovute al cambio dei nastri, pur dovendo ammettere che la durata del tempo occorso per il cambio dei nastri è stato “certamente superiore al normale”, giustifica il tutto a causa di non meglio indicate “anomalie di natura tecnica”.

La relazione Pollice, al contrario, non essendo destinata all'esterno della Forza Armata, bensì al vertice di questa, esprime giudizi e interpretazioni sicuramente alla lunga più obiettivi e vicini alla realtà di quelli formulati nella relazione Pisano. Infatti per quanto concerne l'esercitazione Synadex veniva evidenziato il fatto, in forma critica, che l'AM non aveva mai fatto cenno a questa esercitazione fino a quando il capitano Del Zoppo non relazionava su di essa al giudice istruttore in data 12.02.87, e che lo SMA nella missiva del dicembre 80 aveva giustificato il buco di otto minuti con la dimostrazione ad un operatore della procedura di cambio dei nastri. Tesi che sarà mantenuta - si rileva ancora dalla relazione - fino all'intervento dell'on.le Amato in Parlamento a settembre 86. Veniva peraltro sottolineato che il tempo impiegato nella sostituzione dei nastri appariva eccessivo rispetto al tempo effettivamente occorrente per l'operazione, che l'ITAV aveva stimato in circa 4-6 minuti. Non mancava neanche il riferimento alle incongruenze relative agli orari di avvio e interruzioni dell'esercitazione che, comunque, vengono attribuite soltanto alla superficialità dei militari.

Va rilevato che le due relazioni - oltreché a considerare il cambio del nastro reale in occasione della Synadex una consuetudine - circostanza di cui, invece, risulta dimostrato il contrario - non fanno alcun cenno alla riduzione dati effettuata la sera stessa dell'evento e di cui accenna - come si é visto - il capitano Del Zoppo alla commissione stragi e della quale é stata rinvenuta copia presso il sito di Marsala, soltanto a seguito del provvedimento di sequestro del gennaio 96, cioè sedici anni dopo. C'è da chiedersi, a questo punto, per quale motivo la commissione Pisano chiese

notizie sulla effettuazione della riduzione dati al maggiore Pugliese (v. testimonianza alla commissione Pisano resa in data 30.04.89) che la sera del disastro si trovava in licenza e non al capitano Del Zoppo e/o al capitano Ballini (v. testimonianze di entrambi alla Commissione Pisano rese in data 13.04.89). Il primo in quanto sostituiva Pugliese nell'incarico di capo Ufficio Operazioni, il secondo in quanto capo controllore in sala operativa.

Meritano di essere riportate comunque le dichiarazioni che il maggiore Pugliese forniva alla Commissione Pisano, in quanto da ciò si rileva che venne presa in esame l'ipotesi che il buco di 26 minuti occorrente per la sostituzione del nastro di registrazione fosse stato causato dalla richiesta di una riduzione dati: "In relazione agli eventi accaduti la sera del 27 giugno 80, eventi ai quali non ho partecipato in quanto in licenza, non ho notizie sul fatto che alle ore 21.22, quando è stata interrotta la Synadex, sia stata richiesta da parte dell'ente superiore una "Data Reduction" sui nastri relativi all'avvistamento del DC9 Itavia. Preciso che tale "Data reduction", qualora richiesta, avrebbe dovuto comportare un rapporto da parte del CRAM al SOC, informando del fermo operativo il SOC stesso. Non so spiegarmi il fermo di 26 minuti nel secondo cambio di nastro altro che con un mal funzionamento tecnico del Magnetic Tape Unit. Nell'ipotesi che in tale intervallo fosse stata richiesta la "data reduction" del nastro nr.99 (relativo alle tracce del DC9 Itavia), questa operazione avrebbe comportato l'interruzione della registrazione per circa 20 minuti nell'ipotesi di inconvenienti tecnici. Tuttavia una tempestività così immediata fra un incidente e la richiesta di "data reduction" è a mio avviso, improbabile".

1.8. Le richieste di documentazione e i provvedimenti di sequestro ed esibizione.

Numerose e differenziate sono state nel corso dell'istruttoria le richieste rivolte direttamente al sito di Marsala, o attraverso lo SMA, di elementi di chiarimento, di trasmissione di documentazione varia, come numerosi sono stati i provvedimenti di esibizione e sequestro. Si registrano: otto richieste di notizie, undici decreti di esibizione e dodici decreti di sequestro.

Lo SMA ha continuamente dichiarato che la collaborazione, nel tempo, è stata sempre improntata a correttezza e disponibilità. Questo Ufficio, purtroppo, ha dovuto registrare, il contrario. Difatti, solo per quanto concerne il sito in questione, è sufficiente rammentare la complessa vicenda

legata al decreto di sequestro del 5 luglio 80 emesso dal PM di Palermo ed a quello del 16 luglio 80 emesso dalla Procura di Roma.

In risposta al primo provvedimento - con il quale si richiedevano le registrazioni delle intercettazioni radar del 27 giugno, limitatamente al periodo 18.00 e 21.15 orario zulu - venivano consegnati soltanto i plottaggi dalle 18.00Z alle 21.15Z precisando che dalle 19.00 alle 19.15 orario zulu il sito era impegnato in una esercitazione (v. missiva del 35° CRAM dell'11.07.80). La comunicazione fornita risultava peraltro abbastanza telegrafica. Il sito si limitava soltanto a trasmettere i plottaggi, indicando i relativi orari ed il "buco" della mancanza di dati immediatamente successivo all'evento. Non venivano evidenziati, invece, gli effettivi orari riportati sulla THR che risulteranno palesemente difformi da quelli comunicati, e la sostituzione del nastro di registrazione 99 con quello 100, sul quale risulteranno registrate tracce reali e simulate.

Per quanto concerne il secondo provvedimento deve rilevarsi che veniva notificato dalla PG in data 21 luglio 80; ed a seguito di tale notificazione veniva consegnata in data 22 luglio 80 dal colonnello Fiorito De Falco, capo del 2° Reparto dell'ITAV, soltanto la sopra indicata missiva dell'11 luglio 80, con allegati due fogli contenenti i plottaggi, e non invece i nastri di registrazione così come era stato richiesto specificatamente. L'ufficiale giustificava la mancata consegna dei nastri, dichiarando che "le registrazioni su nastro relative al radar di Marsala sono inserite nell'elaboratore elettronico del citato radar e disponibili per l'eventuale decodifica da parte della Commissione d'inchiesta perché sulle stesse sono riportati i dati di carattere classificato" (v. verbale di sequestro 22.07.80). Come è noto i nastri di registrazione giungeranno nelle mani del PM soltanto il 3 ottobre 80 nel momento in cui quella AG si recava personalmente presso il sito di Marsala. Nel verbale di sequestro verrà indicata come luogo di consegna dei nastri la località "Timpone", sede operativa del CRAM, mentre in realtà veniva accertato che la consegna avvenne in località "Stagnone", sede della zona logistica. Sono stati escussi i periti La Franca, Cantoro e Magazzù che accompagnarono il PM. Tutti hanno escluso che la consegna fosse avvenuta presso la sala operativa, anzi precisavano che alla richiesta di visionare la sala radar, i militari risposero che ciò non era possibile. (v. esami Cantoro Giulio, GI 03.12.96; La Franca Luigi, GI 03.12.96; Magazzù Alfredo, PG 10.01.97).

Pertanto i nastri di registrazione sono rimasti nella disponibilità dell'AM sino a quella data.

E' da rilevare che il 21 luglio 80, lo stesso giorno in cui la PG notificava il provvedimento di sequestro del PM, il comandante del sito di

Marsala disponeva la consegna dei nastri di registrazione numeri 99 e 100 e del nastro TBT numero 66 al tenente Del Zoppo, nominandolo all'uopo custode con l'incarico di consegnarli esclusivamente alle persone ufficialmente incaricate dell'inchiesta. La consegna formale dei nastri al Del Zoppo, come si è già fatto cenno, avveniva lo stesso giorno ad opera del sergente D'Apuzzo che la registrava nel brogliaccio del MIO.

In relazione alla preparazione dei plottaggi concernenti l'evento, il sito di Marsala ricevette la prima richiesta, in tal senso, dal tenente colonnello Vespasiani dell'ITAV il giorno 9 luglio 80. Infatti Vespasiani interloquiva per le vie brevi con il tenente Del Zoppo, anticipandogli la richiesta delle registrazioni dei tracciamenti radar sulla tratta Latina-Ponza-Palermo e di eventuali comunicazioni intercorse con il velivolo, formulata dalla Commissione Luzzatti. Il giorno successivo, 10 luglio 80, al CRAM di Marsala giungeva pertanto sia la richiesta della Commissione Luzzatti, attraverso l'ITAV, che la richiesta del PM di Palermo, attraverso la 3^a Regione Aerea. A queste richieste il sito di Marsala rispondeva con due missive datate entrambe 11 luglio.

La prima missiva diretta all'ITAV - 2° Reparto, alla 3^a Regione Aerea, al 3° ROC e al Comando aeroporto di Trapani-Birgi, dal seguente tenore: "In ottemperanza a quanto richiesto dal Comando 3^a RA con msg. a riferimento si trasmette la registrazione delle seguenti tracce radar avvistate dalle ore 18.00Z alle ore 21.15Z del 27.06.80: - AJ410, AJ262, AJ453, AJ001, AG265, AA421, AJ421, AJ061, AG262, AJ452, AJ453, AJ047, AG303. Si fa presente che dalle ore 19.00Z alle ore 19.15Z mancano dati registrati, essendo il sito impegnato in una esercitazione". Il documento, firmato dal comandante interinale del sito, capitano Salmè, verrà recapitato a Trapani Birgi dal tenente Del Zoppo per la successiva consegna all'AG di Palermo, mentre gli altri destinatari lo riceveranno via posta.

La seconda missiva diretta all'ITAV, alla 3^a Regione Aerea e al 3° ROC, facendo riferimento alle richieste pervenute il 10 luglio dall'ITAV e dalla 3^a Regione Aerea, precisava: "1. comunicasi che copia tracciamento radar richiesto da ITAV est stata consegnata data odierna al comando aeroporto Trapani Birgi per successivo inoltro CC. 2. comunicasi inoltre che da registrazione in possesso sito non risultano comunicazioni TBT tra scrivente et velivolo oggetto."

Con questo telex il sito di Marsala evadeva la richiesta dell'ITAV relativa alla richiesta della commissione Luzzatti e comunicava agli enti Superiori che la documentazione era stata recapitata a Trapani per l'ulteriore consegna ai Carabinieri come disposto nel telex del 10 luglio 80 della 3^a Regione Aerea.

Va rilevato, tra l'altro, che dalla documentazione acquisita dall'ITAV è emerso che il 15 luglio, alle ore 13.15, il tenente colonnello Vespasiani dell'ITAV, annota su un cedolino di smistamento pratiche: "Ricevuta documentazione da Marsala". Medesima annotazione, relativa allo stesso giorno, sarà rilevata dal diario sequestrato al colonnello Fiorito De Falco, "... pervenuta anche documentazione da Licola: le tracce sono correlabili intorno al tempo previsto. Idem da un primo esame per Marsala ...". La trasmissione di questa documentazione non ha trovato però alcuna conferma né agli atti del sito di Marsala né in quelli dell'ITAV. Di certo non è la stessa documentazione trasmessa da Marsala con il foglio dell'11 luglio, giacché la stessa è stata registrata in arrivo all'ITAV il 23 luglio 80 e siglata da Fiorito De Falco lo stesso giorno. Pertanto è rimasto ignoto il tipo di documentazione trasmessa dal sito di Marsala all'ITAV.

Presso questo Ispettorato i plottaggi di Marsala insieme a quelli di Licola verranno esaminati da esperti, molto più tardi, il 26.10.89. In questo esame gli esperti indicheranno la traccia LK477 come reale e la assoceranno al DC9 dell'Itavia. Ciò appare alquanto strano poiché l'ITAV era già in possesso della THR di Potenza Picena, dalla quale si poteva facilmente desumere che la traccia LK477 non era compresa nel tabulato né come associata al DC9 né come associata ad altro velivolo. Questa vicenda, comunque, sarà meglio descritta nel capitolo concernente l'ITAV, al quale pertanto si rimanda.

Come si è già fatto cenno più volte, i nastri di Marsala giungeranno nelle mani del PM soltanto il 3 ottobre 80. A seguito della visita del PM presso il Centro Tecnico di Borgo Piave, avvenuta l'11 novembre 80, nel corso della quale veniva accertata l'assenza di dati di registrazione immediatamente successivi alla scomparsa del DC9 - alla quale seguirà la convocazione in qualità di testi del capo controllore, Ballini, e dell'operatore MIO, sergente Tozio - il tenente Del Zoppo, in data 15 novembre, cioè due giorni prima della testimonianza dei due militari, redigeva un promemoria al fine di soddisfare la richiesta effettuata dal PM di Marsala al comandante del CRAM maggiore Montinaro. Nel promemoria si legge: "1. Presso il sito vengono usate nr.2 M.T.U. (Magnetic Tape Units); su una di esse è montato il nastro di registrazione dati e sull'altra il nastro del programma operativo per permettere il rapido ricevimento del programma stesso. 2. Il giorno 27.06.80 era programmata un'esercitazione Synadex per le ore 19.00Z. Alle ore 19.00Z, su una M.T.U. era montato il nastro di registrazione nr.99 e sull'altra il nastro del programma operativo. Come normalmente avviene, l'MIO (Manual Input Operator), ricevuto l'ordine del capo controllore di iniziare le operazioni per lo svolgimento della Synadex, ha rimosso il nastro

nr.99 e lo ha sostituito con il nastro nr.100 (nuovo per permettere un'eventuale registrazione dati dell'esercitazione). Alle ore 19.04Z viene pertanto interrotta la registrazione sul nastro nr.99 ed alle ore 19.12Z inizia la registrazione sul nastro nr.100. Alle 19.22Z la registrazione del nr.100 viene interrotta, perché per ordine del capo controllore si sospende la Synadex (ufficialmente alle 19.25Z). Viene quindi sostituito di nuovo il nastro nr.100 (Synadex) col nastro nr.99 (reale), vengono ripristinati i programmi flessibili richiesti dalle normali operazioni, viene ricaricato il programma operativo ed il sito riprende a lavorare il full-Nadge alle 19.45Z circa. Il capo controllore di servizio agli orari suddetti era il capitano Ballini Adulio, il Manual Input Operator il SE. Tozio Sossio" (v. sequestro 22.01.96 GRAM Marsala).

Ciò costituisce un'ulteriore prova che il sito radar di Marsala era a conoscenza di elementi più concreti di quelli comunicati sia nella missiva dell'11 luglio che al momento della consegna al PM dei nastri di registrazione avvenuta in data 3 ottobre 80. Non si comprende, pertanto, per quale motivo gli elementi concernenti l'effettivo orario di assenza di registrazioni non venne comunicato in quelle occasioni al PM.

Altra singolare vicenda é quella relativa al sequestro del nastro di registrazione Synadex che non era stato - a suo tempo - sequestrato dal PM avendo il provvedimento del PM di Roma interessato soltanto i nastri di registrazione 99 e 100 e il nastro delle comunicazioni TBT e "punto a punto". In esecuzione al provvedimento di sequestro di questo Ufficio, concernente tutta la documentazione relativa alla esercitazione Synadex, il capitano Del Zoppo consegnava, tra l'altro, "un nastro computer SPS 5904 contenente le tracce simulate utilizzate durante l'esercitazione del 27 giugno 80", ossia il nastro Synadex (v. verbale di sequestro 12.02.87). Come è stato già rilevato, la disposizione emanata dall'Ufficio Operazioni del 23 giugno 80, indicava invece, per l'esercitazione del 27 giugno 80, l'utilizzo del nastro SPS 5901. Pertanto la comparazione tra le tracce simulate del nastro Synadex con quelle registrate nel nastro 100 non é stata di utilità, se non nel permettere di accertare che il nastro di registrazione SP 5904, consegnato da Del Zoppo, non era lo stesso che sarebbe stato impiegato la sera del disastro (v. riunione peritale collegio Blasi 23.01.90). Del Zoppo dichiarava in proposito di non ricordare il criterio usato per individuare il nastro consegnato alla PG (v. esame Del Zoppo Andrea, GI 26.01.96).

Nel prosieguo dell'inchiesta sarà accertato che una copia del nastro SPS 5904, lasciato in custodia giudiziale presso il Centro di Borgo Piave - che a richiesta del collegio peritale ne aveva fatto una duplicazione - sarà

trasmesso da quel Centro, per tramite dell'ITAV, allo Stato Maggiore, senza alcuna informazione a questo Ufficio. (v. sequestro presso SMA 10.10.96).

Rimangono molte perplessità sull'errore di consegna del nastro di esercitazione Synadex impiegato la sera del disastro. Nastro di cui si sono perse le tracce. Anche queste circostanze rafforzano i dubbi sull'effettivo inizio della esercitazione.

Sono state già descritti i ritardi e le omissioni concernenti le richieste tendenti ad accertare le generalità del personale militare presente, la sera del disastro, in sala operativa: pertanto si rimanda al relativo paragrafo.

Un'ulteriore dimostrazione di quanto scarsa sia stata la collaborazione del 35° CRAM di Marsala è dimostrata dall'esecuzione, in data 24 gennaio 96, del provvedimento di sequestro datato 22.01.96. Il provvedimento, in questa occasione eseguito alla costante presenza della PG, portava al rinvenimento della documentazione di seguito descritta mai consegnata e di cui mai si era avuta notizia: 1- stralcio di una riduzione dati tra le ore 18.00Z e le ore 21.15Z estrapolata dal nastro di registrazione nr.99, ove in fondo ad ogni pagina si rileva la data del 27 giugno 80; 2 - stralcio di una riduzione dati tra le ore 19.12Z e le ore 19.22Z estrapolata dal nastro di registrazione nr.100, ove in fondo alla pagina era riportata la data del 27 giugno 80; 3 - fogli di presenza del personale in servizio nel mese di giugno 80 in sala operativa, suddivisi per le funzioni svolte; 4 - fogli di presenza del personale del 80 che avevano effettuato esercitazioni in sala operativa; 5 - registro delle licenze; 6 - registro del personale ufficiali e sottufficiali chiedenti visita; 7 - relazione redatta dal sergente Tozio a seguito dell'esame testimoniale reso in data 15.10.86; 8 - promemoria del tenente Del Zoppo datato 15.11.80.

Va rilevato innanzitutto che la suddetta documentazione avrebbe dovuto essere consegnata dal capo di Stato Maggiore dell'AM, generale Pillinini, in occasione della consegna a questo Ufficio di tutta la documentazione esistente presso il CRAM di Marsala relativa all'incidente ed al MiG libico, avvenuta a febbraio del 95.

La documentazione sottoposta a sequestro, se fosse stata consegnata a seguito delle prime richieste, avrebbe sicuramente facilitato il lavoro di ricerca e individuazione del personale militare presente in sala operativa la sera del disastro. Difatti oltrechè ai fogli di presenza relativi al personale che aveva partecipato alle esercitazioni in quel mese di giugno, dal quale si rilevava la presenza in sala operativa con compito di TPO/A del sottotenente Frezzini che ha dichiarato, invece, che la sera del 27 giugno si trovava libero dal servizio (v. esame Frezzini, PG 13.10.88), è stato rinvenuto anche il foglio delle licenze e delle malattie dai quali emerge, con assoluta

obiettività, l'assenza dal servizio sia del maresciallo Gioia, in quanto in licenza, che del maresciallo Spera registrato a riposo medico dal 26 giugno per la durata di sette giorni.

Inquietante la relazione che il sergente Tozio redigeva a seguito della testimonianza resa a questo ufficio in data 15.10.86, che merita pertanto di essere riportata integralmente:

“Relazione inerente alla comparizione giudiziaria del 15.10.86 al Tribunale di Roma, quale mia competenza in sala computer il giorno 27.06.80.

Alle ore 09.00 mi presento al Tribunale di Roma come da comunicazione fattami dal Tribunale di Marsala, alle ore 12.00 vengo convocato dopo tre ore di interrogatorio fatto al capitano Ballini.

L'interrogatorio inizia con la richiesta delle mie mansioni quale operatore in sala computer al 35 CRAM, a tale domanda rispondo:

sergente Tozio addetto alle funzioni di operatore in sala computer, responsabile dei nastri di registrazione, dell'inserimento dati e del caricamento programmi dipendente direttamente dall'Ufficio Operazione.

1. Domanda: Il giudice domanda: Il giorno 27.06.80 vi erano delle esercitazioni di sala operativa? Quale operazione lei ha effettuato?

Risposta: Sì quel giorno vi era una esercitazione di Synadex che iniziava alle ore 19.00Z ed io all'incirca dieci minuti prima predisponevo la sala caricando i programmi della simulazione con un “chance-over”, fermando poi le registrazioni reali effettuando un E.O.F. sul nastro nr.99 ed ho inserito il nastro nr.100 per la registrazione simulata.

2. Domanda : Cosa intende per nastro nuovo? Un nastro vergine?

Risposta: No, non è un nastro vergine ma è un nastro che secondo la sequenza dei circa 120 nastri a nostra disposizione seguiva con il numero progressivo.

3. Domanda: Questo nastro lei lo ha utilizzato anche di mattina?

A questo interrogativo il giudice mi fa notare che l'orario di registrazione del nastro nr.100 iniziava dalle 19.00Z e dopo le 19.22Z continuava la registrazione dalla 06.00Z.

Risposta: La registrazione dalle 06.00Z appartiene ad una registrazione precedente, dato che i nastri sono riutilizzati in base alla rotazione precedente.

4. Domanda: Allora come mi spiega che c'è la data del 27.06.80?

Risposta: Perché ad ogni inizio di registrazione sul nastro si inserisce la data del giorno in cui si effettua la registrazione. Iniziando a registrare si cancella automaticamente la registrazione precedente, infatti essendo durata circa 20

minuti la registrazione Synadex quello che segue appartiene ad una registrazione precedente.

5. Domanda: Da chi gli è stato ordinato di ripristinare le condizioni reali?

Dal capo controllore?

Risposta: Sì.

6. Domanda: Come mai dall'ordine di fine esercitazione al ripristino delle condizioni reali sono trascorsi circa 30 minuti?

Risposta: In quel periodo il vecchio sistema presentava varie disfunzioni, per ripristinare le funzioni reali richiedeva diversi interventi come poteva accadere che caricava in tempi brevi.

7. Domanda: Quanti tipi di registrazione si possono inserire?

Risposta: All'incirca otto.

8. Domanda: A questa risposta il giudice mostrandomi lo stampato dell'etichetta che noi utilizziamo per specificare il numero dei nastri, l'orario, tipi di registrazione e firma dell'operatore, mi chiedeva il significato dei vari tipi di registrazione e il motivo per cui ne utilizzavamo solo quattro?

Risposta: I tipi di registrazione appartengono alle funzioni delle armi e al tracciamento del traffico avvistato dal sistema, ne utilizziamo solo 4 per disposizioni dal capo Ufficio Operazioni tramite il nostro capo servizio.

9. Domanda: Il suo capo controllore mi ha detto che lei ha una memoria di ferro e che potrebbe ricordarsi gli operatori all'avvistamento. Sa dirmi quanti ne erano e come si chiamavano oltre al maresciallo Sardu?

Risposta: Potrei ricordarmi male, ma credo che erano: maresciallo Loi all'identificazione; capitano Cosentino al TPO; s.m. Toscano inizializzatore; maresciallo Abate e maresciallo Vitaggio alle armi.

10. Domanda: Ma questi che erano alle armi potevano vedere l'aereo?

Risposta: Certo, loro hanno mansioni diverse ma possono vedere ugualmente l'aereo perché alle armi ci sono i monitor (PPI) come alla sorveglianza.

11. Domanda: Il suo programmatore sa dirmi perché questi nastri non si smagnetizzano, quanti nastri avete in consegna, la durata della rotazione, la lettura della Track History e perché non si inseriscono le altre registrazioni?

Risposta: Certo che può farle.

12. Domanda: Ma lei non l'ha visto questo aereo?

Risposta: No, perché io lavoravo in una sala a parte dove non ci sono monitor del radar.

giudice: Va bene maresciallo Tozio può andare, grazie e arrivederci.

Impressioni: Il giudice con l'esperto in materia sono rimasti perplessi sulla questione alle domande 2,4,6 e 7.

Consigli: Onde evitare il ripetersi della questione inerente alle domande N.3 e 4, consigliabile consultare il mio capo Servizio – colonnello Nicolino Pugliese; nde - che ha emanato delle disposizioni in merito”.

Nella relazione - come si è visto - venivano riportate sia le domande che quest’Ufficio rivolse al Tozio che le risposte da lui fornite. Il documento sembra rappresentare per chi l’ha scritto ma soprattutto per coloro ai quali probabilmente doveva essere sottoposto in visione, quasi una serie di regole da seguire per fronteggiare gli esami testimoniali.

1.9. I riferimenti “Delta” e “Charlie” di cui alla telefonata delle h.18.02Z.

Al fine di meglio comprendere il reale significato della frase pronunciata dal sergente Abate nella telefonata delle 18.02Z “Ai 06 (inc.) allerta della 877 eh, però vedi che ci stanno 5 in Charlie e 5 in Delta eh”, il quale aveva dichiarato che quei riferimenti erano relativi al numero di velivoli pronti in caso di allarme (v. interrogatorio Abate Pasquale, GI 12.10.95), veniva sentito il tenente colonnello Del Zoppo, il quale dichiarava che “I termini Charlie e Delta hanno un significato preciso nella Difesa Aerea; sono associati ai vari stadi di allarme, o meglio alle prontezze di Difesa Aerea: Alpha è il primo stadio, Charlie è uno stadio intermedio, Delta il massimo grado di prontezza. Tali lettere potrebbero però avere significati diversi se siamo in un contesto diverso da quello della prontezza dei velivoli. Durante una esercitazione Synadex come in caso reale dire “due velivoli in Charlie” potrebbe significare due velivoli in un determinato di minuti, mentre invece dire di assumere condizioni di Difesa Aerea o anche solo di assumere condizioni Alpha, Bravo, Charlie o Delta ha il significato di porre i sistemi d’arma o i velivoli in prontezza diverse per ciascuna delle condizioni espresse da tali lettere.”(v. esame Del Zoppo Andrea, GI 26.05.95).

Al fine di approfondire la non chiara vicenda venivano escussi i piloti e il capo Ufficio Operazioni del 22° Gruppo del 51° Stormo di Istrana, rischierati a Trapani- Birgi la sera del 27.06.80.

Il capitano Piccirillo Carmine dichiarava: “Il significato di “cinque in Charlie e cinque in Delta” credo corrisponda ad uno stato di allarme, cioè alla prontezza dei velivoli; proveniva dal SOC alla sala operativa della cellula ubicata nella palazzina dove era alloggiato il personale rischierato. La fraseologia di cui sopra non era comunemente usata ed attualmente la associo ad una situazione anomala. Riferita alla cellula era una richiesta

inaccettabile perché non c'erano i velivoli sufficienti. Durante le esercitazioni poteva anche essere usata questa terminologia; sarebbe comunque una anomalia che tale messaggio venisse comunicato per telefono anziché per telescrivente. Non ricordo se in quel periodo fossero stati presenti presso la base di Trapani velivoli di altra Nazione. In caso, se presenti, si sarebbe trattato di velivoli NATO perché in caso contrario sarebbero stati oggetto di curiosità generale". (v. esame Piccirillo Carmine, GI 07.07.95).

Il capitano Sternieri Paolo dichiarava: "Le sigle "Charlie e Delta" indicano le percentuali dei velivoli pronti all'impiego. "Delta" significa il cento per cento dei velivoli pronti, riforniti e con il pilota. Invece "Charlie" dovrebbe significare il settantacinque per cento per dei velivoli e con il pilota. "Cinque in Charlie e cinque in Delta" non vuol dire nulla; per me non ha significato. Quando l'aereo è pronto, rifornito e con il pilota, la prontezza è di cinque minuti. In tempo di pace la prontezza normale, ossia in servizio di allarme, prevede due velivoli in cinque minuti e due velivoli in trenta minuti. In tempo di guerra, non lo ricordo, ma dipende dallo stato di allarme. Naturalmente c'è una escalation degli stati di allarme a cui corrisponde una generazione automatica delle forze disponibili. Ritengo che la frase "cinque in Delta" sia un errore, noi avevamo soltanto quattro piloti in Combat Ready e il quinto in addestramento ... non ricordo che sulle piste ci fossero altri aerei; se c'erano, non erano di sicuro cinque" (v. esame Sternieri Paolo, GI 07.07.95).

Il capitano Valeri Alessandro dichiarava: "La frase "cinque in Charlie e cinque in Delta" per me non ha nessun significato, mentre prontezza Charlie e Delta indica determinati gradi di prontezza dei velivoli al decollo; in caso di esercitazione veniva utilizzata la stessa terminologia; per quanto posso ricordare nel rischieramento del giugno 80 presso Trapani, c'erano soltanto due velivoli di allarme che montavano dall'alba al tramonto. Normalmente lo stato dei velivoli è "Normal"; gli stadi successivi sono in ordine: Alpha, Bravo, Charlie e Delta" (v. esame Valeri Alessandro, GI 07.07.95)

Il capitano Casadio Roberto dichiarava: "Il termine "cinque in Charlie e cinque in Delta" rappresentava la prontezza operativa di un certo numero di velivoli in un certo tempo. L'uso di tale termini era riferito alle sole esercitazioni. Devo però dire che non ricordo il significato esatto di "Charlie" e di "Delta", mi sembra, ma non sono sicuro che significassero situazioni di allarme o di prontezza da attuare" (v. esame Casadio Roberto, GI 07.07.95).

Il capitano Marsiglia Franco dichiarava: “Nel periodo di rischieramento a Trapani non ricordo la presenza di velivoli stranieri militari rischierati né il passaggio di velivoli stranieri per motivi vari. Conosco il significato di “cinque in Charlie e cinque in Delta”; riguarda le condizioni di prontezza dei velivoli; gli stati di prontezza Nato sono Alpha, Bravo, Charlie e Delta. Il numero è riferito al numero dei velivoli richiesti in quello stato di prontezza” (v. esame Marsiglia Franco, GI 20.07.95).

Il tenente colonnello Ristori Gian Piero, capo Ufficio Operazioni dichiarava: “le sigle “Charlie” e “Delta” sono dei particolari stati di allarme che vengono dichiarati in caso di esercitazioni o casi reali dai Comandi sovraordinati. La scala prevede, oltre alla condizione Normal, Alpha, Bravo, Charlie, Delta. Sono sicuro soltanto del significato della condizione “Delta” che è quella che prevede la massima prontezza di tutti i velivoli disponibili o Combat Ready (cinque minuti). La condizione Delta viene data dai Superiori Comandi a seconda della minaccia reale o simulata. La condizione Delta viene data quando il pericolo è massimo. Mi è capitato di essere presente ad esercitazioni in condizione Delta; non mi è mai capitato in situazioni reali. Non ricordo se sia capitato di raggiungere le condizioni Alpha, Bravo, Charlie, in situazioni reali.”(v. esame Ristori Gian Piero, GI 20.07.95).

Il tenente colonnello Cespa Piero, comandante del 35° CRAM di Marsala, dichiarava: “il significato della frase dovrebbe essere riferito ai velivoli in Synadex, cioè lo stato di prontezza di velivoli fittizi, in caso reale comunque indica sempre gli stati di prontezza dei velivoli. L’ordine di variare le condizioni di Difesa Aerea, condizioni connesse agli stati di prontezza dei velivoli, proveniva dal SOC; il capo controllore non poteva variare le condizioni di Difesa Aerea, ma aveva comunque facoltà di mettere in prontezza i velivoli in stato di allarme il cui decollo dipendeva dallo stesso capo controllore” (v. esame Cespa Piero, GI 20.07.95).

Queste le dichiarazioni rilasciate dai piloti che la sera del 27 giugno 80 erano schierati presso l’aeroporto militare di Trapani Birgi. Tutti sono stati concordi nell'affermare che i termini “Charlie” e “Delta” si riferiscono alla prontezza dei velivoli in caso di allarme.

1.10. Le registrazioni del radar di Marsala.

Di ciò che “vede” Marsala verrà rilevato ampiamente e nei minimi dettagli nella parte dedicata alle valutazioni dei collegi peritali che, nel

tempo, hanno analizzato le registrazioni rilevate da quel radar. Qui si vuole soltanto evidenziare il contrasto nettissimo tra quanto risulta dai dati radar e le dichiarazioni rese dagli operatori di quella sala sulle proprie attività.

1.11. I dati radaristici.

Il comportamento e le reazioni degli addetti al sito radar di Marsala rappresentano un compendio di atteggiamenti reticenti in situazioni in cui la collaborazione con l'AG viene dai più ritenuta pericolosa o negativa. E' proprio in tali circostanze che nell'ambiente prende forma un gruppo che pervicacemente si oppone alla ricostruzione dei fatti, negando qualsiasi spiegazione alle proprie ed altrui attività, in nome di un malinteso spirito di protezione dell'Arma nelle migliori delle ipotesi, ma che probabilmente per celare la verità di quella sera e in ossequio di un qualche ordine in tal senso.

Si differenzia dalle posizioni del gruppo, forse per diversa formazione personale e culturale, il maresciallo Carico, figura di rilievo nell'inchiesta. Costui ha certezza e coscienza dei problemi e delle sofferenze psicologiche che dovrà affrontare nel riferire la sua verità. Non si ravvisa nella sua scelta alcun interesse a fronte invece di sicuri "problemi" sia nei confronti della sua Amministrazione che in ambito familiare e personale.

Gli altri operatori del sito invece preferiscono assumere, nel corso dei loro esami ed interrogatori, atteggiamenti di palese colpevole chiusura anche a fronte dei precisi ed innegabili dati radaristici loro contestati. Come ad esempio Muti, il quale dopo che gli sono state esibite le azioni di guidance sul luogo dell'incidente, risponde: "...forse mi stavo esercitando"; Tozio Sossio: "...anche se la mia qualifica è quella di MIO, non ricordo se ero in grado, all'epoca, di saper fare una riduzione dati, sicuramente non sapevo fare quella on-line"; Giordano "...anche se un aereo perde di qualità e sta sul mare, non essendo un velivolo militare non è compito nostro...".

Per quel che concerne il maresciallo Carico, il punto centrale delle sue affermazioni consiste nelle dichiarazioni secondo cui egli avrebbe visto sul PPI "due tracce all'altezza di Ponza che scendevano insieme". Ciò è coerente con le telefonate di Licola nelle quali gli operatori plottano, contemporaneamente e nella stessa zona, due tracce: LK477 ed AG266. Inoltre, Carico afferma di aver visto una delle due tracce proseguire dopo la perdita di qualità del DC9. Anche per Licola l'AG266 viene plottata sino a 30NM a sud dell'incidente. I due grezzi vengono attribuiti da Carico, e a suo

dire anche dal TPO, al DC9 ed all'Air Malta. Ciò in quanto gli operatori in sala disponevano delle due strips relative a tali piani di volo.

Anche a Licola disponevano di questi piani di volo e successivamente, nei plottaggi trasmessi l'11.07.80, collegano l'AG266 ad un volo successivo di 15 minuti. In effetti i due velivoli dovevano percorrere l'Ambra 13 a breve distanza l'uno dall'altro. Ma l'Air Malta, come s'è visto, al momento dell'incidente si trovava a 85NM a Nord del DC9 ed a circa 200NM a Nord di Marsala, praticamente all'altezza dell'Argentario, in ritardo di circa 13' e 30"; ritardo non comunicato ai due siti, i quali sicuramente alle ore 18.50 non avevano tale velivolo sul PPI.

L'effetto di tale "contrattempo" per i due siti e per Martina Franca, tenuto anche conto di ciò che "vede" Fiumicino, si può riassumere come segue:

1) Licola, pur avendo plottato contemporaneamente le due tracce e cioè LK477 e AG266, ed averle inserite nello stesso telex (mai più rinvenuto) inviato la stessa sera dell'incidente, a Martina Franca, sposta sul plottaggio trasmesso l'11 luglio successivo, l'AG266 di quattordici minuti come si rileva dalle telefonate. "Dimentica" altresì di aver collegato l'AG266 al DC9, come si evince dal registro dell'IC di Marsala e dai colloqui con Martina Franca e con Marsala. E sempre sullo stesso messaggio dell'11 luglio 80 le due tracce non sono correlate ad alcun velivolo, contrariamente a quanto risulta dalle telefonate.

2) Licola attribuisce all'Air Malta il NTN AG262; come è rilevabile dalle telefonate delle ore 19.17 tra il sito e quello di Marsala e riscontrabile altresì sia nella THR del nastro 100 di Marsala che sull'annotazione apposta sul registro IC di Marsala. Questa traccia non verrà riportata all'orario di cui alla conversazione telefonica delle 19.17 e della THR di Marsala (19.16/19.19) sullo stralcio del DA1 dell'11.07.80 di Licola. Pertanto la traccia AG266 non è mai stata attribuita dal sito campano all'Air Malta.

3) Martina Franca, ed in particolare Patroni Griffi, riceve via filo e via telex le due tracce contemporanee le due tracce LK477 e AG 266. Dopo l'iniziale convincimento che la traccia del DC9 fosse correlabile al NTN AG266, alle 23.18Z l'ufficiale non ritiene più valida tale correlabilità in quanto a suo parere presenterebbe, vista la grande distanza percorsa, un "salto da canguro". Da questo momento ritiene invece associabile al DC9 la traccia LK477. A distanza di mezz'ora (22.53) Patroni Griffi e Lippolis riferiscono al capo sala di Ciampino maggiore Massari che la traccia del DC9 è LK477 mentre l'AG266 viene correlata (inspiegabilmente; nde.) all'Air Malta. A Martina Franca non saranno più reperiti, successivamente, due documenti che sarebbero stati di grande importanza per l'inchiesta: il telex di Licola col

contemporaneo plottaggio delle due tracce ed il DA1 di Siracusa, sito di nuovo attivo dopo le 19.00Z, che avrebbe potuto dar conto di un'eventuale prosecuzione della seconda traccia. Addirittura Martina Franca, nei plottaggi inviati la sera successiva allo Stato Maggiore, farà misteriosamente sparire dal contesto delle tracce il NTN AG266.

4) Dalla THR del nastro n.99 di Marsala, ad ulteriore riscontro delle dichiarazioni di Carico che vede sul PPI due velivoli diversi all'altezza di Ponza, si può rilevare come la traccia pending AA421 delle ore 18.53.34Z non appaia correlabile con la traccia AJ421 (DC9 Itavia) inizializzata dal TPO di Marsala e rilevata in THR alle ore 18.54.07Z. Per essere correlabile, il DC9 avrebbe dovuto navigare in quel frangente ad una velocità di circa 900NM. Poiché ciò non è possibile, anche considerando un margine di errore da parte dell'operatore che ha agganciato la traccia, se ne può dedurre che i due echi radar appartengono a due velivoli diversi. Difatti, le due tracce avvistate da Licola AG266 e LK477 tra le ore 18.50 e 19.00Z, non risultano sulla THR di Marsala e anche quando una delle due fosse associabile all'AJ421 di Marsala, l'altra rimarrebbe sempre non attribuibile ad alcun velivolo conosciuto. Si ricordi che Martina Franca ha associato all'AJ421 la LK477, nell'analisi delle tracce trasmessa la sera del 28.06.80 allo Stato Maggiore, quando invece era a conoscenza dell'inesistenza della traccia sin dalla sera del disastro.

5) Marsala, allorchè Ballini si mette in contatto alle 19.24 circa con l'Air Malta, si rende conto, a mezzo delle coordinate, che l'Air Malta si trova in quel momento poco a Sud del luogo dell'incidente e che sicuramente non vi era passato al momento del disastro. Da questo momento viene dato lo stop-Synadex, viene tolto il nastro 100, viene nuovamente inserito il 99, si effettua una riduzione dati del 99 e l'IC, a mezzo di azioni di Pair, inizia la guida assistita ad altro velivolo sul luogo dell'incidente.

Da tener presente che Marsala inizializza due tracce di interesse: l'AJ441, alle 19.02.30 circa, 45NM a Sud dell'incidente, a 6000 piedi d'altezza e con gli IFF spenti, e la entry 51, tra le 19.02.30 e le 19.12.48, traccia non compresa tra quelle civili individuabili in Anavolo. In entrambi i casi il DA1 trasmesso da Siracusa a Martina Franca avrebbe offerto soluzioni utilissime all'inchiesta, già danneggiata dal "buco" 19.04/19.12 della THR di Marsala.

6) Ciampino, ove di rilievo appaiono la PR ad Ovest del DC9 all'altezza di Ponza e le dichiarazioni dei controllori che vedono traffico militare operativo ad Ovest di Ponza, del quale non trovano riscontro nei Notam. Si omettono in questa sede i già noti plots-17 e -12, i rilievi nella zona D delle

ricerche e l'annotazione del generale Tascio relativa ad un "traffico intenso su Ponza", altrove meglio commentati.

In conclusione queste considerazioni confermerebbero le dichiarazioni rese nel corso degli interrogatori da Carico.

Occorre poi analizzare le posizioni e i comportamenti dell'MC e dell'IC, sia nell'ambito del sito sia comparativamente con quelli degli omologhi di altri siti.

Il MC capitano Ballini, contrariamente a come s'è voluto mostrare, è figura di rilievo nell'inchiesta, ove si consideri che, una volta resosi conto dell'incidente, è l'ufficiale che si mobilita e mobilita la sala operativa per una serie di operazioni che chiaramente dimostrano lo stato di allerta del sito; e ciò contrariamente, lo si ripete, a quanto sempre dichiarato da lui stesso e dagli altri operatori di Marsala.

Ballini, al momento dell'incidente, non era alla console di sua pertinenza e, nell'immediatezza, non si rende conto di quanto è successo. Il TPO Giordano con ogni probabilità lo avverte della perdita di qualità del DC9 - Carico in effetti afferma che Giordano, il quale sulla console aveva la spia di low-quality accesa e nonostante gli interventi di hook e position update non riusciva a riagganciare la traccia, una volta rilevato l'accaduto, si alzò e andò a parlare con Ballini - ma, evidentemente, considerando che il secondo velivolo coinvolto è civile cioè l'Air Malta "che mette la freccia e sorpassa" si allarma relativamente. Quando il sito viene avvisato "anche" dall'esterno dell'incidente (ore 19.14 circa) egli, quasi routinariamente, tenta di contattare il velivolo che ritiene essere stato più vicino al DC9. Avuto il contatto con l'Air Malta (ore 19.20 circa) si rende conto, a mezzo delle coordinate, che lo stesso si trova in quel momento poco più a Sud del luogo dell'incidente e che pertanto di certo non vi era passato al momento del disastro. Realizza così che il secondo velivolo potrebbe essere militare e che il sito potrebbe essere coinvolto. Da quell'istante, come già detto, viene dato lo stop-Synadex, viene tolto il nastro 100, viene nuovamente inserito il 99, si effettua una riduzione dati sul 99, si rileva la presenza del non identificato AJ441 e della entry 51, e l'IC (o lo stesso Ballini), a mezzo di azioni di Pair, inizia la guida assistita sul luogo dell'incidente, sul quale viene guidato uno o più velivoli militari più avanti indicati.

Parte anche, da quel momento, una consegna implicita (o addirittura esplicita, su cui ovviamente nessuno riferisce) del silenzio, in quanto potrebbe emergere a carico degli operatori una qualche colpa "in vigilando".

L'IC tenente Muti, tenta di porsi come protagonista marginale nella vicenda. Da poco in servizio, l'ufficiale (o lo stesso Ballini) effettua una serie di azioni di Pair sul punto ove è avvenuto l'incidente. Tali azioni hanno

lo scopo di fornire una guida assistita sul punto del disastro. La THR del nastro 99 di Marsala “riapre” alle ore 19.48 e pone in evidenza come questa operazione sia già in corso, ma purtroppo non si riesce a sapere da quanto tempo né a capire con esattezza quale sia il velivolo o i velivoli cui si presti assistenza. Di sicuro non è uno dei velivoli “ufficiali” del soccorso. Tale rilievo viene fatto anche dagli esperti NATO. In ogni caso la guida assistita aveva assoluta necessità di una riduzione dati per conoscere con esattezza quale fosse il punto dell’incidente.

Ora, la penetrazione nella struttura dei records operata dagli esperti del NPC ha consentito di estrapolare e quindi “leggere” le coordinate di Ball-Tab. Tale lettura permette di individuare, anche in termini geografici, i punti dell’area di pertinenza del sito in cui gli addetti di Marsala hanno operato.

Particolare importanza rivestono le azioni di Pair che l’IC di Marsala effettua sul punto dell’incidente almeno dalle ore 19.48Z e sino alle 20.24Z; “almeno”, poiché il nastro n.99 di Marsala riparte, come detto, dalle ore 19.48Z dopo una interruzione di circa 26’ dall’ultimo record del nastro n.100. Quindi quest’attività dell’IC potrebbe anche aver avuto inizio in un periodo tra le ore 19.23 e le 19.47.

Dall’esame dei “books” propri di ciascun operatore (MC, F.A., IC, IO, TPO) che traducono “in chiaro” le azioni a console, si desume, previa lettura ed interpretazione dei NEDS settati, che l’IC sta effettuando guida assistita sul punto dell’incidente. Anche gli esperti del NPC hanno confermato questa interpretazione, qualificando, in modo specifico, le azioni di Pair dell’IC come guida assistita ad “altro velivolo” sul punto dell’incidente.

Tale circostanza appare particolarmente inquietante per i seguenti motivi:

- 1) le azioni di guida assistita in questione non riguardano velivoli del soccorso ufficiale;
- 2) il primo velivolo del soccorso ufficiale (AG301) viene guidato sul punto dell’incidente dall’IC di Licola Di Micco ove giunge alle ore 20.55Z;
- 3) a quell’ora (20.55Z) l’IC di Marsala non effettua più, da oltre trenta minuti, azioni di Pair;
- 4) sul tabulato Console Data Recording appare un residuo di azioni da parte dell’identificatore che opera in reale sul punto dell’incidente (rispettivamente ad ore 19.48.57Z, 19.49.00Z e 19.49.01Z);
- 5) alle ore 19.42 risulta dalle telefonate un contatto con il velivolo JM125 (militare USA non identificato);
- 6) alle ore 19.45 l’IC di Marsala annota sul relativo registro un check con il velivolo JM169. Le competenti autorità statunitensi in risposta ad una prima rogatoria lo individuano come velivolo militare da trasporto diretto a

Torrejon; in altra risposta lo descrivono come velivolo di base a Sigonella che, decollato alle ore 17.35Z, rimane in volo per circa quattro ore. Appare strano, in ogni caso, come la traccia in questione non risulti rilevata dai siti radar di Siracusa, Marsala e Licola;

7) nel periodo non coperto dalla THR, Marsala invia in cross-tell a Poggio Ballone la traccia AJ262 (dal Tirreno verso la Sardegna) con SIF3=2000 e non identificata tramite Anavolo.

Ma il riscontro più interessante sul velivolo (o sui velivoli) guidati dall'IC sul punto dell'incidente si rinviene nel messaggio inviato il 29.11.88 (prot.T3-132/3292/G53-1) dal Comando della 3^a Regione Aerea di Bari al sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica. Tale messaggio con classifica "Riservato" è stato declassificato in sede di esecuzione di decreto di sequestro emesso il 6 aprile 96 e consta di n.7 annessi. Nella missiva, a proposito della "Attività velivoli stranieri di ogni tipo riferita al giorno 27.06.80" viene riportato che: "sempre nell'annesso "A" (Allegato "A", pagina A-4) è registrato che nella zona dell'incidente alle 20.27Z vi era "traffico americano" mentre si esclude la presenza di portaerei americane (come asserito dal capo controllore del 3° SOC - ore 20.40Z)".

Quindi, alle 20.27Z, a compimento delle azioni di guida assistita effettuate dall'IC di Marsala (19.48Z-20.24Z), traffico americano si sarebbe portato sul punto dell'incidente, e tale presenza sembrerebbe fatto conosciuto sia dai vertici della 3^a Regione Aerea che da quelli dello SMA. Del resto lo stesso IC tra le 20.23Z e le 20.31Z inizializza una traccia e vi compie azioni, tra le quali un inserimento dati missione (act.44-mission data), su coordinate di Ball Tab relative ad una zona a 20 miglia a Sud di Ponza, mentre alle ore 20.27Z gli operatori di Licola già controllano un velivolo a 5000 piedi su Ponza, che per le ragioni già dette non può essere un velivolo del soccorso italiano. Peraltro il plottaggio di questo velivolo, benché richiesto dal capo controllore di Martina Franca, non risulta poi inserito nei plottaggi di Licola dell'11.07.80.

Inoltre un ulteriore importante riscontro si ha con la traccia AA424 avvistata da Potenza Picena poco sopra Ponza, dalle 19.49Z alle 19.51Z, locale, qualità 7, senza risposta di transponder, sempre pending registrata per molteplici battute e verosimilmente militare per via della mancanza di tutti i SIF. Anche questa traccia non apparirà sul plottaggio redatto a Licola l'11.07.80.

Ora, premesso che in caso di incidente che coinvolga un velivolo militare è procedura normale inviare al più presto sul posto velivoli di ricognizione, vi sono gli elementi per poter affermare la presenza di almeno un velivolo, allo stato sconosciuto, che si è portato sul luogo dell'incidente

prima dei soccorsi ufficiali, manifestando così un interesse o una preoccupazione di cui mai si è riferito; interesse non comprensibile nel caso o nell'eventualità di un incidente che avesse riguardato solo un velivolo civile.

Tuttavia di fronte a tali evidenze tecniche, normali e corrette in una situazione di allerta, gli operatori di Marsala dichiarano: il TPO: “non ricordo di aver dato alcun comando per far partire una riduzione dati”. Il MIO: “...non ero in grado di fare una riduzione dati o, quantomeno, non ricordo di averla fatta. Non ero in grado di effettuare una riduzione dati “on line”. L'IC: “...quelle azioni di Pair erano per me un modo di esercitarmi”.

Gli altri operatori, nel complesso, descrivono quella del 27.06.80 come una “serata tranquilla”. Ma la serata sembra essere stata resa “tranquilla” per il particolare modus operandi degli stessi operatori.

Infatti, tra le ore 17.11Z e le ore 19.01Z si rileva, principalmente al largo della costa Nord-Est della Sardegna, tutta una serie di tracce, in buona parte sicuramente militari (per la presenza di risposta al SIF1, per SIF3=4300, per dati cinematici o perché rilevate come tali da Poggio Ballone), rispetto alle quali gli operatori di Marsala hanno un comportamento atipico per un sito militare. In pratica:

1. se inizializzate manualmente, vengono subito droppate;
2. se inizializzate automaticamente dal sistema, vengono subito agganciate ed immediatamente droppate;
3. se inviate in cross-tell da Poggio Ballone, vengono agganciate e droppate;
4. in altri casi si nota persino la mancanza di una serie di entries rispetto ad un traffico civile completamente delineato in Anavolo;
5. tra le ore 18.00 e le ore 19.04 le tracce AJ060, AJ411 e AJ055 sono prive di risposta al SIF e non viene compiuto alcun intervento a console relativo all'identificazione;
6. risulta invece ben seguito e delineato il traffico civile.

Inoltre, come segnalato nella perizia radaristica, nel periodo intorno all'incidente manca l'inizializzazione ed il tracciamento della traccia relativa alla entry 51. Dalla CDR appare che la entry 41 (immediatamente precedente alla 51) è stata usata alle ore 19.02.32. Da qui si deduce che la entry 51 poteva essere usata in qualunque istante dopo le 19.02.32 e prima delle 19.14, quando viene usata la entry 61. Alla luce di quanto detto al punto 5) la mancanza di una registrazione sulla CDR fra le 19.02.32 e le 19.04.31, tenuto conto che tra le 19.00.23 e le 19.01.56 un'azione che avrebbe dovuto essere registrata (Change Track Mode) in realtà non lo è stata, rende molto probabile che manchi la registrazione della entry 51; ciò

anche sulla premessa che in periodi precedenti e successivi del tabulato sono assenti altre entries.

Dall'esame della CDR emerge poi che tra 17.30.51 e le 17.36.10 (immediatamente dopo aver inizializzato e droppato due tracce nella zona dell'incidente) nella sequenza di inizializzazione delle tracce viene completamente saltata la serie tre, cioè 03,13,23,33,43,53 e 63. Da quel periodo vengono inoltre notate, in successione, le cinque tracce che, a velocità militare, si muovono dal golfo di Napoli verso la Calabria.

Appaiono opportune, a questo punto, alcune considerazioni sull'ampiezza dei due "buchi" di registrazione (19.04-19.12 e 19.22-19.48) causati dai presunti cambi di nastro effettuati dagli operatori del sito di Marsala. Assumendo per vero che i nastri fossero due (il 99 e il 100), i MIO sentiti da questo GI hanno affermato che il tempo necessario per effettuare il cambio è di tre-quattro minuti. Ora, anche calcolandone sei, resta sempre da spiegare il tempo eccedente.

Nel primo "buco (19.04-19.12), se coperto anche parzialmente da registrazione, si sarebbe rilevata la entry 51, traccia non identificata, locale per Marsala e non compresa nel traffico civile di cui all'Anavolo.

Il secondo abnorme vuoto di registrazione (19.22-19.48) è stato sicuramente utilizzato per una riduzione dati (THR di tre/quattro pagine, utile per fornire all'IC le coordinate dell'incidente). Se coperto, avrebbe evidenziato il velivolo o i velivoli probabilmente identificati dall'IO, che ancora alle 19.48/19.49 operano sul punto dell'incidente, e sicuramente guidati dall'IC con azioni di Pair verso le già conosciute coordinate ove si era verificato il disastro aviatorio.

Inoltre nel vuoto di registrazione presente nel nastro 99 tra le 19.02.32 e le 19.49.49 mancano le tracce corrispondenti alla entry 051, tutte le serie 2,3,4 e 5 escluse le 55 e 65 - in tutto sono ventisette quelle mancanti). Di tutte queste solo alcune - otto - sono presenti nel tabulato 100 e due possono essere ricostruite dall'esame delle tracce inviate in cross-tell a Poggio Ballone. Altre due tracce vengono identificate a mezzo dell'Anavolo di Ciampino, che soccorre fino alle ore 19.45 (uno dei due di Ciampino è l'Argo 53). Rimane da verificare a quali velivoli corrispondano le altre tracce inizializzate, premesso che tutto il traffico civile appare in quel periodo di tempo identificato.

Si ricordi altresì che nel periodo 19.22/19.48 il sito di Marsala ha sicuramente contatti TBT con due velivoli USA e, precisamente quelli corrispondenti alle sigle JM125 e JM169 che decollano in quel lasso di tempo da Sigonella, mentre Fiumicino (v. Anavolo) segue il volo in corso denominato Argo 53. Inoltre, gli esperti NPC segnalano come sul nastro 100

vi fossero 3 records irregolari, 1, 42 e 166, e precisano come “per mezzo di un successivo dump ottale del nastro di registrazione originale n°100, i primi due records sono stati recuperati...” “...l’unica irregolarità che resta sul nastro 100 è uno sbalzo di tempo dopo il record 165 alle 19.22.48 senza un segno EOF.”. Come si può notare l’irregolarità del record 166 rimane tale e lo “sbalzo di tempo” dopo le ore 19.22.48 non trova spiegazioni logiche sia per la mancanza di EOF sia perché non emerge l’effettuazione di alcun Change Over.

Infine, con riferimento alle azioni del TPO, costui, in diverse occasioni, opera in modo non coerente con quanto reso nel corso degli interrogatori.

Scrivono gli esperti del NPC nel loro Report del 10.3.97: “sebbene molto simili, il nastro della Synadex effettivamente usato il 27.06.80 è diverso dal nastro SPS5904 che ci è stato fornito”. Quindi diverso da quello consegnato all’AG. A questo punto ci si domanda se le tracce simulate facciano riferimento al contenuto di un diverso raid tape Synadex - come già detto il nastro di esercitazione di quella sera era l’SPS5901 mai consegnato - o siano tracce simulate e basta, cioè non afferenti ad alcun raid tape.

Prima di inoltrarsi nella risoluzione della questione occorre porre delle premesse che in vero sollevano dubbi sull’effettuazione ed il regolare svolgimento di tale esercitazione. Innanzitutto appare strano che proprio il TPO, cioè l’operatore che deve dare il comando a console per il cambio nastro al fine di dare avvio alla Synadex, cominci ad esercitarsi prima di tale avvio e proprio sul nastro 99 alle ore 19.03. L’esercitazione, poi, si svolge con un numero di operatori che rispetto a quello previsto dalla normativa in tema di esercitazioni NATO, appare irrisorio; gli stessi, a loro volta, operano su un numero di tracce anch’esso irrisorio e se, come da più parti asserito, il nastro relativo doveva essere trasmesso e verificato dal competente organo di controllo NATO, avrebbe avuto ben poche possibilità di sortire un qualche giudizio positivo. Ciò a parte le incongruenze già rilevate in tema di conversazioni telefoniche.

Ritornando alla questione puramente tecnica, occorre ricordare che affinché si svolgesse correttamente una esercitazione Synadex era necessario, oltre il comando di “Start Sim” impartito dall’EC, una “richiesta via console” per accedere alle tracce del nastro di programma della stessa Synadex. In particolare, occorre un codice di accesso che doveva essere il 13 o il 14 di “Access Symbol”. Non è stato mai chiarito, d’altra parte, se tale comando dovesse essere impartito dall’EC o dal TPO. In ogni caso esso appare un’azione necessaria per effettuare correttamente la suddetta

esercitazione, poiché permette di accedere alle tracce contenute nel raid tape.

A tal proposito si riportano le annotazioni fatte nel rapporto SMA/232/1262/G53-1/1 datato 21.01.92:

“Access Symbol: (trattasi di) simboli accedibili tramite la marca hook. Indica il simbolo selezionato o acceduto dalla console”. In particolare:

Access Symbol “13 = manoeuvrable target video: video radar simulato (plot) presente sulla console dell’EC e generato da un simulatore”.

Access Symbol “14 = raid tape track video: come 13 generato da un tape di esercitazione (Synadex). In sua assenza significa che nessuno ha “acceduto” su di essa”.

In effetti nella CDR del nastro 100 di Marsala non si rinvennero, nella relativa colonna, gli Access Symbol 13 e 14.

A conferma, il perito d’ufficio colonnello Franco Donali, nella sua analisi della esercitazione Synadex riporta quanto segue:

“Console No.12 - Mode TKM (Tracker) - Live.

Alle 19.20.507 effettua varie azioni di Hook infruttuose, perché probabilmente cerca di accedere ad una traccia SIM (si riscontrano nove tentativi).

Vista l’impossibilità di accedere alla traccia, il TKX cerca di entrare in modo SIM (sei tentativi) senza successo, perché ha probabilmente una traccia “in carico” (dati di THR insufficienti).

Altri tentativi seguono per cercare di accedere a tracce SIM senza successo.”

Di rilievo, nell’orario in cui si svolge la presunta esercitazione, è la traccia AJ452 descritta sul plottaggio inviato l’11 luglio 80 dall’allora comandante pro-tempore del sito di Marsala capitano Salmè. Tale traccia trovasi, alle ore 19.19 a circa 10NM a Nord-Est del punto dell’incidente. Sulla THR di Marsala la traccia appare alle ore 19.19Z per due battute. Vi operano il TPO che la inizializza in un frangente in cui dovrebbe avere la console in simulato per via della presunta esercitazione Synadex in corso (ma di traccia reale sembra trattarsi, come si desume dal plottaggio inviato e dalla relazione a firma del generale Pollice); l’IO, che opera anch’esso in simulato, le assegna il codice di identificazione 22 (Unknown=sconosciuta); nuovamente il TPO sulla cui console si accende la spia di low-quality; ed infine il MC che spegne un falso Alert di Emergency-Track.

Queste ultime azioni a console si verificano alle ore 19.22Z, nel momento in cui viene dato dall’EC lo Stop Sim che chiude la registrazione sul nastro di recording n°100.

Anche qualora non si fosse in presenza di una traccia reale potrebbe trattarsi di un primo punto di riferimento, ottenuto a mezzo di una riduzione dati on-line, successivamente utilizzato dall'IC per le azioni di guida assistita sul punto del disastro.

Infine, non è stato possibile procedere ad una verifica delle tracce prodotte dal Raid Tape di esercitazione al fine di comprendere se le simulate abbiano insito un codice SIF e, in caso positivo, quale. Al proposito il capitano Del Zoppo sostiene che esse sono dotate solo di SIF2 da esercitazione.

In conclusione, se da un lato la traccia AJ452 appare simulata in quanto il TPO e l'IO vi operano con le console all'uopo predisposte, dall'altro resta da capire perché, al pari di altre, sia dotata di un SIF3 proprio dei velivoli provenienti da Sud ed il motivo per il quale la stessa AM la qualifichi come traccia reale sia nel plottaggio del 1980 che nella cd. "Relazione Pollice" del 1988.

Non appare poi chiaro il comportamento del TPO rispetto alla traccia AJ441. Tale traccia viene inizializzata dal TPO Sardu alle ore 19.02.30 a 42 miglia a Nord di Palermo a 6000 piedi di quota e con prua di 186°; tale traccia presenta le seguenti peculiarità che la rendono di interesse ai fini dell'inchiesta:

- 1) è priva di IFF;
- 2) viene inizializzata solo a 42 miglia da Palermo. In tutta la THR non vi è alcun velivolo inizializzato a meno di 90 miglia;
- 3) la quota è di 6000 piedi circa;
- 4) l'heading sarebbe compatibile con un eventuale atterraggio a Trapani Birgi;
- 5) l'IO la classifica Friendly.
- 6) il TPO Sardu dichiara che una inizializzazione così tardiva può essere dovuta o al fatto di aver notato un grezzo e di averlo agganciato, o alla trasmissione dell'AG266 da Licola di cui ha cercato una prosecuzione (!) o ad una montagna interpretata come un grezzo;
- 7) in effetti tale traccia può essere compatibile con l'AG266 di cui alle telefonate di Licola;
- 8) il perito prof. Picardi la correla all'AG265 proveniente da Napoli, ma tale tesi sembra contraddetta dai plottaggi di Ciampino ed il perito d'ufficio Donali, nella sua analisi, riporta come due tracce distinte l'AG265 e l'AJ441;
- 9) in riferimento al predetto punto gli stessi piloti dell'AG265 Verdelli e Gagliardi dichiarano di aver iniziato la manovra di atterraggio dopo la perdita di contatto del DC9 e dopo aver inutilmente tentato di contattarlo e

cioè almeno dopo le 19.02. L'AJ441 alle 19.02.30 è già a 6000 piedi ed il TPO non avrebbe di certo reinizializzato una traccia che aveva droppato poco prima e della quale conosceva già tutti i dettagli;

La entry 51 inizializzata dal TPO tra le ore 19.02.30 e le 19.12 è una traccia in più al di fuori di tutto il traffico civile "spuntato" sull'Anavolo. Si tenga presente che Carico, dopo l'incidente, vede il presunto grezzo dell'Air Malta proseguire. La entry 51 per la quale emerge solo un aggiornamento di posizione (Pos. Updt.) da parte del TPO sulla CDR del nastro 100 di Marsala e si ricava dalla sequenza automatica delle entries assegnata dal sistema. In pratica si nota che le precedenti entries indicate sulla THR del nastro 99 sino alle 19.03 sono nell'ordine 2, 12, 22, 32, 42 e che la prima entry sulla THR del nastro 100 è la 62 seguita poi da 3, 13, 23, 33 ecc. Pertanto la entry mancante è proprio la 51 e, poiché nessun volo civile manca all'appello, se ne deduce, come per precedenti analisi di riscontro sull'Anavolo, che deve trattarsi di velivolo militare allo stato non identificato.

Sempre per quel che concerne il TPO, alle ore 22.02Z ed alle 23.30Z del 27.06.80 ed alle ore 06.39Z del 28.06.80 egli dà il comando, via NEDS settati a 04401, di riduzione dati. Tali riduzioni si aggiungono a quella effettuata tra le ore 19.22 e le 19.48 del 27.06.80. La corrispondenza di tale comando dato dalla console del TPO con l'effettuazione di una riduzione dati si evince dalle competenze dei periti, dagli accertamenti in sede NATO e dalle testimonianze dei TPO di Potenza Picena e di Poggio Ballone e del MIO di Poggio Ballone sergente Miracco.

Gli operatori di Marsala, in particolare il TPO ed il MIO, hanno sempre negato di essere stati chiamati per la produzione di THR relative all'incidente.

Dalle ore 20.37Z la THR di Marsala rileva la presenza della traccia AM210.

Trattasi di uno o più velivoli militari; l'IO, che evidentemente nota sul PPI più ritorni, con azioni di Strenght Request cod.34 effettua una serie di richieste sulla forza; tali interrogazioni da console rimangono dapprima inevase, poi il sistema registra il cod. 0=forza sconosciuta, quindi, per una battuta lo Strenght è =7 (cioè 6 velivoli) ed infine torna a 2.

Tale velivolo ha IFF1=32, è senza IFF2 ed ha IFF3=6510 e poi 5100. Per la NATO trattasi di "velivolo sotto il comando di una task force o di un gruppo navale". Sembra decollare da Sigonella alle ore 20.37Z per farvi rientro circa due ore dopo. Compie il periplo della Sicilia. All'altezza di Lampedusa, a bassa quota, effettua una puntata verso Sud, in direzione della Libia, perdendo per circa 23' il contatto radar con Marsala.

E' interessante notare come su tale traccia l'IC inserisca continuamente dati di missione ed alle 22.05 ed alle 22.06 con azione 34 dia il "Command target on" e il MC, alle 22.15 ed alle 22.25, compia azioni a console di Sam Status (act. 44) improprie per Marsala.

Inoltre dal tabulato Alert elaborato dagli esperti dell'NPC emergono dati concernenti una missione di intercettazione.

In particolare l'Alert "vero" CO significa: "Command: il sistema informa l'operatore che è tempo di dare un nuovo comando per la condotta dell'intercettazione".

In conclusione, il velivolo militare contrassegnato con NTN AM210 decolla da Sigonella non per effettuare una normale ricognizione bensì per una specifica missione di intercettazione a Sud di Lampedusa. Per orario e durata della missione non è uno dei tre P3C di cui alla risposta alla rogatoria fornita dalle competenti autorità USA.

1.12. Conclusioni.

La vicenda del sito di Marsala è particolarmente emblematica di tutte le difficoltà e gli ostacoli dell'inchiesta. Essa abbraccia l'intero arco delle indagini; inizia con il sequestro dell'estate 80 e termina con gli interrogatori del giugno 97. In essa tutti i generi di reticenze, falsità, omissioni, distruzioni documentali, che hanno connotato i comportamenti di amministrazioni e singoli al vaglio dell'inquirente.

Qui dalle comunicazioni sopra riportate si desumono, come detto, rilevanti circostanze di fatto. Innanzi tutto Marsala "vede" e "vede" sin dai primi minuti dopo l'evento. Esempio ne siano le citate comunicazioni intercorse alle 19.13 con Palermo ed alle 19.14 con Roma controllo.

Qui v'è un comandante che in sede di esecuzione di sequestro nulla riferisce sulla difformità tra il contenuto dei nastri e quanto invece risulta dalle etichette dei contenitori. Un comandante che nulla riferisce, quando viene richiesto dei nominativi del responsabile o dell'operatore di turno in sala, sulla reale composizione della sala operativa. Qui i due indicati, il Master Controller e il Manual Input Operator, nulla spiegano anch'essi sulla effettiva composizione sempre della sala operativa. Composizione della sala, che se esplicitata al tempo, avrebbe consentito immediate escussioni di tutti coloro che effettivamente vi avevano prestato servizio ed avrebbe impedito a costoro, il cui elenco viene scoperto ad otto anni di distanza, di accampare, in considerazione del tempo passato, vastissimi vuoti di memoria.

E quanto a ricordi dell'immediatezza, qui v'è un responsabile di sala, che nel primo verbale ben ricorda di aver redatto una Relazione al Ministro, relazione di cui non si rinviene più traccia nè memoria. Qui viene redatto un verbale di esecuzione di sequestro ove viene indicato come luogo del sequestro la località Timpone sede operativa del CRAM mentre di fatto quella consegna avviene in località Stagnone sede logistica del CRAM; difformità non indifferente, sia perchè dimostra che gli oggetti sottoposti a sequestro, nonostante il vincolo erano stati trasferiti; sia perchè in tal modo non fu consentito ai periti, che lo richiedevano, di visitare la sala operativa e le altre attrezzature tecniche del radar, a brevissima distanza dal fatto.

Quanto poi agli esami compiuti nell'86, ancora a distanza di anni non era stato riferito alcun elenco, e gli individuati lo furono solo sulla base dei ricordi del personale stesso. Come nell'80 dalle dichiarazioni nulla di rilevante si acquisisce. Lo stesso guida-caccia, il cui ruolo in sala è di massimo rilievo, rilascia poche righe di verbale e nulla riferisce, nemmeno che nel sito era ancora conservato il registro della sua postazione. Nessuno riferisce altri nominativi di presenti, eccetto il MIO che dà sì quattro nomi, ma di cui ben tre non erano assolutamente presenti quella sera, MIO che ha ottima memoria al punto tale che al rientro dall'esame testimoniale redige una sorta di memoria-rapporto per il comandante, nella quale riporta tutti i particolari dell'atto, addirittura le domande e le risposte che persino numerava, così da far ritenere che fosse dotato di registratore nascosto. Rapporto che si conclude con consigli sulle modalità di comportamento dei sottoposti ad interrogatori da tenere per il futuro, e giudizi sul magistrato inquirente, che a parere del redattore non ha creduto alle risposte 2, 4, 6 e 7.

Quanto al primo elenco del personale di questo sito esso appare solo nel maggio 88. E sicuramente era il più utile alle indagini, perchè in esso venivano indicati nomi gradi e funzioni dei partecipi alla Synadex. Esso doveva essere consegnato l'anno precedente per effetto del sequestro febbraio 87 e invece in quella occasione nessuno si premurò di consegnarlo. Solo a maggio 88, a 8 anni dal disastro e dall'inizio delle indagini, si ha quindi una relativa certezza del personale presente in sala operativa, anche se dal documento esibito emergeranno due nominativi in più di militari, uno assente per malattia, l'altro per ferie. Nessuno dell'Amministrazione in questi otto anni si è preoccupato di ricostruire la situazione e di darne una completa ufficiale, così come non ci si preoccuperà in seguito. Addirittura nell'89 la Commissione istituita dall'AM, ricorrerà alla memoria dei singoli per ottenere una sorta di elenco dei presenti.

Solo dopo l'elenco Synadex può iniziare l'istruttoria su coloro che appaiono presenti. Ma costoro assumono immediatamente un atteggiamento

comune di chiusura e piena reticenza, come si proverà nel prosieguo dell'istruttoria, salvo una voce discorde, che troverà invece conferma in riscontri obbiettivi. La versione comune: alle 19.00 è cominciata l'esercitazione; sono stati impegnati nell'esercitazione e non si sono accorti di nulla, in particolare dell'incidente; il traffico reale veniva seguito, e registrato sul DA1; allorchè hanno ricevuto la telefonata da Ciampino, hanno "stoppat" la Synadex. Nessuna di queste affermazioni, in effetti, corrisponde a verità. La esercitazione, come si è visto, non è iniziata alle 19.00, anzi non è stata mai effettuata. Non sono stati perciò assolutamente impegnati nella Synadex. Alcuni hanno percepito quanto stava avvenendo ed hanno avvisato chi di dovere. Nessuno ha segnato il traffico reale sul DA1 registro per tempo distrutto. Non sono stati avvisati da Ciampino, bensì da Palermo a 19.13; mentre la successiva telefonata da Ciampino, a 19.14, non fa alcun riferimento al DC9, ma vi si chiede solo, e genericamente, il controllo del traffico.

Queste le prime gravissime menzogne del personale di Marsala. Cui si oppongono soltanto le dichiarazioni di Carico, che ha seguito il grezzo del DC9, lo ha visto scomparire, ha comunicato il fatto al TPO Giordano, non ricorda che la Synadex abbia mai avuto inizio. Ma altre gravissime menzogne poi seguiranno. Nessuno dice che nell'immediatezza fu compiuta la riduzione dei nastri; nessuno dice che sempre in quella serata fu compiuto il riascolto dei nastri TBT. Tutti gli interpellati hanno affermato che i nastri non erano manipolabili, sino addirittura agli interrogatori del 90. L'istruttoria ha accertato che i tabulati della data reduction erano disponibili già alle 20.00, a meno di un'ora dall'evento; che i TBT furono riascoltati; che i nastri erano manipolabili.

A tal proposito l'Amministrazione ha seguito la prima versione. E di certo ha indotto in errore il Sottosegretario Amato che nel settembre dell'86 riferì in Parlamento che quei reperti non erano suscettibili di manipolazione. Mentre, a tre anni di distanza, nell'89 dinanzi alla commissione stragi, Di Natale, esperto del sistema Nadge, ne ammetteva la manipolabilità. Contrariamente a quanto poi sosteneva nella primavera 90 lo SMA che in una nota alla stessa commissione dichiarava l'impossibilità di operazioni siffatte, così come faranno i programmatori di Marsala l'anno seguente.

Colpiscono in particolare le reticenze del Master Controller degli altri ufficiali e sottufficiali con le funzioni di maggior peso. Esse sono apparse con chiarezza nelle pagine precedenti. Sarà sufficiente rammentare che addirittura si è accampato una sorta di segreto sulle procedure di sostituzione dei nastri, sostituzione dedotta per giustificare i "buchi" di registrazione. Che nessuno ha riferito, dopo l'accenno dell'MC, della

relazione sui fatti redatta dal Comando per il Ministro o il Ministero. Che di fatto nessuno si adopra per rendere comprensibile il funzionamento del sistema radar, anzi si mostra tal confusione nelle dichiarazioni e nei ricordi che altrettanta se ne genera nell'inchiesta.

Addirittura vi è opposizione di quasi segreto, alla domanda se vi fossero altri centri radar militari, oltre Marsala, in grado di avvistare le tracce del DC9. Addirittura non si ricorda se l'UPA 35 fosse occupata o meno, nè si sa dare una spiegazione della mancata registrazione manuale sul DA1. Non si fa cenno alla situazione di confusione creatasi in sala - il "trambusto" riferito da Carico.

Nessuno mostra di essere capace di identificare la voce di "Telefono giallo". Solo a otto anni di distanza dal fatto, alcuni dichiarano alla Procura di Marsala che i militari comandati per la Synadex coincidevano con quelli del servizio reale per quel turno e così indirettamente si viene a sapere chi fosse in sala dalle 18.00Z per tutto il turno di notte. Solo uno, a nove anni di distanza nell'89, dice che il settore dell'incidente rientrava nella portata di altri radar oltre Marsala. Chi è stato avvisato da Carico, non lo ricorda, nè ovviamente ricorda di aver avvisato a sua volta il responsabile di sala ovvero il Master Controller. Nessuno ricorda di aver avvistato altri aerei in prossimità del DC9. Nessuno, salvo alcuni, ricorda di un piano di volo con sigla VIP da Tripoli all'Est europeo. Nessuno ricorda particolari della Synadex, salvo chi afferma di aver visto la predisposizione di apparecchiature dal reale al simulato.

Così sino agli interrogatori dell'89. La situazione non cambia, anzi peggiora negli interrogatori della seconda fase dell'istruzione formale, allorché a seguito delle nuove trascrizioni delle comunicazioni tra siti, delle nuove letture della documentazione del sito e delle nuove interpretazioni dei dati radar - determinate dalle indagini e dalle scoperte dopo la constatazione dei vizi della perizia Misiti - si impose una nuova tornata di esperimenti sopralluoghi interrogatori che durò dall'ottobre 95 al giugno 97.

Ma nulla muta nell'atteggiamento, comune anche in questa serie di attività istruttorie, degli operatori di quel sito. Anzi, anche di fronte a precise contestazioni di contenuto di registri, telefonate, tabulati, nessuna risposta logica o credibile. Nessuno sa leggere le THR e le altre riduzioni; nessuno sa fare plottaggi; prendono atto delle contestazioni, ma non rispondono; non ricordano nemmeno le operazioni da loro compiute, che risultano dai tabulati. Quanto alle telefonate riconoscono solo le voci di coloro di cui appare il nome e quella di Abate, che interloquisce spesso nelle

conversazioni di quella sera, e a volte, quelle di Sardu e Loi per le inflessioni sarde. Quanto ai registri, Abate riconosce la sua scrittura su quello dell'IC, ma pur apparendo chiaramente che trattasi di bella grafia e quindi di ricopiatura, insiste nel dire che si tratta di scrittura di getto; come non sa spiegare perchè abbia riportato su quel registro, speciale perchè destinato solo alle attività dell'IC, notizie di carattere generale che invece dovevano di certo essere trascritte su altri registri; così come non sa spiegare perchè non abbia riportato, in quella cronologia degli eventi, l'inizio e la fine dell'esercitazione, fatti degni di essere riportati.

Tutti anche in questi interrogatori, insistono nell'affermare che l'esercitazione c'è stata ed è iniziata alle 19.00. E alla contestazione che secondo il CDR ha avuto inizio alle 19.14 (comando di Start Sim) e che dalle telefonate (tra Vitaggio e Siracusa, a 19.26, e tra Sardu e Siracusa, a 19.35) risulta lo stop di essa a 19.13, nessuno sa dare una spiegazione e Vitaggio si trincerava dietro un "se ho detto così, me lo ha detto Ballini o il SOC". In definitiva si rendono conto di aver sempre mentito, si rendono conto che da una serie di riscontri oggettivi emerge una realtà in netto contrasto con le loro dichiarazioni, e non sanno più come uscirne. Si chiudono perciò, pur comprendendo che la situazione è insostenibile, dietro i non so, non ricordo, non riesco a spiegarmi.

A fronte di dette dichiarazioni infatti stanno situazioni completamente difformi che emergono dalla riduzione del nastro in questione; dalle telefonate; dalle etichette che furono apposte a suo tempo sui nastri. Il nastro 100, in vero, che inizia a registrare a 19.12.86, reca la registrazione di Start Sim a 19.14.31, e cessa di registrare a 19.22.48. Nelle telefonate già dette risulta lo stop Synadex a 19.13; mentre in altra con Ciampino da una voce di fondo risulta stop Synadex a 19.24; e in altra ancora tra Marsala - Ballini e Martina Franca - Patroni Griffi, tra 19.23 e 19.25 il primo sito afferma, al riguardo della Synadex, "la stiamo interrompendo". Nel registro del MIO appare ad h.19.00 inizio registrazione Synadex, e a 19.25 blocco dell'esercitazione per ordine del capo controllore. Quanto alle etichette infine, su quel nastro 99 la scritta "h.11.20-19.00 e 19.25-10.47 (del 28.06)"; su quella del nastro 100 "h.19.00-19.25".

Quindi molteplicità di contraddizioni, sintomo di massima confusione e di proposito di raffazzonare dichiarazioni su situazioni che non si possono nè si vogliono portare alla luce.

Quanto poi alla documentazione che non è stata rinvenuta, in primo luogo i registri di sala. Dei tanti di cui è dotata una sala operativa è stato possibile acquisire solo quelli dell'IC e del MIO. Mancano quelli dell'MC, dell'IO, del TPO, delle tracce significative, dei piani di volo, del DA1.

Quello dell'IC, che viene consegnato solo nel novembre 89, non era in origine nè numerato nè siglato - come risulta dalla fotocopia consegnata da Ballini nell'86, e poi dall'originale numerato e siglato nell'88 da De Angelis; la pagina destinata al turno durante il quale avviene il disastro, è strappata di netto, e quella che segue, che riporta gli eventi di quel turno, appare trascritta in bella grafia e non di getto, come sostiene colui che la redige, cioè Abate. Quello del MIO, acquisito nel novembre 89, anch'esso non è numerato nè siglato; reca l'annotazione sotto asterisco al giorno 27 giugno 80, h.19.25, palesemente trascritta in un momento successivo a quello dovuto.

Quanto ad altra documentazione, non è stata rinvenuta, nè presso il sito nè presso l'ente destinatario, quella inviata all'ITAV e pervenutavi il 15 luglio 80, come provato dagli appunti Fiorito Di Falco sulla propria agenda e dall'annotazione Vespasiani sulla cedola di smistamento pratiche; non è stata rinvenuta la Relazione al Ministro (o Ministero), di cui parla Ballini; non è stato rinvenuto il plottaggio mandato al ROC tra il 27 e il 28 giugno. Vi è stata rinvenuta - ma solo nel gennaio 96 - la THR sia del nastro 99 dalle 18 alle 21.15, che del nastro 100 per il tempo della Synadex; unica THR che reca la data 27.06.80 a differenza di tutte le altre tratte dai nastri in sequestro (per cui si è sospettato che tali esemplari siano copia di un originale più completo mai rinvenuto).

E a tal proposito val la pena di ricordare - e l'argomento concerne anche la questione della manipolabilità dei nastri - le dichiarazioni del capitano Pietrantuono di Borgo Piave che, avuto l'ordine il 28 giugno, cioè l'indomani del disastro - ma c'è ancora chi sostiene che nulla accadde, nessuno si preoccupò o mosse - di recarsi a Marsala per visionare i nastri, non raggiunge quel sito per effetto di contrordine di quello stesso 28 giugno, ove si dice che quei nastri sarebbero pervenuti a Borgo Piave. I nastri in effetti tra il 27 di giugno e il successivo 21 luglio, allorchè furono affidati alla custodia del capitano Del Zoppo, rimangono nella piena disponibilità dell'AM, e nessuno ha saputo, o meglio ha voluto dire, se essi siano sempre rimasti a Marsala o siano stati trasmessi, come era programmato a Borgo Piave, ove in effetti potevano subire tutte le riduzioni necessarie disponendo quella Brigata di tutti i relativi programmi.

E che abbiano viaggiato un indizio sta nella particolare etichetta che vi è apposta, "loc. Marsala". Un nastro che non si muove da Marsala, non avrebbe certo avuto bisogno di indicazione del luogo di origine.

Da ultimo le risultanze dei dati radar. Da essi in effetti come già s'è visto la chiara prova di cosa "vide" quel CRAM, di come si mossero i

principali operatori della sala operativa, cioè dei velivoli percepiti da quel sistema e delle reazioni che si determinarono negli operatori.

In primo luogo il TPO. Questo operatore inizializza a 19.02.30 una traccia l'AJ441 su cui non sa, o non vuole dare un'unica ragione di spiegazione, dandone diverse e così impedendo qualsiasi possibilità di retta interpretazione. Ben si ricordano le caratteristiche di questa traccia e quale apporto ne sarebbe venuto se si fosse fatta chiarezza su di essa. Ma anche qui la condotta degli operatori è chiaramente ostativa a qualsiasi progresso degli accertamenti.

Lo stesso operatore poi, che dovrebbe dare il comando a console per il cambio nastro al fine di dare avvio alla Synadex, comincia ad esercitarsi ad h.19.03, prima dell'avvio e proprio sul nastro 99. Condotta che può essere interpretata come segno che l'esercitazione si doveva fare senza cambio di nastro, come per prassi costante si faceva e risulta dal registro del MIO. E segno che a quel minuto ancora non si erano prese decisioni che nell'ambito di brevissimo tempo si prenderanno.

Nessuno ovviamente parla dell'Entry 51, che pur deve essere stata notata dagli operatori, seguita specie nel periodo in cui appare e probabilmente riconosciuta. Nessuno poi, in particolare l'Excercise Controller, dà l'altro comando, oltre lo Start Sim, necessario perchè dando accesso al MIO Tape Synadex permettono che si svolgesse correttamente l'esercitazione ovvero quello di Access Symbol, che non si rinviene nella CDR.

Prima della ripresa delle registrazioni sul nastro 99 a 19.48, l'IC, o lo stesso MC, a mezzo di Pair inizia la guida assistita ad altro velivolo sul luogo dell'incidente, di certo non di velivoli del soccorso assolutamente non ancora sul luogo. E ridicola appare la dichiarazione di Muti, secondo cui quelle azioni erano un semplice modo di esercitarsi. Ovviamente nessuno sa dire di tale guida assistita. Così come nessuno sa dire alcunchè sulle dichiarazioni di Carico. Che nel giugno 97 aggiungerà altri particolari di notevole importanza su quello che egli rilevò sullo schema del PPI. Egli infatti specificherà di aver visto i due grezzi per la prima volta, quando essi erano già sull'Ambra 13, e di aver seguito il secondo anche dopo il decadimento della traccia del DC9, e di ritenere che se si dette avvio alla Synadex, lo si fece per evitare di registrare quanto accadeva dopo l'incidente.

E tali sue dichiarazioni troveranno riscontro nella configurazione delle tracce avvistate dal sito di Licola, così come comunicato a Martina Franca.

Queste le tracce avvistate, queste le operazioni compiute. Elementi di primaria importanza, che se fossero stati riferiti, e per tempo, ed interpretati

da chi ne aveva avuto esperienza e ne ha capacità, ben altra sarebbe stata l'evoluzione dell'inchiesta.

Ben altre però le scelte degli operatori di questo sito, che con la loro reticenza ed anche omertà hanno evitato quelle conseguenze subite da Carico, l'unico che si è proposto di dare un contributo all'accertamento dei fatti.

2. Il 22° CRAM di Licola.

2.1. Descrizione del radar.

Il radar del 22° centro di Licola (NA), nell'80 era di tipo fonetico-manuale, non automatizzato ed era integrato nel sistema di controllo Nadge. Nelle conversazioni via filo era denominato "Barca" ed i velivoli che si originavano presso di esso assumevano il Nato Track Number contraddistinto dalla sigla per la parte alfabetica "AG" (ovvero "Alpha Golf"). Il radar aveva un'area di competenza compresa tra medio e basso Tirreno.

Dipendeva sotto il profilo funzionale e gerarchico dal 3° ROC-SOC di Martina Franca ed era collegato in cross-tell con i centri radar dell'AM di Poggio Ballone e Marsala.

Alla data del 27.06.80 il comandante del 22° CRAM di Licola era il tenente colonnello Aurelio Mandes ed il capo Ufficio Operazioni il capitano Vincenzo De Angelis (quest'ultimo l'8.08.86 assumeva il comando del 35° CRAM di Marsala, mentre dall'82 all'85 il Comando del sito radar è tenuto dal tenente colonnello Mario De Crescenzo e dall'85 all'88 dal tenente colonnello Modestino Orabona).

In particolare, per quanto concerne il sistema di rilevamento radar a Licola si operava come negli altri siti in fonetico-manuale e cioè: uno o più operatori (detti "lettori") su appositi monitor detti PPI ("Planning Position Indicator"), eseguivano la lettura delle tracce derivanti da qualsiasi aeromobile militare o civile transitasse nella zona di copertura radar. Tali operatori trasmettevano per interfono i dati, in termini di coordinate polari, ad altri operatori (detti "marcatori") che provvedevano materialmente a trascrivere su lastra di plexiglas con gessi vetrografici la posizione, direzione, velocità e nominativo del velivolo corrispondente alle tracce, mentre, contemporaneamente altri operatori provvedevano a trascrivere gli stessi dati sul documento denominato DA1.

In linea teorica con il sistema di rilevamento accennato le tracce vengono individuate sia per dati di posizione sia per caratteristiche di identità (tipo di aeromobile, piano di volo, ecc.), condizioni tra l'altro necessarie per stabilire se trattasi di velivoli ostili o amici rispetto alle funzioni della Difesa Aerea.

2.2. Il personale presente in sala operativa (cd. turno Bravo) e la presenza del capo controllore.

Licola era competente a vedere e controllare tutto il traffico aereo da e per il Sud, compresi i voli in quel punto cruciale sopra il Tirreno meridionale ove alle ore 18.55 si interrompono i contatti con il DC9 Itavia. Il radar sotto il profilo informativo era quindi pienamente responsabile e dal punto di vista operativo costituiva un riferimento determinante per le ricerche ed il soccorso. Infatti la sala operativa di Licola per tutta la sera e la notte tra il 27 ed il 28.06.80 permane in uno stato di attività in emergenza.

Il 31 ottobre 86 quest'Ufficio, come aveva già fatto con il sito di Marsala nei primi del mese, richiedeva - per la prima volta - l'identificazione del personale in sala operativa presente alle ore 21.00 del 27 giugno 80. Il comandante al tempo del sito di Licola, tenente colonnello Orabona Modestino, comunicava ai Carabinieri di Licola, opportunamente delegati all'accertamento, i nominativi del personale in disamina e cioè i sottufficiali: Albini Lucio; Acampora Tommaso; Di Micco Antonio, Sarnataro Gennaro e Rocco Gerardo. Il citato Orabona in relazione al nominativo dell'ufficiale che era in turno come capo controllore la sera dell'incidente, riferiva che era stato espletato dal capitano Piergallini Pierluigi, deceduto l'8 dicembre 85. Sull'identificazione del capo controllore, il comandante del GRAM, precisava ai Carabinieri che il nominativo di Piergallini era stato accertato per esclusione, nel senso che egli aveva interpellato gli altri quattro ufficiali della turnazione dell'epoca i quali avevano escluso di essere stati in servizio la sera dell'incidente. In data 9 novembre 86 i nominativi venivano trasmessi dai Carabinieri di Licola a quest'Ufficio che procedeva agli esami testimoniali il 14 successivo.

Si ricordi che solo qualche mese prima, il 30 settembre 86, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, più esattamente il Capo del 3° Reparto al tempo - generale Arpino -, comunica al Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on.le Amato, i nominativi del personale in turno la sera dell'incidente. Il parlamentare nel corso della trasmissione televisiva

“speciale TG1”, andata in onda proprio la sera del 30 settembre, pronuncia i nomi del personale in turno a Marsala e Licola; per quest’ultimo sito indica quelli di Di Micco, Rocco e Grimaldi. Come già si può notare emerge un nominativo che non era stato comunicato a quest’Ufficio, quello di Grimaldi. Il cosiddetto elenco nominativo predisposto dall’AM non è stato mai consegnato né rinvenuto.

Queste le dichiarazioni rese da quel personale nel novembre 86.

Sarnataro Gennaro, assistente al capo controllore o MC/A, dichiarava che la sera del 27 giugno 80 era di servizio presso la sala operativa. Non ricordava nessun evento particolare accaduto in sala se non che dal SOC giunse la richiesta di chiamare sulla frequenza di guardia un aereo civile di cui si erano perse le tracce. Tale chiamata però, ebbe esito negativo. Ricordava, infine che quella sera non ci fu alcun intervento per l’identificazione di tracce significative non note. (v. esame Sarnataro Gennaro, GI 14.11.86)

Rocco Gerardo, inizializzatore o IN, dichiarava che la sera dell’incidente era in servizio in sala operativa. Ricordava che la traccia del DC9 fu identificata e seguita fino all’uscita della portata radar del sito. Ricordava che quella sera non v’era eccessivo traffico aereo e quello presente era stato tutto identificato. (v. esame Rocco Gerardo, GI 14.11.86).

Acampora Tommaso, assistente al capo controllore o MC/A, dichiarava che la sera dell’incidente era in servizio presso la sala operativa. Ricordava che si svolse tutto normalmente, fino al momento che dal SOC giunse la richiesta di effettuare chiamate sulla frequenza di guardia poiché s’erano perse le tracce di un aereo civile. Tali chiamate ebbero esito negativo. Infine ricordava che qualche ora dopo la richiesta del SOC, furono chiamati da due elicotteri del soccorso aereo per essere guidati sul punto ove si erano persi i contatti radar con il DC9. (v. esame Acampora Tommaso, GI 14.11.86).

Albini Lucio, identificatore o IO, dichiarava che la sera dell’incidente era in servizio in sala operativa. Precisava di aver seguito la traccia del DC9 e di non aver notato nulla di anomalo durante la sua tratta. La traccia scomparve dalla console, così come avveniva nella normalità dei casi, allorché usciva fuori dalla portata radar. Solo successivamente furono avvertiti dal SOC che v’erano problemi per la traccia radar del DC9. Ricordava che in concomitanza con l’attraversamento del DC9 non vi fu alcuna traccia non identificata o comunque appartenente a velivoli sconosciuti. (v. esame Albini Lucio, GI 14.11.86).

Di Micco Antonio, guida-caccia o IC, dichiarava che la sera dell’incidente era in servizio in sala operativa. In particolare di quella sera

ricordava di non aver avuto nessuna richiesta di intervento per tracce particolari. Ricordava che fu richiesto il suo intervento dal SOC per chiamare sulla frequenza di guardia il DC9, ma le chiamate ebbero esito negativo. Infine ricordava di aver guidato, in ore successive, due elicotteri del soccorso di Ciampino sull'ultimo punto radar. Ma ciò fu fatto solo per un breve tratto data la bassa quota di volo degli elicotteri. (v. esame Di Micco Antonio, GI 14.11.86).

Come ben si può notare le prime testimonianze sono tutte improntate su un medesimo disegno cioè che il DC 9 era stato identificato e seguito lungo l'aerovia fino al punto in cui il radar di Licola vedeva; che non erano state identificate tracce appartenenti a velivoli sconosciuti nelle vicinanze del DC9; che erano state effettuate delle chiamate sul canale di guardia al DC9 Itavia come richiesto dal 3° SOC di Martina Franca; e che il sito aveva fornito assistenza ai velivoli del soccorso aereo.

Invece, come si vedrà in seguito, ben altre e molto più articolate sono le attività che effettuano questi operatori in sala operativa la sera dell'incidente sull'identificazione del DC9 Itavia. Infatti Licola sarà il Centro Radar da cui il SOC di Martina Franca attingerà tutti i plottaggi delle tracce avvistate quella sera dal sito, comprese anche quelle Friendly, che saranno peraltro trasmesse per telescrivente, e non come avveniva nella norma per telefono, fino alle ore 01.30Z del 28 giugno 80. Di questo materiale documentale, fondamentale per l'inchiesta, non è stata trovata traccia né a Licola né a Martina Franca.

Il personaggio chiave, come in prosieguo apparirà, è il maresciallo Di Micco. Infatti egli è colui che ha gestito tutta l'attività di sala operativa, rivestendo anche le funzioni di quel capo controllore, che tutte le volte che è stato richiesto telefonicamente, per dare risposte di una certa responsabilità devolute al suo incarico, dal SOC e dallo Stato Maggiore, non è mai intervenuto. Non di poco conto è anche il ruolo rivestito, come si vedrà in seguito, dai marescialli Acampora e Sarnataro.

Nell'agosto 88 quest'Ufficio richiedeva nuovamente l'identificazione del personale in servizio in sala operativa; però, a differenza della richiesta dell'86 in cui si indicavano le ore 21.00 del 27 giugno come termine iniziale del turno, questa volta il periodo di tempo era compreso dalle ore 20.00 del 27 giugno alle ore 08.00 del 28 seguente. Il comandante del sito di Licola, sempre il tenente colonnello Orabona, il 18 agosto comunicava gli stessi nominativi del 1986 ma con una sostanziale differenza per il ruolo di capo controllore, cioè oltre al Piergallini indicava, per la prima volta, il nominativo del capitano Abbate Gerardo; quest'ultimo sarà poi individuato, come il capo controllore in servizio la sera dell'incidente nella sala operativa

di Licola, solo nell'aprile dell'89. Questa vicenda è meglio descritta in altro paragrafo.

Abbate Gerardo, capo controllore o MC, veniva sentito per la prima volta da quest'Ufficio il 3 giugno 89. Contestata al teste la sua mancata presentazione spontanea nonostante la diffusione delle notizie relative alla caduta del DC9, dichiarava che a fornire le notizie dovesse essere il capitano De Angelis, che nel 1980, rivestiva l'incarico di capo Ufficio Operazioni del sito di Licola. Precisava di essere stato in servizio la sera dell'incidente e che la notizia della scomparsa del DC9 fu comunicata dal SOC di Martina Franca 20 o 35 minuti dopo l'ultimo contatto radio. La testimonianza dell'ufficiale continua basandosi su fatti ipotetici e non reali sulla sera dell'incidente.

Da questo esame testimoniale appare evidente come il capitano Abbate non conoscesse nulla degli accadimenti della sera del 27 giugno 80 nella sala operativa di Licola. La giustificazione addotta di ritenere il capitano De Angelis persona utile a fornire le notizie a questo Ufficio su quanto era accaduto la sera del 27 giugno 80 a Licola, appare peraltro alquanto risibile, tenuto conto che è stato accertato che quella sera De Angelis di certo non era in servizio in sala operativa. Infatti dal passaggio di consegne a mezzo telefono tra il CRAM di Licola e il SOC di Martina Franca, alle ore 18.14Z - bobina D Martina Franca canale 14 - , in servizio quale capo controllore della sala operativa risulta il capitano Abbate e non il De Angelis. Quest'ultimo avrebbe potuto conoscere, per il suo incarico di capo Ufficio Operazioni, fatti di quella sera solo se gli fossero stati riferiti da Abbate o li avesse letti sul registro del capo controllore. Ma l'aspetto più inquietante che è emerso nel corso dell'istruttoria sono i dubbi sull'effettiva presenza in sala operativa del capitano Abbate, che come già detto e si vedrà in seguito, è l'ufficiale che nelle fasi più concitate della serata nonostante fosse stato richiesto espressamente dal suo diretto superiore, il capo controllore del SOC capitano Patroni Griffi, non interviene mai al telefono per questioni di notevole importanza.

Tutti costoro assumevano nel luglio 89 la qualità di imputati. L'ufficiale, interrogato il 27.09.89, e i sottufficiali, interrogati il 28.09, così rispondevano.

Abbate riferiva che la presenza di errori nella trascrizione delle tracce sul modello DA1 era dovuta al fatto che a riportare questi dati fossero degli avieri di leva, spesso inesperti e qualche volta disattenti. La notizia della scomparsa del DC9 gli fu comunicata dapprima dal SOC di Martina Franca e successivamente da Roma-Controllo. Non ricordava che Marsala gli aveva comunicato questa circostanza. Rispondeva altresì a domande tecniche circa

la portata del radar e sull'identificazione di tracce anomale, cioè non considerate Friendly. In quest'ultimo caso dichiarava che se si fosse verificata una situazione del genere sarebbe stato subito avvertito il SOC. Infine confermava che quella sera in sala operativa, oltre all'aviere di cui non ricordava il nome erano presenti Di Micco, Rocco, Albini, Acampora e Sarnataro.

Sarnataro ricordava che la sera del 27 giugno v'era un solo registro DA1 sul quale venivano riportati i dati. Solo in casi di traffico intenso veniva aggiunto un secondo lettore, un secondo trascrittore e quindi un secondo registro. Infine non ricordava chi ricevette la telefonata proveniente dal SOC nella quale si chiedeva di chiamare il DC9 sulla frequenza di guardia.

Rocco dichiarava che la sera del 27.06.80 dopo aver inizializzato la traccia del DC9 Itavia la trasferì all'identificatore che era al suo fianco; dopo fu seguita sulla console fino alla sua scomparsa dal radar. Non si allarmò di non vedere la traccia perché gli aerei civili in quella zona normalmente iniziavano la discesa e poi perché quella zona coincideva con il cono d'ombra causato dal Monte Epomeo. Dopo che la traccia non fu più rilevata, dopo due battute consecutive, fu dichiarata "nulla". Ricordava che gli avieri in sala avevano solo compiti esecutivi; in quel caso specifico l'aviere addetto riportava sul registro solo ciò che egli dettava. Non era suo compito controllare l'esattezza di ciò che riportava l'aviere sul registro. Ricordava che la velocità di ogni velivolo controllato era stimato solo una volta, e che la velocità di 1200 nodi che gli veniva indicata come riportata nella trascrizione del registro, la riteneva assurda.

Acampora precisava che la sua funzione era quella di ricevere comunicazioni telefoniche per conto del capo controllore e di non aver funzioni operative alle strumentazioni. Ricordava che le operazioni di trascrizione dei dati sui registri e sulla lavagna erano affidate ad avieri semplici, e solo qualche volta venivano controllati dallo stesso su ordine del comandante.

Albini dichiarava che la sua attività consisteva nella identificazione delle tracce dai dati che rilevava su una lavagna. Tali dati erano trascritti materialmente da un aviere semplice, sotto dettatura del lettore PPI. Ricordava che la sera del 27 giugno 80 non vi erano piani di volo che riportassero il transito di aerei recanti a bordo personalità. Infine riferiva che la velocità di 450 nodi ricavata dal plottaggio, era ben compatibile con un Boeing 747.

Di Micco dichiarava che non aveva assolutamente compiti di avvistamento, riporto o identificazione del traffico reale. Ebbe lui direttamente dal SOC la richiesta di collegarsi in frequenza di guardia col

DC9, ma tale operazione ebbe esito negativo. Infine ricordava che per i suoi compiti in sala compilava un solo registro.

Dagli esami testimoniali e dagli interrogatori non emerge pertanto alcuna particolare attività nè ricordi di rilievo relativi all'incidente del DC9 Itavia nella sala operativa di Licola; non venivano neanche riferiti i nominativi di altri operatori presenti quella sera in sala operativa.

L'Ufficio, invece, veniva a conoscenza di fatti e circostanze di rilievo, che si erano verificati nella sala operativa di Licola, solo dopo l'acquisizione, nel novembre 90, dei nastri di registrazione TBT di Martina Franca. Quest'ultimo materiale era stato accantonato e custodito a Martina Franca sin dal 28 giugno 80; ritrovato da personale di quel SOC nel luglio 88 che ne curava finanche la trascrizione del contenuto. Ma di tutto questo non verrà mai data comunicazione a questo Ufficio fino a quando non verrà acquisito in esecuzione del provvedimento di esibizione del 15 novembre 90. Altro inquietante elemento di palese non collaborazione con questo Ufficio è l'omessa comunicazione del personale in servizio quella sera in sala operativa. Infatti, solo il 14 dicembre 95, a seguito di provvedimento di sequestro eseguito con la costante presenza della polizia giudiziaria, veniva rinvenuta presso il sito di Licola documentazione di grande importanza per l'istruttoria, tra cui le dichiarazioni rilasciate il 7 novembre 86 dal personale in servizio la sera dell'incidente, la cui esistenza, fino a quella data, era stata celata sia dal sito di Licola che dallo Stato Maggiore. Si accerta così da questa documentazione e dalle comunicazioni telefoniche acquisite nel 90 a Martina Franca, che il sito di Licola non ha mai comunicato tutti i nominativi dei presenti nella sala operativa la sera dell'incidente.

Tra i nominativi omessi risalta quello del sergente maggiore De Masi Mario, sottufficiale che risultava aver ricevuto per primo nella sala operativa - alle ore 19.18Z - la notizia della scomparsa del DC9 dal SOC; nessuno degli imputati infatti ha mai dichiarato di aver ricevuto la prima comunicazione della scomparsa del velivolo. Egli è colui che effettua i primi accertamenti presso il sito di Poggio Ballone per conoscere il piano di volo del DC9 e li riferisce al SOC. Il sottufficiale, che fino alla data del suo congedo nel 92 è stato sempre in servizio a Licola, veniva escusso per la prima volta il 16 gennaio 96 e, come gli altri testi escussi nel corso di questa istruttoria, nelle sue risposte prevale il "non ricordo".

Come s'è detto questo Ufficio l'8.08.88 delegava il Nucleo PG dei CC. all'acquisizione, tra l'altro, "degli ordini di servizio nominativi del personale addetto agli impianti radar nei due giorni sopra indicati" (il 27.06 ed il 18.07.80 date relative alla sciagura del DC9 ed alla caduta del MiG

libico nella Sila) ed otteneva un elenco assolutamente incompleto e pertanto fuorviante, di militari in servizio la sera del 27.06.80: i marescialli Di Micco Antonio (già in congedo), Rocco Gerardo (già in congedo), Albini Lucio, Acampora Tommaso, Sarnataro Gennaro. Inoltre il capo controllore veniva identificato solo presumibilmente nel tenente colonnello Abbate Gerardo, all'epoca in servizio presso Airsouth di Bagnoli, o in alternativa, ma altrettanto presumibilmente, nel capitano Piergallini Pier Luigi, deceduto.

Risalta subito un particolare: il Comando, all'epoca nelle mani del tenente colonnello Modestino Orabona, riferiva che il capo controllore si sarebbe identificato, solo presuntivamente, in uno dei due ufficiali sopra citati. In ciò denotando un'assoluta incertezza su chi fosse il capo controllore quella sera. Incertezza che, come si vedrà in seguito, lascerà il posto a consistenti dubbi sulla effettiva presenza in sala operativa del capitano Abbate la sera del disastro. A tal proposito valgono alcune dichiarazioni rese da quell'Orabona sulla richiesta di circostanziare le notizie fornite sui militari presenti in sala; l'ufficiale sembra incapace di prendere una decisa e trasparente posizione, ma non riesce a nascondere la propria amarezza per la menzogna di Abbate, che, nonostante un'evidenza formale lo individui in servizio, tenta comunque di "scaricare" la responsabilità sul collega defunto.

"...Orabona: sono stato io a fare il nominativo di Abbate.

GI: sì, ma non si aveva la certezza di chi doveva essere.

Orabona: non ce l'avevo la certezza.

GI: come ha chiesto a questi della loro presenza, poteva chiedere chi era il capo squadra, chi era il Master Controller.

Orabona: signor giudice, io l'ho chiesto, e l'ho chiesto più volte, e l'ho chiesto anche all'interessato, l'interessato in un primo momento mi disse...

GI: erano tutti e due vivi all'epoca?

Orabona: nossignore, il povero Piergallini era già deceduto. Io l'ho chiesto ad Abbate, in un primo momento dice: "non lo so, non mi ricordo" e poi dopo... e poi dopo c'era lui, è venuto fuori che era lui, perché: ho detto prima che ho controllato anche degli atti amministrativi, non ricordo se era il registro mensa, questo registrone lungo che stava lì all'ufficio amministrativo, dal quale si evinceva che Piergallini non era presente. Per cui io dopo riparlai con Abbate, dissi: "caro Gerardo, Piergallini non c'era, ci stavi tu".

GI: perché addirittura Abbate diceva che non era sicuro?

Orabona: Abbate mi diceva: "io non mi ricordo, forse probabilmente non c'ero io", diceva lui, e la cosa mi fece ribollire un po' il sangue, perché si indicava... indicava direttamente il morto e la cosa mi dette un fastidio

enorme. Per questo, anche per questo ho svolto questa indagine, approfondita per me, sarà stata superficiale per uno del mestiere, ma io non sono un poliziotto. ...” (v. esame Orabona Modestino, GI 18.01.96).

Il 3.06.89 si procede all'esame testimoniale dell'Abbate, il quale pur riconoscendo di essere stato in servizio quella sera tende a minimizzare proprio sulla drammatica attivazione di cui doveva essere il primo responsabile quale capo controllore. Riferisce infatti che “quella sera non si presentò alcun motivo di allarme ... se quella sera fossero comparse tracce che per velocità o per altezza avessero potuto suscitare sospetti, senza dubbio sarebbe stata ordinata l'intercettazione per il riconoscimento” (Abbate, già nel mese di aprile dello stesso anno, era stato formalmente escusso nell'ambito della Commissione Pisano).

L'ufficiale viene categoricamente smentito dalla rapida successione delle conversazioni intercorse fra il 3° SOC di Martina Franca e la sala operativa di Licola nel breve intervallo di tempo dalle 19.18Z alle 19.28Z. Risalta in vero uno stato di apprensione e di emergenza che viene trasmesso dal Comando Operativo di Martina Franca alla sala operativa di Licola proprio in quella prima mezz'ora dalle ore 19.00 del 27.06.80.

I testi delle conversazioni telefoniche considerati di maggior interesse vengono progressivamente riportati in forma integrale a cominciare dalla menzionata conversazione delle ore 19.18 (v. “nastro” D - canale 14 - conversazione 3° SOC - capo controllore Licola, tra operatore Licola De Masi - D - ed operatore di Martina Franca - U1):

D: sì.

U1: ohè, hai visto per caso un India Hotel 870 DC9 da Bologna a Palermo?

D: da Bologna a Palermo, a che ora è passato da noi?

U1: questo.

D: eh, o un coso, un punto stimato, se avete.

U1: questo qua è passato da voi circa mezzora fa.

D: allora com'era India Hotel?

U1: 870... DC9 da Bologna a Palermo.

D: da Bologna a Palermo, adesso vedo un po', va, ti faccio poi sapere qualcosa, eh!

U1: fammi sapere qualcosa per piacere.

D: vabbè.

Alle ore 19.24Z è Licola a chiamare Martina Franca riferendo che avevano contattato il radar di Poggio Ballone (nome in codice “Quercia”) per sapere se quel sito aveva controllato il velivolo IH870 e che quindi erano in attesa di notizie da Poggio Ballone. Nella stessa conversazione il SOC di

Martina Franca sollecita l'operatore di Licola poiché il velivolo era stimato su Palermo alle ore 19.13 ed in quel momento erano già le 19.27. A tale sollecito Licola assicura che fornirà notizie e che chiederà nuovamente a Poggio Ballone (v. nastro D - canale 14 - ore 19.24 del 27.06.80 - conversazione 3° SOC - capo controllore Licola, tra operatore Licola De Masi - D - ed operatore di Martina Franca - U.):

U: pronto?

D: Sasso?

U: sì, mi dica.

D: eh, senti io ho visto anche con Quercia.

U: sì.

D: gli ho chiesto se vedeva un po', se avevano controllato perché se lo hanno controllato loro come Lima Lima.

U: sì.

D: allora vi possiamo dire anche noi, dice sì lo abbiamo controllato e lo abbiamo.

U: quindi avete aspettato la risposta da Quercia?

D: sì, stiamo aspettando cosa ci dice Quercia.

U: vabbè, eh, date fretta perché è molto importante, eh! Perché questo qua stimava Palermo alle 19.13.

D: 19.13 Palermo? Queste già sono le 27!

U: eh, que... speriamo che non sia successo niente, perciò è molto importante eh! Fateci sape' qualcosa.

D: va bene, adesso lo sollecito io di nuovo.

U: ok, grazie.

Alle ore 19.26 il 3° SOC di Martina Franca chiama Licola chiedendo se il NIMA gli ha fatto conoscere il piano di volo dell'IH870. Licola riferisce che il NIMA, interpellato in merito, ha risposto di non saperne alcunché (v. nastro B - canale 10 - comunicazione tra l'operatore del 3° SOC maresciallo Comune - C - e l'operatore di Licola maresciallo Rocco - R):

R: sì?

C: Licola?

R: sì.

C: qui è Martina, senti un po' sergente maggiore (Comune) con chi parlo?

R: maresciallo Rocco.

C: maresciallo?

R: Rocco.

C: Rosso?

R: Rocco.
C: ah, Rocco, senta maresciallo volevo sapere se NIMA vi ha trasferito un piano di volo India, Hotel 870 un DC9 da Bologna a Palermo... se...
R: ma noi abbiamo chiesto a NIMA, ma non ne sanno niente.
C: come?
R: abbiamo chiesto già a NIMA ma non sa niente.
C: ah, niente, non sa neanche se è decollato, niente.
R: no, niente proprio niente.
C: va bene.
R: ciao.

Nella predetta conversazione si fa riferimento ai NIMA che sono i Nuclei Informazioni Movimento Aeromobili, ubicati presso le ACC - Area Control Center - di Milano, Padova, Roma-Ciampino e Brindisi; nuclei che forniscono, tra l'altro, "al traffico operativo tutte le informazioni utili alla condotta delle missioni...".

Alle ore 19.28 Licola chiama il 3° SOC di Martina Franca informandolo che Poggio Ballone, interessato in merito all'identificazione dell'IH870, farà conoscere eventuali notizie. L'operatore di Licola De Masi, riferisce anche che Roma-Ciampino ha avuto l'ultimo contatto con il DC9 alle ore 18.55, nell'aerovia Ambra 13. Il medesimo inoltre si riserva di comunicare se a quell'ora (18.55) fosse stato controllato "qualche aereo che è sceso ancora, ancora più giù dell'Ambra 13" (v. nastro D - canale 14 - conversazione tra l'operatore di Martina Franca - U - e quello di Licola maresciallo De Masi - D).

Pertanto non solo si individua una situazione di emergenza operativa, ma già da queste iniziali comunicazioni non è l'ufficiale titolare dell'incarico a rispondere bensì un operatore di sala, cioè De Masi. Come si vedrà più avanti non si tratta di una circostanza momentanea oppure di prassi, ma di un fatto cui si può attribuire un diverso e preciso significato (anche in relazione al susseguirsi degli eventi e delle operazioni e con riferimento agli elementi testimoniali emergenti): l'assenza del titolare del controllo in sala operativa.

Infatti come si nota nella conversazione delle ore 19.32 (v. nastro D - canale 14) si alternano tre interlocutori, riconosciuti quali il maresciallo Di Micco ed il maresciallo De Masi, appartenenti a Licola e il maresciallo Tesauro di Martina Franca. Ed è proprio il maresciallo Di Micco che, subito dopo il breve colloquio tra il maresciallo Tesauro di Martina Franca ed il maresciallo De Masi, si inserisce quasi con prepotenza nella conversazione fornendo a Tesauro particolareggiate indicazioni sul plottaggio effettuato da Licola.

Ma non è solo l'atteggiamento e l'attività del maresciallo Di Micco a porre un interrogativo sulla effettiva presenza la notte del 27.06.80 in sala operativa del capitano Abbate Gerardo nella sua qualità di capo controllore. Infatti nelle conversazioni telefoniche delle ore 20.07 e 21.20 di cui si riportano stralci, si nota che il capitano Patroni Griffi, capo controllore della sorveglianza aerea di Martina Franca, chiede di conferire con il capitano Abbate capo controllore del radar di Licola ed invece a tali sue richieste risponde costantemente il guida caccia Di Micco. Ne è derivata una intensa attività istruttoria volta a chiarire l'identità e l'attività dell'ufficiale capo controllore a Licola la sera del 27.06.80 (v. anche il carteggio intercorso fra lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare ed il Comando della 3^a Regione Aerea, in provvedimento di sequestro del 12.04.96).

Ore 20.07

...

P: pronto?

D: sì, avanti.

P: chi è Abbate?

D: sono Di Micco, chi parla?

P: capitano Patroni Griffi.

D: ah, sono il maresciallo Di Micco sono guida caccia mi dica.

P: eh, senta un po', oltre quella traccia non ce l'avete avuti (di quel velivolo) qualche traccia, vero?

D: eh, abbiamo avuto qualche altra traccia, ma non corrisponderebbe poi ai dati che ha... ci ha fornito anche Roma controllo.

P: ma... (inc.).

D: perché noi con Roma controllo, con questi dati, grosso modo ci troviamo, qualche minuto di sfalsamento, ma ci troviamo.

P: ho capito, ma su per giù anche qualche minuto prima, qualche minuto dopo, diciamo, tracce ferme, perché...

D: no, un minuto prima, un minuto dopo no, poco prima, forse, abbastanza, non ci troveremmo con gli orari.

P: non ci siamo con gli orari.

D: e per ... noi mandiamo le battute di questa traccia.

P: va bene, ok, grazie.

D: prego, arrivederla.

P: arrivederla.

Ore 21.20

A: pronto?

P: capitano Patroni Griffi, chi parla?

A: maresciallo Acampora, dica.

P: Acampora, c'è il capitano Abate?
A: c'è?
P: me lo può passare, per piacere?
A: sì, sì, un attimo solo...
P: Abbate?
D: sono Di Micco, mi dica.
P: sono Patro... chi è che parla?
D: Di Micco.
P: ah, vabbè, parlo con lei senta un po'...
D: ha telefonato quello là dello Stato Maggiore.
P: sì, che ha detto?
D: voleva delle notizie e io ho detto: deve rivolgersi al terzo settore perché è l'ente coordinatore.
P: ok, perfetto, senta un po', una, una cosa volevo sapere.
D: mi dica.
P: siccome sto mettendo qua tutto per iscritto.
D: sì...

Dalla documentazione acquisita risulta in tutta evidenza, ancora nell'89, lo stato di incertezza in cui versavano gli uffici dell'Aeronautica Militare; di sostanziale dubbio cioè sulla effettiva identità e presenza e pertanto sull'operatività del capo controllore, dubbio assolutamente non dissipato dalla sbrigativa procedura di "intervista telefonica" adottata dal colonnello Giannandrea, sostituto del Capo di Stato Maggiore pro tempore della 3^a Regione Aerea, che si accontenta della semplice risposta dell'Abbate, a quel suo interpellò per telefono intercorsa in data 04.04.89. Avuto riguardo alla rilevanza della conversazione, il Comando della 3^a Regione Aerea dispose che la bobina ove era registrata la telefonata fosse conservata agli atti dell'ufficio Ustica che l'ha mantenuta senza mai consegnarla all'AG fino al 12.04.96, data in cui è intervenuto il sequestro da parte della polizia giudiziaria su delega di questo Ufficio, non vale certo a chiarire l'interrogativo sulla sostanziale assenza dell'ufficiale nel corso di tutte le conversazioni telefoniche da e per il CRAM.

L'ufficiale, per il suo stesso ruolo, era indubbiamente un interlocutore qualificato ad intervenire sul pressante argomento operativo in corso. Proprio nel suo incarico alle 20.07 viene nominativamente richiesto dal collega Patroni Griffi di Martina Franca, ma invano; infatti suppliscono costantemente il guida caccia Di Micco ed altri, come gli assistenti al capo controllore De Masi, Sarnataro e Acampora. Si tratta di quei "ragazzi" a cui lo stesso Abbate si riferisce nel corso della citata conversazione telefonica

con il colonnello Giannandrea, che verte tutta sulla presenza di Abbate in quella “giornata tranquilla”...

Giannandrea: quindi era lei in servizio quella sera.

Abbate: certamente. Io inizialmente in (...(?)...) inizialmente siccome era passato tanto tempo e avuto diverse cosette in famiglia, non è che mi ricordavo molto bene perché era una giornata tranquilla, no.

Giannandrea: sì.

Abbate: poi siccome era stata di servizio la mia squadra, quando sono stato interpellato ho chiamati i miei ragazzi con i quali io non mi vedo da anni perché lavora all’(...(?)...) dall’84.

Giannandrea: vi siete sparpagliati.

Abbate: allora ho detto “guagliò mettiamoci a tavolino e ditemi che è successo e ricordatemi se ero di servizio”. Piano piano mi hanno confermato che ero di servizio, ho ricordato alcune cose, ed eccomi qua.

Giannandrea: va beh, allora questo qua è tutto. Noi facciamo una segnalazione che era lei di servizio quella sera.

Abbate: sissignore.

Giannandrea: quindi non c’è nessun dubbio su questo. ...”

Termina così l’intero corso dell’istruttoria svolta sullo scorcio del mese di marzo e nei primi di aprile dell’89 dal Comando 3^a Regione Aerea per assicurare allo SMA l’identità del capo controllore di quella cruciale serata operativa a Licola e consentirne l’audizione da parte della commissione della Presidenza del Consiglio all’epoca incaricata dell’indagine, la cd. commissione Pratis. Una identità controversa agli atti dello stesso SMA per nove anni, cioè fino a quell’aprile dell’89. Un’identificazione “risolta” attraverso queste battute telefoniche ed un formale ordine di servizio, quello del turno Bravo, non esente da notevolissimi dubbi inerenti la composizione e, come si vedrà, la stessa veridicità delle ricostruzioni fornite dall’Aeronautica Militare. Sull’altro versante, quello attinto dall’istruttoria, una serie pressante, ininterrotta, concitata di telefonate informative ed operative fra i più importanti radar e centri di sorveglianza aerea del Tirreno meridionale che, ad una approfondita analisi, registra l’assenza del responsabile di turno di questo radar di Licola. Il radar che aveva individuato il punto di perdita del DC9 Itavia, aveva segnalato una traccia, quella codificata AG266, dubitativamente “abbinata” al velivolo Itavia ed aveva segnalato, come si vedrà negli attimi di conversazione telefonica che sarà infra analizzata, “due i traffici”; ed ancora, il radar chiamato a rispondere se fosse stato quella stessa sera “per caso controllato traffico americano”.

Se la situazione di presenza del capo controllore è così evidentemente incerta, altrettanto problematica è rimasta per lungo tempo la cognizione di coloro che, in quella stessa notte, effettivamente attendevano al cd. “turno Bravo” (cioè dalle ore 20.00L del 27.06.80 alle ore 08.00L del 28.06.80).

Infatti il 5.08.89, questa AG emetteva mandato di comparizione per concorso in falsa testimonianza aggravata, concorso in favoreggiamento personale aggravato e concorso in occultamento di atti veri aggravato nei confronti dei militari individuati nell’elenco del personale presente in sala operativa acquisito nell’agosto 88 e cioè Abbate Gerardo, Di Micco Antonio, Rocco Gerardo, Albini Lucio, Acampora Tommaso e Sarnataro Gennaro. Ma i predetti militari, assunta la qualifica di imputati ed interrogati (v. interrogatori 28.09.89), ribadivano le dichiarazioni già rese in qualità di testimoni, che riguardano, in generale , il funzionamento del sito e, in particolare, la loro posizione in sala operativa e le competenze ad ognuno di essi attribuite, senza che traspaia alcun dubbio o perplessità in ordine alla eventuale presenza di altro personale la sera del 27.06.80 nel cd. turno “Bravo”.

In realtà le falsità e il favoreggiamento commessi dagli imputati potranno essere ancor più incisivamente valutati soltanto con il prosieguo dell’attività istruttoria che ha potuto fruire del determinante apporto derivante dall’esito delle perizie tecniche svolte sulle registrazioni TBT (terra bordo terra) e sulle conversazioni telefoniche intercorse il 27.06.80 tra il radar di Licola ed altri siti radar ed enti vari. A proposito delle perizie si deve ricordare che esse sono state inizialmente affidate ai periti Giovanni Giordano e Sandro Rossi in data 21.10.89 con l’incarico di procedere alla trascrizione delle registrazioni TBT dalle ore 18.30 alle ore 19.30 e delle conversazioni telefoniche intercorse dalle ore 18.30 alle ore 20.00 del 27.06.80 tra Roma Ciampino - CRAV - ed enti vari. E’ poi seguita la perizia “Franco” - 91/93 - e, per ultima, la “Ibba-Paoloni” che, nel biennio 95/96, con un’attenta e completa revisione, anche mediante nuova trascrizione di tutte le conversazioni telefoniche intercorse tra siti ed enti vari acquisite agli atti dell’istruttoria, ha consegnato a questo Ufficio una perizia organica e completa che ha maggiormente ampliato la conoscenza dei fatti accaduti negli ambienti operativi dell’Aeronautica Militare, la sera del 27.06.80. Tuttavia, già con gli elementi informativi forniti dalla perizia Franco - che pur denotava alcune inesattezze e mancanze dovute alla difficoltà di individuare con precisione alcuni canali di registrazione - questo GI procedeva ad ulteriori interrogatori nei confronti dei predetti imputati. Interrogatori che si sono succeduti negli anni 92, 95 e 97.

In particolare in data 14.12.95, veniva disposta, tra l'altro, l'acquisizione dei "turni del personale in servizio presso la sala operativa nei mesi di giugno e luglio 80", mai consegnati prima nonostante provvedimento di acquisizione di ordine generale. Dall'esame della documentazione acquisita in quell'occasione e comparata con quella di cui al decreto di acquisizione dell'8.08.88 emerge senza dubbio che l'elenco fornito a suo tempo dal 22° CRAM è incompleto non essendovi riportati i nominativi di Papa Alessandro, Gambardella Giovanni, Calvanese Antonio, Genovese Giambattista e De Masi Mario.

Tale evidenza, rivelatasi di fondamentale importanza, è emersa da alcune dichiarazioni che gli stessi sottufficiali avevano sottoscritto in data 07.11.86. Dichiarazioni che, come usuale, non erano mai state esibite e della cui esistenza ovviamente non si era a conoscenza. Al riguardo, il tenente colonnello Modestino Orabona così dichiarava: "...Orabona: senta: se io ho indicato questi nominativi qua, vuol dire che ho accertato, parlando con gli interessati, ho accertato che erano questi signori qua che erano in servizio dalle 20.00 in poi. ...

GI: ha potuto parlare soltanto con Albini, Acampora e Sarnataro?

Orabona: sì, e anche con gli altri che sono lì.

GI: no, gli altri lei non li ha citati.

Orabona: ho parlato, ma probabilmente mi avranno detto tutti quanti che gli altri tre non erano alle 20.00 in sala operativa, per questo non sono stati riportati...

GI: sono dichiarazioni che voi avevate, queste peraltro sono dichiarazioni che voi non avete mai mandato a nessuno, perché sono sia in originale che in copia, conservate lì, sono state sequestrate lo scorso dicembre.

Orabona: e probabilmente avrò ordinato io al capo ufficio di far... di far fare queste dichiarazioni. ..." (v. esame Orabona Modestino, GI 18.01.96).

Successivamente alla perizia Franco, agli imputati veniva sottoposto l'ascolto delle conversazioni telefoniche intercorse la sera del 27.06.80 tra la sala operativa di Licola ed altri siti radar, registrate a Marsala, Ciampino e Martina Franca. Venivano quindi invitati a riconoscere le voci degli interlocutori, al fine di identificare quali fossero gli appartenenti al turno "Bravo" e la loro collocazione ed attività all'interno della sala operativa. Così in sintesi le risposte.

-Abbate ha ricordato che la sera dell'incidente nella sala operativa erano presenti Di Micco, Albini, Acampora e Sarnataro ed ascoltando la registrazione di alcune telefonate intercorse tra gli operatori di Licola e quelli di Martina Franca e Marsala ha riconosciuto, anche se con qualche

dubbio, le voci di De Masi e di Gambardella che quindi erano presenti in sala la sera del 27.06.80;

-Di Micco ha dichiarato di riconoscere, tra le altre, le voci di Calvanese e di Gambardella in relazione all'ascolto delle registrazioni di alcune telefonate tra operatori dei diversi siti;

-Rocco ha ricostruito il turno "Bravo" del 27.06.80, ricordando i seguenti nominativi: Gambardella, Genovese, Calvanese, Grimaldi, Papa e De Masi oltre ai cinque già noti ed al capo controllore Abbate;

-Calvanese ha ricordato di aver svolto il servizio nel turno "Bravo". Uno stralcio dalle dichiarazioni rese in data 16.01.96: "Ho memoria della caduta del DC9 Itavia perché un collega, Papa, il TPO del mio turno mi ha ricordato di aver montato di servizio con lui alle ore 02.00"... "Insieme a Papa ho plottato la traccia Itavia ricavandola dal DA1... . Il plottaggio di tale traccia venne effettuata verso le ore 06.00 locali del mattino";

-Centrella ha riferito soltanto che egli nell'86 faceva parte del turno "Bravo", di cui facevano parte anche Papa, Gambardella, Grimaldi, Sarnataro, Acampora, Albinì e Genovese, e che questo turno era composto probabilmente dalle stesse persone nell'80;

-De Masi ha dichiarato che la sera dell'incidente svolse il servizio nel turno "Bravo";

-Gambardella ha dichiarato che la sera dell'incidente svolse il servizio nel turno "Bravo" unitamente a Papa, Calvanese, De Masi e Genovese;

-Genovese ha dichiarato che la sera dell'incidente svolse il servizio nel turno "Bravo";

-Papa ha dichiarato che la sera dell'incidente svolse il servizio nel turno "Bravo", unitamente a Calvanese e di aver dato il cambio a Sarnataro.

Dall'attività di indagine complessivamente svolta è stato quindi appurato che la consistenza dei militari presenti in sala operativa la sera e la notte fra il 27 e 28.06.80 era del tutto diversa da quella originariamente e per anni asserita dal Reparto e dai militari dell'Aeronautica. Infatti si è pervenuti all'identificazione di altri sei militari tutti presenti nel turno Bravo. Restano forti dubbi sulla effettiva presenza di Abbate la sera del 27.06.80. Dubbi che nascono oltretutto dalle risultanze in precedenza menzionate anche dai seguenti riferimenti:

-nel corso degli interrogatori, Abbate ha mostrato difficoltà nel ricordare quella sera ed ancor più sul contenuto delle telefonate intercorse tra gli operatori di Licola e quelli di Martina Franca e Marsala, nonostante dal tenore delle comunicazioni appaia uno stato di concitazione generale e di notevole attività sia informativa che operativa in sala; quella sera, Abbate, quale capo controllore di sala operativa, non risultava aver interloquuto con

gli omologhi delle sale operative di Marsala e Martina Franca cioè i capitani Ballini e Patroni Griffi. Risulta, invece, quale interlocutore, il maresciallo Di Micco che, come ha dichiarato lo stesso Abbate, era il suo “alter ego”. Né ha ricordato la chiamata telefonica da parte di un “colonnello dello Stato Maggiore” né di essere stato informato al riguardo;

-proprio il maresciallo Di Micco, che quale sottufficiale più anziano si sostituiva di fatto al capo controllore prendendo iniziative di rilievo che sono di competenza dell’ufficiale comandante della sala operativa, alle domande poste dall’Ufficio non ha ricordato se la sera dell’incidente fosse stato presente in sala l’allora capitano Abbate. Si riportano alcuni stralci dell’interrogatorio: (Di Micco) “senta, io non mi ricordo se c’era il capo controllore; ma suppongo che ci fosse. Uno controlla senza capo controllore?!? Mi sembra assurdo”. “Penso che fosse lì. In questo momento... può darsi che sia andato fuori...può darsi che stava da qualche altra parte; può darsi che... può darsi che stava giù. E di persona e di persona controllava... che tutto funzionasse, per quanto riguarda la parte controllo... mi aveva lasciato a me l’incarico di... di... che le devo dire... mi sembra... cioè, mi sembra strano che non ci fosse” (v. interrogatorio Di Micco Antonio, GI 20.12.95); analogamente il maresciallo Rocco Gerardo ha espresso dubbi sulla presenza di Abbate in sala operativa. Si riportano alcuni stralci dell’interrogatorio:

“... ”

GI: il comandante di sala operativa c’era?

Rocco: no, il comandante no.

GI: no il comandante del sito, il capo sala operativa.

Rocco: il capo controllore?

GI: il capo controllore.

Rocco: no, non credo che stava in sala... non mi ricordo... non credo che stava in sala.” (v. interrogatorio Rocco Gerardo, GI 20.12.95).

-Gambardella ha ricordato di aver iniziato il servizio del turno “Bravo” alle ore 02.00L, unitamente a Calvanese, Genovese, Papa e De Masi e nella cabina del capo controllore notò il maresciallo Di Micco (v. esame Gambardella Giovanni, PG 16.01.96).

-anche Papa ha dichiarato che alle ore 02.00L del 28.06.80 il capitano Abbate non era presente in sala operativa (v. esame Papa Alessandro, PG 16.01.96).

-Calvanese non ha ricordato se il capo controllore fosse stato presente in sala operativa nel momento in cui giunse la telefonata dal 3° ROC/SOC di Martina Franca circa la richiesta di plottaggi (v. confronto Calvanese Antonio - Papa Alessandro, GI 06.02.96).

-Genovese ricorda che quando prese servizio alle ore 02.00, il posto del capo controllore era occupato da Di Micco; notò Abbate la mattina verso le ore 07.00L (v. esame Genovese G. Battista, PG 16.01.96).

L'attività di PG svolta il 14.12.95 ha quindi consentito di fare chiarezza su diverse situazioni di incertezza che per molti anni erano state disattese e volutamente oscurate dall'AM. Occorre ricordare l'innegabile interesse suscitato dal materiale documentale rinvenuto, che inequivocabilmente confermava un fatto di assoluto rilievo: la certezza che la sera della tragedia presso la sala operativa di Licola erano presenti anche altri militari oltre a quelli già segnalati dalla stessa AM.

In particolare sono state rinvenute le dichiarazioni scritte dell'intero personale di sala operativa del turno "Bravo", concernenti la conferma o meno della loro presenza in servizio la sera del 27 giugno. Su queste dichiarazioni, che furono evidentemente redatte in occasione della prima richiesta avanzata dall'Ufficio nel novembre del 1986 al 22° GRAM di Licola, l'Aeronautica Militare ha mantenuto per anni il più stretto riserbo tanto da secretarle unitamente ad altra documentazione di interesse. Il primo elenco nominativo acquisito nel novembre del 1986 dai Carabinieri di Licola, (successivamente confermato a seguito di analoga richiesta formulata con provvedimento di acquisizione dell'8.08.88) è con evidenza gravemente lacunoso. Infatti comprende solo i nominativi di Di Micco Antonio, Rocco Gerardo, Albin Lucio, Acampora Tommaso e Sarnataro Gennaro unitamente al capo controllore capitano Piergallini, già deceduto, che veniva segnalato dopo aver interpellato gli altri quattro ufficiali - che a turno espletavano lo stesso tipo di servizio - i quali avevano escluso di essere stati in servizio la sera del 27 giugno 80. In sostanza non erano stati comunicati i nominativi di Papa Alessandro, Gambardella Giovanni e Calvanese Antonio.

Dopo l'acquisizione del 14.12.95, i dubbi e le perplessità sino ad allora registrati sulla effettiva composizione del personale del turno "Bravo" in servizio la sera del 27 giugno presso la sala operativa di Licola acquistavano maggiore consistenza, tanto da indurre l'Ufficio ad intraprendere una serie di esami testimoniali, tra i quali meritano di essere segnalati quelli svolti nei confronti di Calvanese Antonio, Centrella Gennaro, De Masi Mario, Gambardella Giovanni, Genovese Giovambattista, Grimaldi Pasquale, e Papa Alessandro, tutti nel turno "Bravo".

Proprio per l'interesse che suscitavano queste dichiarazioni, seppur a tratti lacunose, appare opportuno riportarle in breve per porre in luce quei preziosi elementi informativi che non solo ineriscono la effettiva

composizione del turno “Bravo”, ma tracciano un quadro delle iniziative connesse allo svolgimento dell’attività di sala operativa di quella sera. Iniziative che, lo si ricordi, riguardano anche il plottaggio delle tracce AG266 e LK477, che, unitamente a tutte le altre tracce definite “Friendly”, verranno trasmesse via telex al sito di Martina Franca. Un invio di cui si ha contezza dall’analisi delle conversazioni telefoniche tra i siti, ma non certificabile sotto il profilo documentale, tenuto conto che il messaggio relativo alla cennata trasmissione non è mai stato rinvenuto e dal registro di protocollo in uso presso la sala operativa di Licola non risulta una sua eventuale distruzione.

Calvanese Antonio, assistente al capo controllore, ha ammesso che la sera dell’incidente era in servizio con il turno “Bravo”, dalle ore 02.00 alle ore 08.00 del 28.06.80. E’ in congedo dal febbraio del 94 e sino ad allora aveva prestato servizio presso il 22° CRAM di Licola in sala operativa. Non ha ricordato chi fosse il capo controllore la sera della caduta del velivolo. Ma ha rammentato che insieme a Papa ha plottato la traccia del DC9 Itavia ricavandola dal DA1; entrambi erano a conoscenza del Nato Track Number di questa traccia perchè era trascritta sul DA1. Il plottaggio, effettuato alle ore 06.00 locali, era stato richiesto dal SOC e lo aveva consegnato personalmente ad un appartenente all’Ufficio Operazioni di cui non ha ricordato il nome. In merito all’identificazione degli interlocutori delle conversazioni telefoniche del 22° CRAM di Licola, il teste ha riconosciuto De Masi nella telefonata delle ore 19.47Z e Sarnataro in quella delle ore 19.49Z entrambe sul canale 13 di Moro/Marsala e Genovese nella telefonata delle ore 20.45Z sul canale 14 di Sasso/Martina Franca - nastro B. (v. esame Calvanese Antonio, PG 16.01.96).

E’ stato poi messo a confronto con Papa Alessandro. Nella circostanza Calvanese confermava che il Comando del SOC chiese di plottare una traccia, indicando il Track Number del DC9 Itavia. Sulla presenza del capo controllore in sala operativa la sera dell’incidente, riferiva di non ricordare se quest’ultimo era presente quando giunse la telefonata del SOC. (v. confronto con Papa Alessandro, GI 06.02.96).

Papa riferiva che quanto asserito dal collega aveva motivo di essere plausibile giacchè la notte dell’incidente erano già state trasmesse tutte le tracce. Ha dichiarato che fu Calvanese, la mattina successiva, a suggerire la traccia da cercare. Papa ha dichiarato altresì di aver rilevato le prime battute e che successivamente questo lavoro fu continuato da De Masi; costui poi le trasmise a Calvanese per l’invio al SOC. Sulla presenza del capo controllore, ha riferito che per la posizione da lui occupata in sala operativa

non poteva scorgerlo, anche se fosse stato presente. (v. confronto con Calvanese Antonio, GI 06.02.96).

Centrella Gennaro, assistente al Master Controller, non è stato in grado di precisare se proprio nel giugno del 1980 fosse stato presente in servizio in sala operativa. Peraltro ha dichiarato che il turno in servizio il giorno della caduta del DC9 Itavia era il “Bravo” e che di detto turno facevano parte Papa, Gambardella, Grimaldi, Sarnataro, Acampora, Albini e Genovese. (v. esame Centrella Gennaro, PG 16.01.96).

De Masi Mario, assistente al Master Controller, ha riferito che la sera dell’incidente era nel turno “Bravo”, con orario dalle ore 02.00 alle ore 08.00 del 28.06.80 – ma è risultato dalle telefonate che era presente sin dalle 18.00 (si trovano suoi colloqui sino alle 20.00) – insieme a Calvanese e di aver eseguito un tracciato tratto dal DA-1 da inviare al SOC. Ha ricordato che il maresciallo Rocco fu colui che inizializzò la traccia del DC9 Itavia, ma non ha ricordo degli orari in cui ebbe contatti telefonici con Marsala e Martina Franca. (v. esame De Masi Mario, PG 16.01.96).

Gambardella Giovanni, anche lui assistente controllore ha ammesso di appartenere al turno “Bravo” unitamente a Rocco, Calvanese e Genovese. A seguito dell’esibizione della dichiarazione sottoscritta in data 07.11.86, sulla presenza nel turno del 27.06.80 di Papa Alessandro, ha precisato di non escludere, nonostante dalla dichiarazione egli risulti in servizio dalle ore 02.00Z, che possa essersi recato in sala operativa per salutare i colleghi, ma esclude di essersi messo a lavorare alla console. Ha dichiarato che alle ore 02.00Z, oltre a lui, montarono in servizio Calvanese, Genovese, Papa e De Masi. Ha ricordato di aver visto il capitano Abbate alle ore 18.00Z e che al momento di prendere servizio alle ore 02.00Z aveva notato il maresciallo Di Micco nella cabina del capo controllore in cuffia per parlare con gli aerei del soccorso: una testimonianza che getta ulteriori perplessità sulla effettiva presenza del capo controllore. Al teste sono state fatte ascoltare alcune delle conversazioni telefoniche intercorse con altri siti radar allo scopo di identificare le voci degli interlocutori della sala operativa di Licola, ed egli riconosce quelle di Di Micco, Sarnataro e Genovese, mentre è incerto nel riconoscimento della propria. E’ risultato dalle telefonate che era presente alle ore 22.00Z. (v. esame Gambardella Giovanni, PG 16.01.96).

Genovese Giovambattista, lettore al PPI, ha dichiarato che la sera dell’incidente era stato in servizio dalle ore 02.00 alle ore 08.00 del 28.06.80. Quando montò in servizio, rilevò Albini alla postazione dell’identificatore. Questi lo informò che si stava cercando un velivolo che probabilmente era caduto e nel contempo gli indicò Di Micco che si trovava nella cabina del capo controllore. Inoltre, ha ricordato che nella mattinata

Calvanese si recò presso la sua postazione per copiare dal DA1 il plottaggio del DC9 Itavia ed inviarlo al Settore. Quando prese servizio alle ore 02.00, il posto del capo controllore era occupato da Di Micco; notò Abbate la mattina verso le ore 07.00 locali. E' risultato dalle telefonate che era presente in sala dalle 20.45Z alle 21.30Z. (v. esame Genovese Giovambattista, PG 16.01.96).

Grimaldi Pasquale assistente controllore era stato sentito una prima volta nel gennaio del 1995, ma in quell'occasione aveva asserito che la sera del 27.06.80 non era in servizio. Occorre ricordare che il suo nominativo era stato inserito in un elenco del personale di turno la sera del 27 giugno 80, comunicato il 30 settembre 86 dallo SMA al Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on.le Amato.

Al riguardo il Grimaldi precisava che l'inserimento, a sua insaputa, del suo nominativo in detto elenco era stato sicuramente frutto di un equivoco. (v. esame Grimaldi Pasquale, PG 19.01.95). Si deve anche precisare che il suo nominativo non era stato compreso in quell'elenco formato dal Comando del CRAM e consegnato ai CC. di Licola in ottemperanza alla specifica richiesta di questo Ufficio datata 31.10.86.

Papa Alessandro, TPO, ha ricordato che la sera della caduta del DC9 Itavia aveva svolto la seconda parte del turno quella dalle ore 02.00Z del 28.06.80, insieme a Calvanese, ed avendo dato il cambio a Sarnataro. Ha ricordato che alla fine del turno, Calvanese, posizionato nella cabina del capo controllore, ricevette una telefonata dal Settore che gli richiese il plottaggio della traccia del DC9 Itavia; insieme a De Masi presero i dati dal DA1. Ha precisato che alle ore 02.00, il capitano Abbate non era presente in sala operativa, ma forse lo era, riteneva, alle ore 06.00Z. Dopo aver ascoltato alcune delle conversazioni telefoniche intercorse con altri siti radar riconosce De Masi, Sarnataro e Genovese.

Avendo visionato il documento acquisito il 15.12.95 con dichiarazione, datata 07.11.86, recante l'elenco del personale del turno "Bravo" in servizio la sera del 27.06.80 presso la sala operativa, si mostra meravigliato perché in quell'elenco non vi sono indicati i nominativi di Calvanese, De Masi e Genovese, anch'essi facenti parte di quel turno. E aggiunge un importante particolare: la dichiarazione da lui sottoscritta il 7.11.86 era già stata redatta e gli era stata richiesta dal comandante del sito, l'allora tenente colonnello Modestino Orabona.

Sull'esito del confronto con il collega Calvanese Antonio, si rimanda a quanto già trattato nell'ambito delle dichiarazioni rese da quest'ultimo soggetto.

Si deve sottolineare che quasi tutti gli esami testimoniali sopra accennati sono stati svolti in un lasso di tempo molto ristretto, cioè nel gennaio e febbraio del '96 ed in quel periodo, oltre ai componenti della sala operativa, sono stati escussi anche coloro che all'epoca erano addetti al servizio di telescrivente, ovvero Cipolletti Salvatore, D'Isanto Raffaele, Merrone Luigi e Rallo Carlo.

Cipolletti Salvatore, operatore telescrivente, pur risultando nel registro di mensa che avesse fruito della cena la sera del 27.06.80, ha continuamente dichiarato di non ricordare se la sera dell'incidente del DC9 Itavia fosse o meno in servizio come telescrivente e non ha saputo spiegare il motivo per cui si era interessato alle firme apposte dai colleghi sul registro proprio in quella data. Gli è stato anche mostrato il registro di protocollo della sala operativa, ma pure in questo caso non ha saputo dire chi fosse l'operatore che aveva trasmesso il plottaggio la sera del 27.06.80. In merito, ha precisato che i messaggi gli pervenivano già protocollati. (v. esame Cipolletti Salvatore, PG 18.01.96).

D'Isanto Raffaele, capo Servizio operatori telescriventi, ha dichiarato di aver prestato servizio presso il 22° CRAM di Licola dal 1960 al 1990. In linea di massima coloro che svolgevano servizio alla telescrivente coprivano turni di 24 ore, ma come capo del servizio di norma non partecipava al turno. Ha riferito che nessuno gli ha mai chiesto di controllare sugli appositi registri se risultassero messaggi in partenza o in arrivo relativamente al 27 giugno 80 né chi fossero i telescriventi in servizio quella sera. Non ha memoria sulla trasmissione di plottaggi avvenuta nella notte tra il 27 ed il 28 giugno per via telescrivente; ha precisato comunque che l'invio di un plottaggio poteva rappresentare un fatto anormale "cioè poteva capitare qualche volta". Non è stato in grado di ricordare chi fossero i telescriventi in servizio quella sera. (v. esame D'Isanto Raffaele, PG 18.01.96).

Merrone Luigi, operatore telescrivente, in un primo momento dell'escussione ha risposto che la sera del 27.06.80 non era in servizio presso la sala telescrivente; di contro, dopo aver preso visione del registro di protocollo dei messaggi pervenuti ove risulta apposta la sua firma come operatore che decifrò il messaggio, deve ammettere di aver svolto servizio proprio quella sera presso la telescrivente non classificata. Comunque, non ha ricordo dell'invio del plottaggio durante la notte del 27.06.80. (v. esame Merrone Luigi, PG 07.02.96).

Rallo Carlo, anche lui telescrivente, non ha alcun ricordo se si trovava o meno in servizio il 27.06.80. Dopo aver preso visione del registro dei messaggi trasmessi, cifrati e nazionali, ha ammesso che da tale registro

in effetti risultava essere stato in servizio il 27.06.80. (v. esame Rallo Carlo, PG 07.02.96).

Appare così con evidenza, al termine di questa parte dell'istruttoria su Licola, quanti elementi di fatto sarebbero andati persi se non fossero stati scoperti, a distanza di anni e quasi casualmente, documenti e circostanze deliberatamente nascosti e sottratti a provvedimenti e richieste dell'AG.

Con l'acquisizione del 14.12.95 si segnerà un passo positivo per la ricostruzione nel tempo di alcune fasi di estrema incertezza che connotano questa vicenda. Come già detto sulla composizione del turno "Bravo", il materiale documentale acquisito ha consentito di trarre elementi particolarmente significativi. Tra cui, si deve sottolineare l'importante rinvenimento di una dichiarazione a firma del maggiore AM Carlo Napolitano, datata 23 giugno 88. Un documento il cui contenuto è apparso immediatamente d'interesse per gli specifici argomenti in esso trattati. In particolare questo scritto espone le risultanze di tre quesiti formulati nel corso di una "generica" riunione del 23 giugno 88 che era stata tenuta presso la sede della 2^a Regione Aerea ed era stata presieduta dal Capo di Stato Maggiore del tempo, il generale Tonini.

Queste ed altre notizie venivano riferite dallo stesso redattore della dichiarazione, per l'appunto il Napolitano. Il teste ha ricordato di aver partecipato alla riunione di cui è cenno in occasione del suo periodo di Comando interinale, giacchè quel CRAM, all'epoca era diretto dal tenente colonnello Modestino Orabona, che in quella circostanza probabilmente si trovava in licenza. Alla riunione, la cui convocazione fu disposta con telegramma, erano presenti i comandanti dei siti radar e di stormo compresi nella circoscrizione della 2^a Regione Aerea. Nel corso delle riunioni furono formulati tre quesiti che trovarono da parte sua risposta nella dichiarazione sottoscritta in data 23.06.88, secondo cui egli afferma: "...Di non avere altre notizie o documenti ad eccezione di quelli già forniti agli Organi competenti quali il plottaggio delle tracce avvistate dalle ore 18.00Z alle ore 21.15Z nell'area del Tirreno, la comprovata efficienza del radar di ricerca e di quota, i nominativi del personale in turno il giorno 27.06.80. 2. Di non essere a conoscenza di esercitazioni militari o altro tipo in atto al momento del fatto. 3. Nell'arco di tempo dalle 18.00Z alle 21.15Z del 27.06.80, come si evince dal plottaggio delle tracce, non vi erano in atto interventi dei mezzi della difesa nazionale interessanti il 22° Gruppo Radar...".

Dopo aver riconosciuto il documento, il teste, con riguardo al primo quesito, dichiarava che non avendo particolare dimestichezza sul tipo e sulle modalità di risposta da fornire agli interrogativi formulati, chiese lumi

all'Orabona "sul da farsi". E nella circostanza il comandante del GRAM gli riferì "che in cassaforte del Comando c'era una busta dove c'erano questi atti che erano già stati inviati". Nel prosieguo, l'ufficiale ha ricordato dettagli più precisi, specificando di essersi recato alla 2^a Regione Aerea con tutta la documentazione, rinvenuta all'interno della cassaforte, e ne ha descritto il contenuto: "...cioè io mi ricordo benissimo che c'era il plottaggio delle fasce, c'era, e c'erano pure dei blocchetti dove c'erano scritti nominativo per nominativo i signori che erano di turno quella sera".

Napolitano riconosceva pertanto la nota del 7.11.86, sequestrata in data 14.12.95 presso il sito di Licola, precisando che si trattava dello stesso documento visionato nel giugno 1988 concernente l'elenco del personale del turno "Bravo" in servizio la sera del 27 giugno 80 e rinvenuto nella cassaforte del comandante.

A questa sconcertante ammissione ne seguirà una successiva perché Napolitano ha ricordato che tra quella stessa documentazione vi era una fotocopia di un documento trasmesso parecchi anni prima, e testualmente proseguiva: "mi ricordo che c'era in indirizzo: il Gruppo Carabinieri di Palermo, c'era se non sbaglio, penso, il SOC e il Martina Franca ci doveva essere, ed era il plottaggio...". E, secondo i ricordi di Napolitano, era probabilmente la minuta perché accompagnata da una lettera di trasmissione e di aver controllato comunque questa documentazione prima di essersi recato alla riunione del 23 giugno 88. (v. esame testimoniale Napolitano Carlo, GI 18.01.96).

Le ammissioni di Napolitano costituiscono un'ulteriore conferma di quello che già appariva solo un grave sospetto: ambienti dell'AM avevano deliberatamente "nascosto" la verità sulla reale composizione del turno "Bravo" in servizio presso la sala operativa di Licola il 27 giugno dell'80 e sulla effettiva distruzione della nota dell'11 luglio 80 recante i plottaggi di quel radar, peraltro formalmente certificata già dal 13.09.84, ma nel giugno 88 ancora di fatto esistente, benché a due mesi dal provvedimento di sequestro dell'agosto 88 si riferisca al GI che quel documento era stato distrutto quattro anni prima.

2.3. La scomparsa del DA1.

Una complessa ed articolata attività istruttoria e di polizia giudiziaria è stata compiuta al fine di accertare la distruzione ovvero la soppressione del DA1 (registro, lo si ricordi, sul quale l'operatore trascriveva i plottaggi che

gli venivano comunicati in cuffia dal “lettore” ed in particolare, orario, vento, posizioni in coordinate polari, direzione, forza, quota e velocità, IFF).

In tal senso, nel quadro delle iniziative intraprese, giova ricordare: gli interrogatori svolti nei confronti del tenente colonnello Aurelio Mandes, comandante del 22° CRAM di Licola, nell’80; del tenente colonnello Mario De Crescenzo, anch’esso comandante del 22° CRAM, nell’82; del maggiore Vincenzo De Angelis, capo Ufficio Operazioni di Licola, nell’80; del maresciallo Pietro Tessitore, addetto alla segreteria del predetto Ufficio Operazioni, nell’80; le escussioni testimoniali nei confronti del tenente colonnello Modestino Orabona, comandante del sito di Licola dall’85 all’88 e dei seguenti sottufficiali, che nell’80 prestavano servizio presso il sito radar di Licola (ufficio operazioni e sala operativa): Grimaldi Pasquale, Latino Aniello, Marchese Gennaro, Masile Umberto e Tagliaferro Domenico.

Prima dell’emissione del mandato di comparizione del 15.01.90, il tenente colonnello Mandes era stato sentito dalla commissione Pisano in data 17.04.89. In quella sede l’ufficiale, in ordine al DA1 di Licola, dichiarava quanto segue: “non ricordo se il modello DA1 sia stato distrutto. Ritengo, in base alle consuetudini, che sia stato allegato alla minuta dei plottaggi inviati all’ITAV e distrutto contestualmente alle minute stesse”.

Veniva altresì sentito in Commissione Stragi il 7.12.89 e nel corso dell’audizione l’ufficiale riferiva di non aver mai ricevuto le ordinanze di sequestro da parte dell’AG di Palermo e di Roma e quindi di non aver avuto motivo di conservare il DA1. “Probabilmente, a mio avviso, l’originale è stato allegato alla copia inviata a seguito di richiesta, non so pervenuta da chi, e fatta dall’Ufficio Operazioni, al mio sostituto nel periodo in cui io non c’ero; probabilmente è stato spillato e distrutto quando è stata distrutta la copia. Secondo me è così”.

Sulle differenze rilevate tra il telex datato 28.06.80, inviato da Martina Franca a Stataereo Roma ed a COSMA Monte Cavo e la lettera a firma del capitano De Angelis (plottaggio dell’11.07.80), Mandes appariva approssimativo: “probabilmente Martina Franca quella sera stessa ha ricevuto per telefono le battute del DA1: le ha trascritte su una cartina - presumo - che poi ha mandato. I dati forniti per telefono forse non corrispondevano effettivamente ai dati riportati dal DA1”.

Dichiarava altresì che il DA1 era stato conservato, fino all’84, nella cassaforte del capo Ufficio Operazioni e che comunque non ha costituito oggetto del passaggio di consegne al suo successore.

Nell’interrogatorio del 5.02.90 non ha aggiunto molto: ha ricordato di aver destinato una cassaforte nell’ufficio del comandante, per la

conservazione di documenti classificati, ma di non avervi rinvenuto alcun provvedimento dell'Autorità Giudiziaria. Nel precisare di essere venuto a conoscenza delle risultanze del DA1 solo in sede di commissione, specificava che il DA1, una volta esaurito il singolo registro, veniva materialmente trasportato dalla sala operativa ad un archivio deposito poco distante e conservato almeno un anno.

Il tenente colonnello Mario De Crescenzo ad ottobre dell'82 succede al tenente colonnello Aurelio Mandes nel Comando del 22° CRAM di Licola.

L'ufficiale è stato sentito dalla commissione Pisano in data 17.04.89. In quella sede le sue dichiarazioni appaiono succinte e non esaustive: "mi pare di ricordare che il maresciallo Tessitore fosse il sottufficiale addetto alla distruzione della documentazione e che il maresciallo Tagliaferro normalmente si interessasse della custodia del DA1".

A seguito di imputazione per violazione di pubblica custodia delle cose, in relazione alla distruzione, in data 13.09.84, delle minute dello stralcio dei tracciati radar e del modello DA1 dal quale era derivato lo stralcio stesso, il tenente colonnello De Crescenzo, veniva interrogato da questo Ufficio in data 06.10.89. Nel corso dell'interrogatorio l'imputato riferiva al riguardo quanto segue: "Confermo di non essere al corrente di provvedimenti dell'Autorità Giudiziaria relativi alla conservazione dei registri; né che questa documentazione non era stata inviata alla magistratura a seguito del provvedimento ricevuto dal comandante che mi precedeva". "Nella cassaforte ricevuta in consegna all'assunzione dell'incarico non rinvenni alcun documento relativo alla vicenda di Ustica". Concludeva riferendo che la sigla apposta nel registro di protocollo sulla distruzione dei documenti si riferiva probabilmente al maresciallo Tessitore.

Il maggiore Vincenzo De Angelis, all'epoca dell'incidente era capo Ufficio Operazioni di Licola. E' stato sentito sulla vicenda Ustica per la prima volta dalla commissione stragi in testimonianza formale del 7.12.89.

In quella sede è emerso che la sera della sciagura era in licenza. Forniva poi delle spiegazioni sul DA1 in contrasto con quanto risultava sia alla commissione, sia dalla relazione Pisano. In primo luogo di questo brogliaccio, secondo la sua versione, non veniva compilata la sera stessa o l'indomani una copia ordinata e conforme, addirittura certificata dal capoturno. Al riguardo la sua risposta, dettata con ogni probabilità da lunga prassi, è decisa: "dal DA1 non viene estratto nulla, a meno che non sia espressamente richiesto". Il DA1 doveva essere conservato, per regolamento interno, per un anno.

Di fatto la conservazione poteva durare molto di più, considerato che i modelli venivano portati tutti in una sorta di baracca e lì tenuti sino a quando l'archivio non si riempiva di carte. Quanto alla situazione gerarchica del centro all'epoca confermava che il comandante era il colonnello Mandes, allontanatosi per un corso a Firenze il 28 giugno e rimasto assente sino al 13 luglio. Il vice comandante era il capitano Carchio; l'ufficiale di turno in sala operativa era il capitano Abbate. Confermava di aver inviato a diversi enti, in data 11.07.80, una nota a sua firma, contenente i plottaggi delle tracce richiesti dalla 3^a Regione Aerea. In ordine alla mancata conservazione del DA1 non è stato in grado di fornire una plausibile spiegazione.

Dichiarava che la copia integrale ed ordinata si riferiva solo all'avvistamento di tracce significative. Le tracce significative erano quelle rilevanti per il sistema di Difesa Aerea "...qualora v'è un traffico che non riusciamo ad identificare, ciò rappresenta per noi motivo di allertamento ... per quanto riguarda la routine del lavoro, tracce significative sono generalmente quelle appartenenti a Paesi oggetto di particolare attenzione, oppure si può intendere la famosa traccia VIP, che entra nella nostra area di responsabilità e che merita di essere seguita perché richiede una particolare attenzione".

Escusso in data 16.02.90, confermava la sostanza dell'audizione in sede parlamentare e scendeva in dettagli su circostanze inerenti la sua attività a Licola. Ricordava di aver compilato, prelevando i dati richiesti dal DA1 a mezzo dei suoi sottufficiali, il documento "che rappresenta la estrapolazione dei dati risultanti dal DA1". "Sul DA1 vengono indicati dall'operatore i dati degli avvistamenti radar in azimuth (gradi) e distanza dal sito. Tutte le volte che da parte di Comandi viene richiesta una informativa sugli avvistamenti viene effettuata la seguente operazione consistente nella trasposizione su una cartina muta delle indicazioni sempre in gradi e distanze dell'avvistamento. Sulla cartina muta sulla quale è indicato il reticolo Georef (una sorta di indicazioni simili a latitudine e longitudine). Il posizionamento in angoli e distanze dei dati radar sulla cartina reticolata dà automaticamente la lettura in Georef. Sono questi dati che vengono rilevati dall'addetto alla compilazione del prospetto dati e indicati nel documento da inviare al richiedente". Riferiva altresì di non aver mai ricevuto decreti di sequestro del registro DA1, né di altra documentazione relativa agli avvistamenti di quel 27 giugno. In conclusione riferiva che l'Ufficio Operazioni aveva il compito di custodire i registri DA1 per la prevista durata di un anno; la distruzione era una questione ordinaria, per la quale non era necessario alcun ordine specifico.

Indiziato a seguito della distruzione del DA1 di Licola, è stato interrogato il 24.09.92. Nel corso dell'interrogatorio, presente il PM, questo GI contestava all'imputato che non era mai stata rinvenuta né presso l'ente originatore né presso l'ente destinatario copia dei telescritti che furono inviati da Licola al Comando 3° ROC. Si riporta, di seguito, uno stralcio dell'interrogatorio:

“ ...

PM: quindi il... il telex veniva, o meglio il telescritto perché non era un telex, era un telescritto no?!

De Angelis: sì telescritto, e poi veniva trasformato in telex dal centro comunicazioni.

PM: sì... allora, veniva, la minuta veniva preparata in sala operativa.

De Angelis: dipende se la faceva la sala operativa o la faceva l'Ufficio Operazioni.

PM: e chi le prep... ecco, veniva preparata una minuta, e chi la preparava?

De Angelis: la preparavano il... in sala operativa la preparava il capo controllore in collaborazione dei sottufficiali.

PM: dopo di che questa minuta veniva passata?

De Angelis: veniva passata al centro comunicazioni, se era stata autorizzata la trasmissione, perché sennò.

PM: nel centro comunicazioni veniva presa una nota della... di questa minuta?

De Angelis: sì sì, nel momento in cui si trasmetteva il telegramma il centro comunicazioni faceva la registrazione, sicuramente.

PM: quindi veniva annotato su di un registro.

De Angelis: eh! Protocollo e l'orario e tutto quanto.

PM: la copia del... dello scritto veniva allegata agli atti?

De Angelis: sì, veniva restituita all'Ufficio Operazioni una copia, e per quello che mi ricordo io un'altra copia veniva tenuta dal centro comunicazioni.

PM: sì.

De Angelis: finché non veniva poi dopo... non so che faceva perché non era un settore di competenza mia.

PM: oh! Questa copia che era quindi allegata agli atti dell'Ufficio Operazioni... nel momento in cui veniva, è stato formato il fascicolo di cui lei ci ha parlato, doveva essere contenuta nel fascicolo o no?

...

PM: beh! E questa poi che fine ha fatto?

De Angelis: e io non lo so eh!

PM: lei non l'ha vista?

De Angelis: eh! Io non l'ho vista.

...

De Angelis: non... non ho avuto traccia di questa comunicazione scritta di, fatta dal capo controllore. ...”.

Appare quindi, in tutta la sua evidenza, che il predetto ufficiale ha materialmente compilato il documento formato l'11.07.80 e contenente i dati afferenti le tracce rilevate dal sito radar di Licola la sera del 27.06.80. Nell'interrogatorio del 24.09.92 mostrava palese insicurezza nelle risposte.

Il maresciallo Pietro Tessitore era il sottufficiale la cui sigla risulta apposta nel registro di protocollo sotto la data 13.09.84.

Nell'interrogatorio reso a questa AG il 5.02.90, ha negato ogni accusa asserendo che nella sua qualità di addetto alla segreteria dell'Ufficio Operazioni, aveva mansioni di incaricato alle pubblicazioni NATO e nazionali oltre che all'Archivio generale dell'Ufficio Operazioni e che, pertanto, non aveva alcun rapporto con il DA1, peraltro custodito in altro edificio a centinaia di metri dall'Ufficio Operazioni. Riconosciuta implicitamente la sua sigla, affermava che la distruzione in quella data concerneva una copia del documento e di certo non l'originale. Non era assolutamente a conoscenza di provvedimenti di sequestro relativi alla documentazione custodita. La distruzione era avvenuta su sua iniziativa, in osservanza delle disposizioni all'epoca vigenti, senza alcuna autorizzazione specifica.

Non gli è sfuggito che l'oggetto della documentazione riguardava il disastro del DC9, “ma poiché, come ho detto, non avevo notizie di provvedimenti di sequestro né era a mia conoscenza l'esistenza di qualche problema inerente il fatto, ritenni di poter procedere alla distruzione”. “Nella specie io mi accertai che trattavasi di documentazione che era stata inviata agli enti che ne avevano fatto richiesta e per la quale non sorgevano necessità di ulteriore conservazione”. L'edificio di cui parla è la sede dell'ufficio statistica, ove erano custoditi, unitamente ad altra documentazione e materiale vario, i modelli nuovi ed usati del DA1.

E' necessaria a questo punto una breve considerazione sui militari fin qui presi in esame, cioè Mandes, De Crescenzo, De Angelis e Tessitore. Ognuno di essi asserisce di non essere stato a conoscenza di provvedimenti di questa AG concernenti il sequestro del DA1 o di qualsiasi altro documento equipollente che rappresentasse, seppur in forma schematica, uno stralcio di esso. Questo non vale sicuramente per Mandes e De Angelis, che nelle loro qualità dovevano sapere dell'esistenza del provvedimento della Procura di Palermo.

Il tenente colonnello Modestino Orabona succede nell'85 al suo pari grado De Crescenzo nel Comando del 22° CRAM di Licola. Nell'escussione del 19.11.91, contribuiva a fornire una più dettagliata definizione del DA1, specificando in primo luogo che il documento non era classificato. Consisteva in volumi rilegati composti da più centinaia di fogli, non distaccabili né mai distaccati per richieste di enti esterni.

Erano conservati in una baracca in muratura chiusa con un lucchetto, luogo diverso da quello ove era conservata la documentazione classificata o comunque di rilievo. Specifica che, all'epoca, il DA1 pur non rientrando tra i documenti per cui era prevista la redazione del verbale di distruzione, aveva invece una rilevanza materiale specialmente in occasione di incidenti aerei. In effetti allorché era accaduto altro incidente aereo ai primi degli anni 70, egli aveva immediatamente disposto che fosse conservato e proprio sui plottaggi rilevati dal DA1 s'era svolta poi l'attività della Commissione d'inchiesta sull'incidente. Sulla distruzione del DA1 d'interesse non fornisce alcun ausilio.

Nell'escussione successiva del 18.01.96 il teste, incalzato da una serie di pressanti domande concernenti in particolare l'identità dei militari facenti parte del turno "Bravo" la sera del 27.06.80, si mostrava insicuro e non attendibile nelle dichiarazioni.

Il maresciallo Domenico Tagliaferro, indicato da Tessitore come il responsabile dell'archivio dell'ufficio statistica, è stato sentito nell'ambito dell'inchiesta Pisano sulla distruzione del DA1 ed in quell'occasione negava decisamente di aver distrutto l'esemplare relativo al 27.06.80. Le risposte fornite in Commissione risultavano essere scarse rispetto alla valenza della vicenda: "i modelli DA1 venivano conservati in un deposito precario sotto la foresta e periodicamente distrutti. Ovviamente i modelli riguardanti casi di particolare interesse erano direttamente conservati presso l'Ufficio Operazioni in appositi armadi corazzati. Per ogni distruzione compilavo un apposito verbale di distruzione di cui una copia era consegnata all'Ufficio Operazioni e l'altra era consegnata da me nel deposito. I modelli DA1 erano sempre conservati come modello originale; in essi potevano essere allegate copie dei plottaggi di particolare interesse dagli enti superiori. Il DA1 veniva firmato dal compilatore e per un certo periodo vistato anche dal sottufficiale lettore al PPI. Non ho distrutto il DA1 del giorno 27.06.80". (v. escussione del 18.04.89 dinanzi alla Commissione Pisano).

Di contro, più dettagliate le dichiarazioni rese successivamente all'Ufficio dallo stesso sottufficiale. In particolare la tenuta dei registri DA1 era demandata all'ufficio statistica presso cui era impiegato il Tagliaferro. Ogni mattina un aviere di leva in servizio presso l'Ufficio Operazioni era

incaricato di prelevare dalla sala operativa tutto il materiale riguardante strips, turni di servizio e i registri DA1 esauriti e di portarli presso il suo ufficio. Provvedeva quindi a numerare progressivamente i registri di ogni mese allo scopo di verificare quanti ne venissero utilizzati in ciascun periodo.

Sulle modalità di distruzione il medesimo riferiva di non aver avuto delle disposizioni specifiche e che trattandosi di materiale non classificato gli era stato detto di provvedere in proposito ogni anno circa; tali disposizioni furono in realtà puntualizzate dal sottufficiale, che richiese, ed ottenne, la compilazione di un verbale di distruzione anche di tale materiale.

Il verbale, che conteneva l'indicazione del tipo di documento da distruggere ed il periodo di riferimento, era redatto in tre copie e veniva firmato dal Presidente di Commissione nella persona del capo Ufficio Operazioni (nel periodo di interesse il maggiore Vincenzo De Angelis), dal sottufficiale che procedeva, cioè il maresciallo Tagliaferro, e dal maresciallo Tessitore.

Delle tre copie una veniva conservata agli atti dal maresciallo Tagliaferro, una consegnata alla segreteria dell'Ufficio Operazioni ed un'altra per un certo periodo venne consegnata all'ufficio NATO di quel sito radar. (v. esame Tagliaferro Domenico, PG 06.02.95).

Sulla redazione dei plottaggi il maresciallo Masile Umberto ha dichiarato che non era sempre il personale dell'Ufficio Operazioni ad estrapolare i plots dal registro DA1, ma talvolta era il personale della sala operativa che forniva direttamente l'elenco dei plots. (v. esame Masile Umberto, PG 30.01.95). E' però altrettanto strano che nessuno dei testi abbia ricordato di aver coadiuvato il capitano De Angelis nella stesura della nota dell'11.07.80 contenente i plottaggi, contrariamente a quanto affermato dallo stesso ufficiale.

Il documento era dotato di una sua connotazione in termini di tipicità. Non era un brogliaccio informe e senza paternità; si trattava di un documento sul quale venivano trascritti i plottaggi, sottoscritto da chi lo redigeva e, particolare di rilievo, anche vistato dal lettore al PPI, che aveva così la possibilità e l'obbligo di controllare se quanto scritto sul DA1 corrispondeva a quanto visto sul PPI. Di contro, vi era una situazione di incertezza su chi avesse in custodia il documento e su chi fosse l'autore della distruzione e sulla data in cui era avvenuta.

L'identificazione degli imputati è avvenuta nel presupposto che la distruzione si fosse verificata il 13.09.84. Tale data è stata individuata, da una parte, attraverso il verbale di sequestro dei Carabinieri di Roma in data 18.08.88, nel quale si attesta che il colonnello Orabona - comandante del

CRAM di Licola - non consegnava la documentazione richiesta perché distrutta in tale data; dall'altra, dalla annotazione di tre distruzioni di documenti, rilevabile sul registro di protocollo.

Infine occorre osservare che i verbali di distruzione, datati in realtà 13.09.84, non facevano alcun riferimento al DA1 in argomento. Pertanto tale importante documento restava escluso dal novero degli atti dell'inchiesta. Questa conclusione appare tanto più rilevante quanto più la si consideri determinata da una irregolarità procedurale sostanziale e formale. Infatti il DA1 era sfuggito alla conservazione nonostante vi fosse già da luglio 80 un provvedimento di ordine generale dell'AG che la imponesse (provvedimento emesso in data 05.07.80 dal Sostituto Procuratore di Palermo, avente per oggetto il sequestro di registrazioni delle intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul mar Tirreno nella notte tra venerdì 27.06.80 e sabato 28.06.80, tra le ore 20.00 e le ore 23.15). E d'altro canto non rimase agli atti del centro radar di Licola alcun verbale che ne attestasse formalmente la distruzione.

Da ultimo, in relazione alle vicende connesse al mancato rinvenimento del DA1, si sottolinea l'interesse che il problema aveva sollevato anche nelle commissioni di indagine istituite, nel tempo, in diverse sedi istituzionali.

In tale ambito vale la pena di accennare ad un diverso genere di considerazioni e valutazioni espresse sia nella relazione svolta dalla commissione Pisano consegnata in data 05.05.89 al Ministro della Difesa, on.le Valerio Zanone, sia nella relazione della commissione Pratis del 10.05.89.

Relazione Pisano: per quanto concerneva la distruzione del DA1 di Licola "pur riconoscendo l'inopportunità dell'atto solo in riferimento ai recenti sviluppi della vicenda" si osserva che quella distruzione è avvenuta, tra l'altro, "nella certezza che la situazione consegnata all'Autorità Giudiziaria fosse una copia ordinata ed integrale dei dati riportati nel Mod.DA1"... "in presenza di disposizioni che ne prevedevano normalmente la conservazione per un anno"... "nella certezza che la Forza Armata non era comunque coinvolta nell'incidente".

Relazione Pratis: "dalle indagini svolte dalla Commissione nulla è stato evidenziato che valga a corroborare le insinuazioni fatte circa il supposto occultamento di dati da parte dei centri di Licola e Marsala".

La relazione "Pollice", presentata in esito all'attività svolta dalla commissione che prende nome dall'ufficiale AM che la presiedeva (decreto di acquisizione dell'11.09.96 di questo GI), nel trattare il radar di Licola fa proprie alcune valutazioni già espresse dalla commissione d'inchiesta tecnica formale (cd. Luzzatti), mutuandone, in parte, alcuni passaggi più

significativi: pur ritenendo di fondamentale importanza l'analisi dei dati radar forniti sia dal Traffico Aereo sia dalla Difesa Aerea, tuttavia "dal contesto del documento si evince che la commissione d'inchiesta non ha ritenuto utili, ai fini dell'indagine, i dati forniti dal radar di Licola in quanto desunti da trascrizioni fonetico-manuali".

Ma nella parte relativa all'"analisi critica", la relazione Pollice riconosce che i dati acquisiti dal radar di Licola, qualora fossero stati trascritti sugli appositi modelli DA1, avrebbero "senz'altro contribuito alla riproduzione della situazione aerea dell'area interessata nel giorno 27.06.80".

Detta considerazione - nonché quelle che seguiranno circa il richiamo ai plottaggi di cui al documento dell'11.07.80, inviato a diversi enti che, si ricorda, è stato distrutto il 13.09.84 come già evidenziato - è senza dubbio vera e meritevole di un'ulteriore riflessione che determina diversi interrogativi sulla "volatilità" del DA1, la cui scomparsa, come rilevato nel corso di questa istruttoria, va collocata nei giorni appena successivi al 27.06.80 ed è da ascrivere alla responsabilità del centro radar.

Nel prosieguo della "relazione Pollice" l'estensore rileva che i plottaggi trasmessi dal 22° CRAM di Licola l'11.07.80 non risultano essere copie del modello originale DA1 bensì estrapolazioni dello stesso. Su questo aspetto si ricorda che i testi e gli imputati sentiti nelle diverse sedi ed in più occasioni hanno fornito le versioni più disparate. Solo la relazione Pollice appare allora condivisibile nel "distinguo" operato e purtroppo ancora una volta questo GI deve rilevare che l'AM, nelle sue diverse interpretazioni ufficiali, ha fornito al riguardo versioni non obiettive e interpretabili quali "offuscamenti" della reale valenza e significatività del DA1.

Per ultimo, la relazione Pollice, nel rilevare le discrepanze delle situazioni radar avvistate da Licola e Marsala, denota una "carenza di coordinamento nelle operazioni di Difesa Aerea ed in particolare quelle di cross-telling".

2.4. I plottaggi.

Una circostanza del tutto anomala di cui è opportuno riferire al Comando del centro radar la responsabilità, analogamente alla scomparsa del DA1, concerne i plottaggi degli avvistamenti del 22° CRAM nel Tirreno la sera del 27.06.80.

Tali plottaggi sono stati in parte ricostruiti solo grazie all'attenzione ed all'impegno delle attività istruttorie poiché costituiscono allegato unico alla nota di trasmissione del giorno 11.07.80 del Comando 22° centro radar AM Licola (Ufficio Operazioni, sezione Operazioni e Addestramento, protocollo nr.G33-9/589/1) inviata al Comando Gruppo Carabinieri di Palermo e ad altri quattro enti (Ispettorato Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo - ITAV - a Roma; Comando 2^a Regione Aerea - Stato Maggiore Ufficio Operazioni e Addestramento, a Roma; Comando 3^a Regione Aerea, Stato maggiore 3° Ufficio a Bari; Comando 3° ROC/SOC - Ufficio Operazioni, a Martina Franca) mai rinvenuta proprio presso il radar di Licola con retropagina in bianco, datati 11.07.80 recanti il "gruppo firma" del comandante interinale capitano Carchio Antonio.

Infatti all'atto dell'esecuzione del decreto di esibizione dell'8.08.88, la nota dell'11.07.80 e gli allegati plottaggi risultavano essere stati distrutti a Licola il 13.09.84 (a tale data nel registro di protocollo nazionale relativo al periodo dal 19.10.77 al 30.12.80, in corrispondenza del nr.589 si legge "distrutto", "plottaggi zona Tirreno", destinatari "Gruppo CC. Palermo", "ITAV 2° Rep.", "2^a RA", "3^a RA", "3° ROC/SOC", classifica ed annotazione "G 33-9", "UNCL").

In particolare si ricorda che nell'agosto dell'88, poiché i documenti inerenti i plottaggi del radar di Licola erano tutti emersi da altri enti, il GI richiedeva, a quel sito radar di fornire il registro e qualsiasi altro documento su cui erano state riportate le indicazioni delle tracce radar che i marcatori avevano eseguito sia il 27.06.80 che il 18 luglio immediatamente successivo. A tale richiesta il comandante del 22° CRAM, all'epoca il tenente colonnello Modestino Orabona, rispondeva che la documentazione relativa al primo dei due giorni indicati era già stata inviata in data 11.07.80 e aggiungeva che di tale materiale non esisteva più alcuna copia presso il CRAM, perché distrutto in data 13.09.84.

Inoltre si rammenta che, constatato quanto emerso, il PM richiedeva di indiziare per violazione di pubblica custodia di cose e soppressione di atti veri il comandante del Centro radar dell'epoca, cioè il tenente colonnello Mandes (richiesta del PM dell'8.06.89) ponendo a fondamento della richiesta la distruzione delle minute dello stralcio dei tracciati radar e del modello DA1, dal quale lo stralcio sarebbe derivato, documentazione, che "stranamente", sottolinea il PM, non sarebbe stata inviata al procuratore della Repubblica di Roma insieme con il plottaggio consegnato il 22.07.80 in esecuzione di specifico decreto di sequestro.

Al sopraccennato provvedimento dell'8.08.88 sono seguite, come già s'è scritto nel capitolo dedicato alle attività di questo GI tra l'84 ed il 90,

altre richieste tra novembre 88 e novembre 89. L'11.11.88 questa AG chiedeva al Nucleo di PG dei Carabinieri di acquisire i plottaggi degli avvistamenti del 27 giugno - dalle h.18.00 alle h.21.15 - effettuati presso il radar di Licola, ricercandoli presso: il Comando Gruppo Carabinieri di Palermo, l'ITAV, il Comando della 2ª Regione Aerea - SM - OPR, Roma, il Comando della 3ª Regione Aerea SM - 3º Ufficio, Roma, il Comando del 3º ROC/SOC di Martina Franca.

Il Gruppo CC. di Palermo rispondeva di non essere in possesso dei plottaggi degli avvistamenti richiesti. Ma soprattutto riferiva che la lettera di Licola, con l'asserita allegata documentazione non risultava mai pervenuta a quel Comando, mentre risultava dagli atti che detta documentazione non definita come "plottaggi" bensì genericamente come "registrazione delle intercettazioni dei radar militari operanti nel Tirreno" era stata richiesta al Comando della 3ª Regione Aerea, che ne aveva disposto l'accantonamento presso l'aeroporto di Trapani Birgi onde consentire il prelievo da parte di ufficiali dipendenti designati. Il Reparto dell'Arma aggiungeva quindi che il prelievo non era stato compiuto perché nelle more della "prevista contestuale comunicazione al Ministero della Difesa - Gabinetto da parte del Magistrato procedente" l'intera documentazione era stata trasferita, per disposizioni interne dell'AM, presso l'Ispettorato Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo - Roma Eur. Infine il rapporto si concludeva significando che alla conseguente richiesta dell'Arma l'ITAV aveva risposto di non essere più in possesso della documentazione in questione, giacché sottoposta a sequestro in data 22.07.80 da parte della Procura di Roma.

La 2ª Regione Aerea - Stato Maggiore - 3º Ufficio Operazioni Addestramento trasmetteva la fotocopia del foglio nr.G33-9/589/1 datato 11.07.80 del 22º CRAM di Licola e dei relativi "plottaggi degli avvistamenti radar nella zona del tirreno dalle h.18.00 alle h.21.15 del giorno 27.06.80" (nota 2ª Regione Aerea TR2-130/P-11029/G53-5 del 21.11.88). Anche l'ITAV trasmetteva la fotocopia dei medesimi plottaggi inviati da Licola con lo stesso foglio G33 dell'11.07.80 specificato sopra (nota ITAV 200/5764/G53-1/6 del 25.11.88). Così infine provvedeva anche il Comando della 3ª Regione Aerea SM - 3º Ufficio, consegnando ai Carabinieri del Nucleo di PG di Bari copia degli stessi plottaggi e della lettera di trasmissione di Licola (nota Legione CC. Bari del 30.11.89).

Il 15.07.89 questo GI con delega ai CC. di Napoli dispone il sequestro dei registri di protocollo tenuti negli anni 80 e 84 presso il 22º CRAM di Licola. Anche da tali documenti e dalla relativa relata non si evince alcun riferimento al brogliaccio DA1.

Il 3.11.89 questo GI disponeva l'acquisizione di copie del registro DA1 comprendenti il mese di giugno 80. La 2^a Regione Aerea riferiva che la normativa vigente non prevedeva l'inoltro di quel documento al Comando di Regione. La 3^a Regione Aerea rispondeva ai CC. di Bari, che in tal senso riferivano la mancata acquisizione, che i modelli DA1 erano compilati dai singoli siti radar e non ne era previsto l'invio al Comando di Regione. Il 3° ROC rispondeva analogamente al locale Comando dell'Arma che redigeva nota di mancata acquisizione.

2.5. Le conversazioni telefoniche.

Alle ore 19.28Z Licola chiama il 3° SOC di Martina Franca informandolo che Poggio Ballone, interessato in merito all'identificazione dell'IH870, farà conoscere eventuali notizie.

L'operatore di Licola porta inoltre a conoscenza del fatto che Roma-Ciampino ha avuto l'ultimo contatto con il DC9 alle ore 18.55Z, nell'aerovia Ambra 13. L'operatore di Licola inoltre si riserva di comunicare se a quell'ora (18.55) è stato controllato "qualche aereo che è sceso ancora, ancora più giù dell'Ambra 13" (nastro D - canale 14 - conversazione tra l'operatore di Martina Franca - U - e quello di Licola maresciallo De Masi - D).

U: avanti.

D: dunque, Sasso.

U: oh!

D: allora Quercia sta vedendo.

U: eh!

D: comunque sarà un po' difficile perché se questa non lo ha neanche inizializzato.

U: uhm (voci interne).

D: e noi ce l'ha, e noi lo abbiamo visto in aerovia, e abbiamo fatto Friendly sarà molto difficile, comunque Quercia sta vedendo, ha detto che se riesce a trovare questo India Hotel, ci fa sapere qualche cosa.

U: e perché qua dovrebbe essere già atterrato a coso, a Palermo.

D: e ma a Bologna non ci riesce a chiamare, a vedere se è decollato almeno?

U: no, l'ultimo contatto questo l'ha perso di contatto Pale... coso, Roma sulla 13 Alpha, sull'Ambra 13 Alpha alle 18.55 da allora non si sa più niente che fine ha fatto.

D: allora su l'ambra 13, e adesso così con questa precisazione io ti posso dire anche se l'ho controllato più giù, allora Ambra 13 Alpha.

U: Ambra 13 Alpha, 18.55.

D: 18.55 va bene.

U: il livello era 250.

D: 250, senti, adesso io ti posso far sapere con precisione se verso quest'ora qui, abbiamo controllato qualche aereo che è sceso ancora, ancora più giù dell'Ambra 13 Alpha.

U: eh, famme sape' perché qua dovrebbe sta' già a Palermo da parecchio invece (inc.).

D: allora è decollato, è passato anche su di te.

U: sì, esatto, esatto.

D: ok, ciao.

U: famme sape' qualcosa.

D: eh!

Dalla telefonata emerge la notizia di uno degli ultimi rilevamenti di Roma-Ciampino: ore 18.55Z. In epoca più recente risulterà, agli atti dell'inchiesta, che Roma-Ciampino ha plottato l'ultima traccia del DC9 Itavia alle ore 18.59'54", verosimile orario dell'incidente. Infatti tale orario è stato estratto dalla "Data Reduction" dei nastri di Roma-Ciampino del 27.06.80 consegnati il 31.01.91 dal perito prof. Giovanni Picardi a questo Ufficio.

Come si evince agevolmente sia dalla rapida successione, nel brevissimo intervallo di tempo, tra le menzionate comunicazioni, sia dal contenuto delle medesime, vi è uno stato di apprensione che viene trasmesso dal Comando Operativo di Martina Franca alla sala operativa di Licola in quella prima mezzora dalle ore 19.00Z del 27.06.80.

A tal proposito l'identità degli interlocutori operanti in sala e presso il SOC è stato, tra i vari, uno dei prioritari interrogativi a cui ha dovuto rispondere l'attività istruttoria. Le problematiche relative verranno in seguito indicate ma si noti che già per queste iniziali comunicazioni, come si è visto intercorse tra il SOC ed il capo controllore di Licola, non è l'Ufficiale titolare dell'incarico a rispondere bensì un operatore di sala, tale De Masi.

Vedremo più avanti se questa è una circostanza momentanea oppure di prassi od ancora se le si può attribuire un diverso significato anche in relazione al susseguirsi degli eventi e delle operazioni e con riferimento agli elementi testimoniali emergenti.

Alle ore 19.32Z Licola chiama il 3° SOC di Martina Franca informandolo sulle seguenti circostanze:

-il radar di Poggio Ballone non ha saputo fornire indicazioni circa il volo IH870;

-di aver controllato un traffico aereo a circa 1 minuto dal Bravo a 00' su Papa Kilo 0010, a circa 26.000 piedi di quota con numero di traccia AG266.

Avute le predette informazioni, l'operatore di Martina Franca rassicura l'interlocutore di Licola dicendogli che gli farà sapere qualcosa in caso di novità (nastro D - canale 10 - conversazione tra l'operatore del 3° SOC di Martina Franca Tesauro - T - e gli operatori di Licola Di Micco - D - e De Masi - U):

T: pronto?

U: allora Quercia non mi sa dire niente con esattezza.

T: eh, tu non hai...

U: senti tu... un attimo (voce interna: decollato a Bologna 18.05)... pronto?

T: sì.

U: un attimo.

D: pronto.

T: sì.

D: sono Di Micco chi è?

T: Tesauro.

D: ah senti noi abbiamo controllato un traffico.

T: eh!

D: a circa un minuto dal Bravo, ai zero, zero stava un minuto dal Bravo dopodiché si è... (inc.)

T: dopodiché si è perduto.

D: sì, diciamo Papa Kilo 0010 è ... (inc.)

T: mi potresti dare ... Papa Kilo 0010?

D: sì, questo è successo a 00' ultima battuta.

T: e mi potresti dire se ce l'hai, la quota ? A che livello andava?

D: un attimo solo... (voce interna: ha dato il decollo, no?) a 26.000 piedi.

T: 26?

D: è chiaro, comunque è una quota un poco stimata perché gli apparati nostri sono quelli che sono eh!

T: vabbè, comunque.

D: intorno ai 26.000 piedi.

T: uhm... e come, che numero era di traccia?

D: Alpha, Golf, un attimo, per piacere... Alpha, Alpha, Golf 266.

T: Alpha, Golf 266, hai detto a 00' vero?

D: a 00' stava in Papa, Kilo.

T: a 00' Papa, Kilo.

D: 00 ... (inc.), quasi sul Bravo stava, ecco.
T: 00, ho capito, ho capito uh!
D: oh, senti una cosa, chi è il capo controllore?
T: capitano Patroni Griffi.
D: capitano?
T: Patroni Griffi
D: ah, Patroni Griffi. Va bene novità ci sono, no!
T: no, per il momento ancora no, non si sa niente, mo' vediamo un po'.
D: ok.
T: ti faccio sapere, oh ciao.

Detta telefonata appare di sicuro rilievo in quanto come si vedrà in essa si parla per la prima volta della traccia AG266 ed inoltre vi affiora l'altro argomento notevolmente problematico, quello cioè concernente l'identità e la presenza del capo controllore in sala operativa per la sera del 27.06.80.

Come si nota nella conversazione, si alternano tre interlocutori, due riconosciuti quali il maresciallo Di Micco ed il maresciallo De Masi, entrambi appartenenti al sito radar di Licola. Ed è proprio il maresciallo Di Micco che, subito dopo il breve colloquio tra il maresciallo Tesauro di Martina Franca ed il maresciallo De Masi, si inserisce quasi con prepotenza nella conversazione fornendo a Tesauro particolareggiate indicazioni sul plottaggio effettuato da Licola.

Proprio la presenza ed il ruolo del maresciallo Di Micco pongono l'interrogativo sulla presenza la notte del 27.06.80 in sala operativa del capitano Abbate Gerardo nella sua qualità di capo controllore.

Interrogativo che questa AG, ha tentato di risolvere con molteplici attività istruttorie finalizzate alla cognizione di coloro che, in quella stessa notte, effettivamente attendevano al cd. "turno Bravo" (cioè dalle ore 20.00L del 27.06.80 alle ore 08.00L del 28.06.80).

Alle ore 19.36Z è nuovamente Martina Franca a chiamare il CRAM di Licola chiedendo le seguenti informazioni:

-l'ora esatta dell'avvistamento della traccia AG266 ai 50' su Ponza e Papa Lima 0050;

-se fosse decollato da Roma l'elicottero per i soccorsi.

(Conversazione tra l'operatore di Licola Di Micco - D - e l'operatore di Martina Franca - U1).

D: pronto.

U1: pronto?

D: sì.

U1: per favore questa traccia l'Alpha Golf 266.

D: sì.
U1: volevo sapere a che ora l'avete avvistata la posizione.
D: un momento.
Altro squillo dell'apparecchio, sempre i medesimi personaggi.
D: pronto?
U1: pronto.
D: se mi fai le scariche nelle orecchie io non ti parlo più.
U1: allora senti.
D: e l'ho avvistata ai 50' ...
U1: ohe? ... pronto?
D: pronto?
U1: pronto.
D: e all'incirca ai 50', ai 49' grosso modo su Ponza, o poco giù di lì.
U1: ai 50', insomma, su Ponza stava.
D: eh intorno a Ponza, perché noi vogliamo plot iniziale ... (inc.) se ne passano ... (inc.) minuti.
U1: vabbuò.
D: su Ponza, e Papa Lima 0050.
U1: e que... su Ponza.
D: (verso l'interno: quella è Ponza, mi danno Ponza, mi danno Papa Lima 0050).
U1: ohe!
D: ohe!
U1: allora senti un po', è decollato da Roma?
D: ma non lo so dove è decollato, ti sto dando un'informazione.
U1: ma è decollato da Roma?
D: no, ti sto dando un'informazione per i controllori.
U1: ah, ho capito, dimmi è decollato da Roma?
D: decollato da Roma India, Sierra, Sierra, Golf, Alpha... questo farà Ambra 13 Alpha e Ambra 13 Bravo.
U1: e ci chiama a noi?
D: e non lo so, può darsi pure che contatterà con voi.
U1: allora se vuole ci può chiamare sulla Papa 17.
D: e vabbè lo saprà.
U1: ok.
D: poi è decollato da Catania.
U1: da Catania?
D: India, Sierra, Sierra, Golf, Delta.
U1: India, Sierra, Sierra, Golf, Delta.
D: questo qua batterà Palermo Ambra 13 Bravo.

U1: Palermo Ambra 13 Bravo.

D: ok.

U1: ciao, grazie.

Nella predetta telefonata, l'operatore di Martina Franca chiede all'operatore di Licola, Di Micco, l'ora e la posizione in cui è stata avvistata la traccia AG266. Di Micco gli riferisce che l'ha avvistata ai 50' su Ponza.

Oltre l'avvistamento della traccia, l'interlocutore di Martina Franca gli chiede se da Roma è decollato un elicottero impegnato per i soccorsi. Di Micco, nel fornire all'interlocutore l'informazione concernente il controllo delle tracce, conferma inoltre che da Roma è decollato un elicottero che batterà le aerovie Ambra 13 Alpha ed Ambra 13 Bravo.

Alle ore 19.41Z Martina Franca chiama il radar di Licola e gli chiede la trasmissione, tramite telescrivente del plottaggio AG266.

(Conversazione tra operatore di Licola Di Micco - D - e operatore di Martina Franca -U1).

D: pronto?

U1: mandateci, per favore, il plottaggio dell'Alpha, Golf, 2, 6, 6.

D: un momento... va bene!

U1: grazie, ciao.

D: ... (inc.) ve la stiamo plottando sulla ... o la, la volete plottata sulla tabella, forse vi rimane più comodo?

U1: no, no per telescrivente, ce la mandate.

D: per telescrivente, vabbè.

U1: sì, grazie, ciao... Barca?

Detta telefonata appare di sicuro rilievo in quanto, l'operatore di Martina Franca chiede all'operatore di Licola, Di Micco la trasmissione per telescrivente e non "...sulla tabella..." del plottaggio della traccia AG266. A proposito di tale traccia occorre evidenziare che vi sono state notevoli perplessità quanto meno sino alla perizia Blasi.

Dopo appena 60 secondi e cioè alle ore 19.42Z, Martina Franca richiama Licola per chiedergli l'invio dei plottaggi.

(Conversazione tra l'operatore di Licola Di Micco - B - e l'operatore di Martina Franca - U).

B: pronto?

U: Barca?

B: avanti.

U: eh, plottateci, per cortesia, il ... già fatto, ok (voce interna: guagliò non ce la linea, eh piano, piano!).

Dopo alcuni minuti, precisamente alle ore 19.44Z è sempre Martina Franca a richiamare Licola riguardo alla configurazione delle tracce.

(Conversazione tra l'operatore di Licola De Masi - D - e l'operatore di Martina Franca -U1).

D: pronto?

U1: eh, scusate, noi stiamo prendendo per buona quell'Alpha, Golf, 2, 6, 6, come se fosse il DC9, se però voi in quel... in quel... nella stessa ora avete avuto altro, altro traffico, mandatecelo, magari, lo stesso eh!

D: eh, allora, eh per adesso noi c'abbiamo le battute della 2, 6, 6.

U1: sì, eh, perché più o meno dagli orari dovrebbe essere questo, no?

D: sì.

U1: oh, se contemporaneamente c'è stato qualche altro traffico in quella stessa ora, eh, prendetela anche in considerazione e mandateci anche il plottaggio di un...

D: di qualcun altro, in, in, verso quest'ora.

U1: esatto, sì.

D: va bene.

U1: tenete presente che questo qua, l'ultimo contatto è stato l'Ambra 13 Alpha, ai 55'.

D: esatto.

U1: quindi, qualche traffico, qualche traffico magari che sta spostato da quella zona ai 50', 60 miglia, non ci interessa tanto, no, ci interessa proprio quel traffico che stava scendendo sull'Ambra 13.

D: va bene, ok.

U1: ciao.

D: ciao.

Dalla frenetica successione delle conversazioni telefoniche dalle 19.41Z alle 19.44Z rivolte dall'operatore di Martina Franca all'operatore di Licola, si evince uno stato di apprensione che si era trasmesso tra le sale operative riguardo alla effettiva determinazione della traccia AG266 ed in questo ambito si può valutare un'iniziativa apparentemente singolare e cioè la richiesta di plottaggio anche del traffico "Friendly"; ma non tanto singolare se considerata per l'appunto in un contesto di ricerca riguardo a quella traccia codificata AG266 ma non ancora sufficientemente individuata.

Tant'è che nella prima telefonata l'operatore di Sasso chiede: "eh, plottateci, per cortesia, il ... già fatto, ok".

Lo stesso operatore nella seconda telefonata pur prendendo per buona la traccia AG266, chiede l'invio di eventuale altro traffico.

Alle ore 19.47Z l'operatore di Marsala Abate chiama l'operatore di Licola, De Masi per chiedergli se ha identificato l'India Hotel 870. De Masi risponde che è in comunicazione con Sasso per "...mettersi d'accordo ..." e nel frattempo "...stiamo facendo plottare una traccia che probabilmente sarà

proprio quello...”, si tratta dell’AG266 “...che ha fatto Ponza intorno ai 50’ ...perso sull’ Ambra 13 Bravo a 00’...”.

(Conversazione tra l’operatore di Marsala Abate - A - e l’operatore di Licola De Masi - D).

A: pronto? ... pronto.

D: pronto?

A: senti, non è che voi avete identificato il Giu.. eh, l’India Hotel 870?... Barca?

D: sì?

A: non è che voi per caso avete visto l’India Hotel 870?

D: senti, stiamo parlando con Sasso, ci stiamo mettendo d’accordo con loro, va bene?

A: ma non l’avete visto?

D: senti, sta facciamo... stiamo facendo plottare una traccia che probabilmente forse sarà proprio quella.

A: e dove sta?

D: dove stava... no dove sta!

A: eh, dove stava?

D: dove stava... adesso la passiamo noi a Sasso tutta quanta.

A: e vabbè, dammela a me perché qua con Palermo e con Roma.

D: senti, era l’Alpha Golf 266 probabilmente.

A: 26.

D: che ha fatto Ponza intorno ai 50’.

A: aspetta eh, Ponza ai 50’.

D: sì, ed era l’Alpha Golf 266.

A: uhm!

D: e noi l’abbiamo perso sull’ Ambra 13 Bravo a 00’.

A: sì, infatti dovrebbe essere lei.

D: dovrebbe essere questa eh!?

A: sì, sì... perché guarda eh, Roma l’ulti... pronto?

D: sì, ti sento vai.

A: eh, l’ultimo contatto con Roma ai 55’... 18.55.

D: sì, corrispondono con i nostri co... con i nostri ... (inc.).

A: eh appunto dovrebbe essere quella.

D: senti.

A: eh!

D: mi fate il favore?

A: eh!

D: di chiamarci il meno possibile su questa linea.

A: va bene, ciao.

D: ciao.

La telefonata è di particolare interesse in quanto il radar di Licola cioè Barca, interpellata da Moro, ossia dal radar di Marsala che pertanto esordisce in veste attiva in questo susseguirsi di comunicazioni sull'evento, dichiara che stanno plottando una traccia cioè AG266 che a loro dire è probabilmente l'India Hotel 870 e che il relativo velivolo era stato perso a 00' sull'Ambra 13 Bravo. E come ben si vede, la traccia sembrerebbe essere stata seguita da Licola come area ed orario, sino al punto dell'incidente.

Alle ore 19.49Z è invece Licola a chiamare Marsala riferendole che l'ultima posizione Georef dell'AG266 è sull'Ambra 18 a 00'.

(Conversazione tra l'operatore di Licola Sarnataro - S - e l'operatore di Marsala Abate - A).

A: pronto?

S: ohe, l'ultima posizione (Georef) dell'Alpha Golf 266.

A: eh... e dammela.

S: che l'ho avvistata io è sull'Ambra 18 Bravo a 00'.

A: e me l'hai data ...

S: eh, e tu devi interrogare il nastro mò?

A: no, no e io non l'ho vista proprio.

S: ha, non l'hai vista proprio tu?

A: no, no.

S: va bene ciao.

A: ciao.

Nella predetta telefonata, l'operatore di Licola Sarnataro, oltre a trasmettere all'operatore di Marsala, Abate, l'ultima posizione Georef dell'Alpha Golf 266 sull'Ambra 18 Bravo a 00', gli suggerisce di interrogare il nastro per effettuare una verifica (Licola è in fonetico-manuale, pertanto chiede al radar di Marsala, funzionante in automatico, una verifica su nastro dei dati trasmessi). Ma l'operatore di Marsala riferisce a Sarnataro che essi l'AG266 non l'hanno vista.

Alle ore 19.55Z Di Micco e Cordovani, operatore del radar di Roma-Ciampino, nella prima parte della conversazione, parlano dei mezzi di soccorso.

Successivamente, l'operatore di Licola, chiede all'operatore di Ciampino se è a conoscenza dell'Itavia 870 ottenendone conferma; i due poi parlano dell'avvistamento di traffico "poco a Sud della 13 Alpha, 50 miglia a Sud di Ponza" e Licola specifica "perché noi non è che sappiamo che fosse lui, abbiamo visto un traffico che alle zero zero quasi stava su a un minuto dal Bravo".

(Bobina VI - canale 29 - Ciampino-Licola, conversazione tra l'operatore di Roma Ciampino Cordovani - C - e l'operatore di Licola Di Micco - D).

...

C: Roma controllo.

D: buona sera.

C: buona sera.

D: è Licola che parla, maresciallo Di Pinto, chi parla?

C: il tenente Cordovani.

D: ah buona sera, senta è decollato quel India - Sierra - Sierra Golf - Alpha da Ciampino?

C: India - Sierra - Sierra Golf - Alpha da Ciampino non mi risulta.

D: è un velivolo del soccorso.

C: elicottero o...

D: un attimo eh, un attimo solo ... (pausa) ... pronto? Pronto?

D: dica.

C: comunque India - Golf - è un DC9 che è andato a Linate un paio di ore fa mi dicono.

D: cioè per quel traffico che non è arrivato a Palermo?

C: no non è partito nessuno ancora.

D: ma io ho avuto notizia dal mio settore, io sono un ente radar.

C: eh?

D: sono un ente radar.

C: sì, beh!

D: ho avuto notizie che da Roma, da Ciampino...

C: sì.

D: è decollato un velivolo del soccorso, uno da Ciampino e uno da Catania.

C: ma adesso che cosa vi serve sapere?

D: mi serve sapere quello che è decollato da Ciampino, poiché opera nella nostra zona, noi gli possiamo dare assistenza se è in contatto con voi.

C: aspetta un attimo perché non mi risulta che sia partito nessuno a me, comunque chiedo a Ciampino, un attimo eh!

D: grazie tante...(pausa)...

C: pronto?

D: pronto.

C: mi dice la torre che non è partito nessuno di qui.

D: ma senta lei è a conoscenza di una certa situazione?

C: dell'Itavia 870, sì.

D: eh!

C: lo so ma da Ciampino non è partito ancora nessuno.

D: è stato allertato il soccorso di Ciampino ed il soccorso di Catania.

C: ho capito, però la torre di Ciampino mi ha confermato adesso che non è partito nessuno, è partito India Golf Alpha DC9 del soccorso per Linate ma quasi due ore.

D: ah ecco.

C: a meno che adesso non l'abbiamo dirottato su Palermo , non lo so, questo non lo so perché io adesso qui non lo vedo in zona.

D: senta voi, lei è il controllore Sud?

C: diciamo controllore Ponza diciamo centro Sud.

D: ecco io parlo da Licola lei, penso che sa dove si trova no.

C: sì.

D: dunque fino a che punto l'avete visto questo traffico...

C: poco a Sud della 13 Alpha, 50 miglia Sud di Ponza

D: allora ci troviamo perché noi l'abbiamo visto fino a un minuto da Bravo.

C: fino a un minuto da Bravo voi.

D: sì penso di sì.

C: ho capito.

D: perché noi non è che sappiamo che fosse lui, abbiamo visto un traffico che alle zero zero quasi stava su a un minuto dal Bravo.

C: ho capito, il livello non ve lo ricordate no.

D: beh la nostra quota non è molto attendibile, intorno ai 26 mila piedi.

C: eh 25 stava.

D: potrebbe anche essere.

C: ho capito, va bene

D: io sto allo 08141 se decolla qualche traffico del soccorso da Ciampino o se lei ha notizia che anche il soccorso da Nord si sta dirigendo in quel punto.

C: eh!

D: se me lo fa sapere.

C: 08141, sul diretto no?

D: eh le posso dare la frequenza se si vuole contattare con noi.

C: cioè?

D: Papa 17, la sigla che la conoscono Barca.

C: sì, sì va bene.

D: grazie.

C: arrivederci.

D: arrivederci.

La comunicazione riveste particolare interesse in quanto, i due interlocutori, dopo aver parlato dei mezzi di soccorso, affrontano

l'argomento del DC9. In particolare, Di Micco afferma che Licola ha visto un traffico sino ad un minuto dal Bravo a 00' con quota sui 26.000 piedi, ma il guida caccia di Licola riconosce anche una situazione di incertezza e di dubbio da parte loro. Un dubbio proprio sulla identificazione di quel traffico "che a 00' quasi stava su a un minuto dal Bravo".

Alle 20.03Z è nuovamente l'operatore di Marsala, Abate, su richiesta di Palermo, che chiede all'operatore di Licola, Sarnataro, la conferma della posizione in Georef del DC9.

(Conversazione tra l'operatore di Licola Sarnataro - S - e l'operatore di Marsala - Moro).

S: dica?

Moro: Barca?

S: eh?

Moro: mi confermi quella notizia che mi avevi dato, perchè lo vuol sapere Palermo.

S: che vuole sapere Palermo?

Moro: se... voi l'avete avvistato su Ponza ai 50' e a 00' stava sull'Ambra 13 Bravo.

S: ok.

Moro: sì?!

S: eh!

Moro: e l'ultima posizione me la puoi dare in (Georef)?

S: in Ge?

Moro: l'ultima posizione in (Georef).

S: Ambra 18 Bravo.

Moro: sull'Ambra 18 Bravo.

S: eh!

Moro: eh! Ok.

S: eh!

Moro: ciao ... ok?

S: Ambra 13 Bravo.

Moro: sì, sì, l'ho capito, l'ho capito.

S: meno male, ha...

La predetta conversazione è rilevante ai fini dell'esatta individuazione del punto ove si è perso il DC9 Itavia.

Alle ore 20.07Z Martina Franca chiama Licola chiedendogli i dati relativi alla quota ed alla velocità della traccia AG266.

(Canale 14 - Barca/Sasso - conversazione tra l'operatore di Licola - U1 -, l'operatore di Martina Franca - U - altro operatore Licola Di Micco - D - e l'operatore di Martina Franca Patroni Griffi - P).

U1: pronto.
U: eh, scusate, mi dite... i dati di quell'Alpha, Golf 2, 6, 6?
U1: i dati, cioè cosa vi interessa?
U: vabbè, forza 1, quota e velocità?
U1: ok, allora un attimo, eh!
D: pronto?
U: sì?
D: ti ho detto già prima, 26.000 piedi di quota.
U: 26, velocità?
D: 440, grosso modo, comunque sono dati indicativi questi
U: sì, sì, è chiaro, no.
Al giro 211 nella conversazione si intromette il capitano Patroni Griffi.
P: pronto?
D: sì, avanti.
P: chi è Abbate?
D: sono Di Micco, chi parla?
P: capitano Patroni Griffi
D: ah, sono il maresciallo Di Micco sono guida caccia mi dica.
P: eh, senta un po', oltre quella traccia non ce l'avete avuti (di quel velivolo) qualche traccia, vero?
D: eh, abbiamo avuto qualche altra traccia, ma non corrisponderebbe poi ai dati che ha... ci ha fornito anche Roma controllo.
P: ma ... (inc.)
D: perché noi con Roma controllo, con questi dati, grosso modo ci troviamo, qualche minuto di sfalsamento, ma ci troviamo.
P: ho capito, ma su per giù anche qualche minuto prima, qualche minuto dopo, diciamo, tracce ferme, perché...
D: no, un minuto prima, un minuto dopo no, poco prima, forse, abbastanza, non ci troveremmo con gli orari.
P: non ci siamo con gli orari.
D: e per ... noi mandiamo le battute di questa traccia.
P: va bene, ok, grazie.
D: prego, arrivederla.
P: arrivederla.

Nella predetta telefonata, oltre ai dati forniti dall'operatore di Licola relativi alla traccia del DC9, è da rilevare che nella successione delle conversazioni per la prima volta il capitano Patroni Griffi, capo controllore della sorveglianza aerea di Martina Franca, chiede di conferire con il capitano Abbate capo controllore del radar di Licola ed invece risponde il

guida caccia di quel sito maresciallo Di Micco. Tale circostanza è stata fonte di dubbio e di incertezza sull'effettiva presenza in sala operativa del predetto capo controllore.

Alle ore 20.11Z Licola chiama Martina Franca e gli riferisce che in quella zona c'erano due traffici.

(Conversazione tra operatore Licola Di Micco - D - e l'operatore di Martina Franca Patroni Griffi - P).

P: avanti.

D: eh, c'è il capitano Patroni Griffi?

P: sono io.

D: ah, sono il maresciallo Di Micco, senta.

P: mi dica.

D: eh, in quel...grosso modo a distanza di poco tempo.

P: sì.

D: in quella zona c'erano due traffici.

P: sì.

D: noi vi manderemo per telescrivente le battute di tutti e due i traffici.

P: benissimo.

D: va bene?

P: d'accor... d'accordo.

D: arrivederci.

P: ok, grazie.

Nella sopracitata conversazione è di particolare interesse, il riferimento dell'operatore di Licola Di Micco a Patroni Griffi di Martina Franca, che nella zona c'erano due traffici, con l'assicurazione che Licola invierà per telescrivente le battute di entrambi.

Alla domanda di questo Ufficio formulata in sede di interrogatorio in data 24.01.92 su cosa intendesse per "due traffici nella zona", l'imputato Di Micco ha dichiarato che i due traffici si riferivano a due tracce, specificando altresì che i due traffici si riferivano a due velivoli. Su specifica domanda "quali erano questi due traffici", ha risposto di non ricordare.

In particolare, riguardo alla conversazione telefonica in esame, risalta la figura del maresciallo Di Micco che come sottufficiale più anziano si sostituisce di fatto al capo controllore, prendendo iniziative di rilievo che sono di competenza dell'ufficiale comandante della sala operativa.

Infatti, lo stesso Abbate, nel corso dell'interrogatorio del 21.12.95 riferisce, in sintesi, che Di Micco era il suo "alter ego" e quindi in genere era autorizzato ad interloquire con il SOC ed altri enti. Ed ancora dichiara che quella sera si era collocato alla consolle del guida caccia che viceversa era di pertinenza del maresciallo Di Micco.

Come si vedrà anche in una successiva conversazione telefonica, quella delle ore 21.20Z, Patroni Griffi dal SOC richiama la sala operativa di Licola e chiede specificatamente se c'è il capitano Abbate. Ma anche questa richiesta viene disattesa, poiché Patroni Griffi avrà come unico interlocutore su Licola sempre lo stesso Di Micco;

-pertanto questa ed altre conversazioni telefoniche conferiscono sostanza alle funzioni svolte quella sera dal maresciallo Di Micco, che invece, nelle escussioni testimoniali rese fino all'89 e poi nell'interrogatorio di quello stesso anno, si dichiarava del tutto estraneo ai fatti occorsi in sala operativa. Poi in sede di interrogatorio del 20.12.95, Di Micco, soltanto dopo aver preso atto proprio di queste conversazioni telefoniche, dichiara: "Signor giudice, qua noi mandiamo due tracce ... le due tracce che ... perché, non sapendo quando è caduto, come è caduto, come è caduto, abbiamo mandato due tracce che nel giro di un certo ... di un certo orario si trovavano sulla tabella". Nel prosieguo dell'interrogatorio ha inoltre affermato che "in quella zona c'erano due tracce a distanza di poco tempo". Pertanto le tracce potevano riferirsi sia al DC9 Itavia, che al monitoraggio di tutto il traffico aereo alcuni attimi prima dell'incidente.

Alle ore 20.26Z Martina Franca chiama Licola per sapere se è stato controllato il traffico americano "...in quella zona lì giù avete per caso controllato traffico americano voi in serata?".

(Conversazione tra operatore di Martina Franca Patroni Griffi - P - e l'operatore di Licola Acampora - A).

A: pronto?

P: capitano Patroni Griffi, chi è?

A: maresciallo Acampora, dica?

P: senta un po', in quella zona lì, giù, avete per caso controllato traffico americano voi in serata?

A: negativo, comandante.

P: ok, grazie.

A: prego.

Alla domanda dell'ufficiale di Martina Franca il maresciallo Acampora risponde negativamente e proprio a questo proposito è opportuno ricordare le dichiarazioni rese da Patroni Griffi nell'ambito delle escussioni testimoniali dell'8 e 31.01.96:

"GI su domanda di PG: ha notato quella sera il traffico militare lei?

Patroni Griffi: il traffico amico non mi veniva riportato.

GI: il traffico militare amico non le veniva riportato?

Patroni Griffi: non veniva riportato. Il traffico militare, le tracce Friendly, diciamo non mi venivano riportate. Se è stato identificato Friendly, non mi

veniva riportato perché i siti avevano come procedura di dare il traffico significativo.

GI su domanda di PG: per traffico significativo che cosa intende, solo le Zombie?

Patroni Griffi: o una traccia sconosciuta o una traccia Zombie pianificata o una traccia Zombie non pianificata.

GI: e nemmeno Zombie ricorda quella sera?

Patroni Griffi: pianificata o non pianificata?

GI: normale.

Patroni Griffi: se erano pianificate, in normale aerovia...

GI: non se le ricorda. Quelle venivano date però.

Patroni Griffi: certo.

GI: le Zombie comunque pianificate o non pianificate non se le ricorda?

Patroni Griffi: però durante la Synadex, no.

GI: no, anche in momenti successivi.

Patroni Griffi: quelli successivi, sì. Tutte le Zombie pianificate...

GI: se ne ricorda Zombie quella sera?

Patroni Griffi: non mi ricordo. Comunque le Zombie pianificate venivano e sono riportate.”

(v. esame Patroni Griffi Vito, GI 08.01.96)

“GI: nei giorni immediatamente precedenti la situazione come vi era apparsa? Avevate dei segni di preparazione di qualche cosa da un punto di vista sia delle forze nostre che delle forze nemiche?

Patroni Griffi: no, forze nemiche no, lo ricorderei certamente forze nemiche chiaramente non...

GI: qualcosa di atipico.

Patroni Griffi: atipico? Ci saranno state forse delle esercitazioni, delle esercitazioni, diciamo dei voli portaerei e altro, senz'altro nei...

GI: nei giorni precedenti.

Patroni Griffi: nei giorni precedenti, di giorno, non lo so adesso... non so dire da quando a quando e quale giorno.

GI: portaerei? Che intende come movimento di portaerei?

Patroni Griffi: no movimento, traffico aereo, traffico aereo di portaerei.

GI: traffico aereo collegato a portaerei?

Patroni Griffi: collegato a portaerei, non movimento di portaerei.

GI: quei giorni lì.

Patroni Griffi: non escludo che ci possano essere stati nei giorni precedenti, la mattina, non ...

GI: lei lo dice?

Patroni Griffi: cioè non lo ricordo, non è che posso dire “sì, il giorno tot alle ore tot c’era traffico”, questo non lo posso affermare, solo erano periodi che c’era un’attività.”

(v. esame Patroni Griffi Vito, GG.II. Roma e Venezia 31.01.96).

Lo stesso Acampora in sede di interrogatorio in un primo momento dichiara di non ricordare presenze di traffico americano; solo dopo aver ascoltato la predetta conversazione, l’imputato così riferisce:

Acampora: adesso il perché io abbia dato quella risposta, però io le ripeto quello che ho detto prima, che io per dare una risposta secca significa che sono stato a guardare, non me lo so spiegare, però senz’altro, quando c’è traffico di portaerei, ho tanti anni di sala operativa, si mettono ad orbitare per ore e ore e ore; quindi non passa inosservato, perché una traccia americana, quando c’era la portaerei si alzavano e si abbassavano, la traccia restava per ore non per cinque minuti, e non era sempre la stessa traccia. Cioè se si alzavano nello spazio di poche miglia. (v. interrogatorio Acampora Tommaso, GI 24.02.92).

Alle ore 20.26Z l’operatore di Marsala riferisce all’operatore di Licola che Palermo gli ha comunicato che l’informazione sull’aereo che stava su Ponza non è corretta e che probabilmente stavano seguendo un altro velivolo diretto a Malta. (canale 13 - Marsala-Licola - conversazione tra l’operatore di Licola Sarnataro - S - e l’operatore di Marsala Abate - A).

S: ahò?

A: ahò...

S: eh!

A: vedi che Palermo...

S: eh!

A: mi dice che quell’informazione che avete dato voi.

S: eh!

A: riguardo all’aereo che stava su Ponza...è ‘na cazzata!

S: eh?

A: è una cazzata, non è ... non è corretto.

S: perché?

A: probabilmente voi.

S: eh.

A: stavate portando il Kilo Mike 1... mò ti dico io come si chiama, 153 diretto a Malta ... hai capito?

S: ma noi dietro ne abbiamo un’altra.

A: dietro ne avete un’altra?

S: dietro ne abbiamo un’altra e davanti un’altra.

A: ah...

S: praticamente con lo stimato.
A: eh!
S: di Palermo ai 23'.
A: eh!
S: per noi va bene questo.
A: no, Palermo ai 15' doveva essere.
S: ah, Palermo ai 15'.
A: eh!
S: vabbuò, e allora è quella dietro.
A: quella di dietro?
S: cioè la Lima Kilo 477.
A: ah!
S: tu l'hai avvistata la Lima Kilo 4...?
A: no, no, niente, io ho avvistato solamente l' Alpha Golf 262.
S: e basta?
A: e basta.
S: ma perché stavate fuori?
A: no e sta ... no, stavamo efficienti.
S: e tutte 'ste tracce che stavano in discesa non avete visto un cazzo?
A: no.
S: sogni d'oro!
A: stavamo facendo la Synadex.
S: ah, ah... ciao.
A: ciao... (verso l'int.: ce n'hanno 13 ... inc. ... e Barca).

Nel corso della telefonata l'assistente al capo controllore Abate fa notare al suo collega Sarnataro che quel plottaggio che ha eseguito Licola sull'aereo che stava su Ponza non è corretto e che probabilmente hanno plottato il Kilo Mike diretto a Malta.

Sarnataro ribatte che dietro ha un'altra traccia che dovrebbe essere la LK477. La conversazione si conclude con Abate che afferma di aver avvistato soltanto la traccia AG262 e sul quesito specifico dell'operatore di Licola se il radar di Marsala avesse visto "...tutte 'ste tracce che stavano in discesa...", la risposta dell'operatore di Marsala è negativa poiché "stavamo facendo la Synadex".

Alle ore 21.20Z Patroni Griffi del 3° ROC di Martina Franca chiama il CRAM di Licola e gli riferisce che il velivolo scomparso è senz'altro "l'Alpha Golf che c'avete dato voi...". Nella stessa conversazione Patroni Griffi chiede di parlare con il capitano Abbate, gli risponde il maresciallo Di Micco che in un primo momento lo prega di attendere in linea e poi gli riferisce di aver ricevuto una telefonata da un colonnello dello Stato

maggiore che chiedeva notizie. (Canale 14 – Licola-Martina Franca - conversazione tra l'operatore di Martina Franca Patroni Griffi - P - e gli operatori di Licola Acampora -A - e Di Micco - D).

A: pronto?

P: capitano Patroni Griffi, chi parla?

A: maresciallo Acampora, dica?

P: Acampora, c'è il capitano Abate?

A: c'è?

P: me lo può passare, per piacere?

A: sì, sì, un attimo solo...

P: Abbate?

D: sono Di Micco, mi dica.

P: sono Patro... chi è che parla?

D: Di Micco.

P: ha, vabbè, parlo con lei senta un po'...

D: ha telefonato quello là dello Stato Maggiore.

P: sì, che ha detto?

D: voleva delle notizie e io ho detto: deve rivolgersi al terzo settore perché è l'ente coordinatore.

P: ok, perfetto, senta un po', una, una cosa volevo sapere.

D: mi dica.

P: siccome sto mettendo qua tutto per iscritto.

D: sì.

P: dagli orari, da tutto, secondo me senz'altro è l'Alpha Golf che c'avete dato voi, senz'altro.

D: sì comunque vi ho mandato due, eh?

P: sì, lo so, lo so, dico, ma senz'altro sarà questo.

D: sì.

P: comunque voglio sapere questo, voi ,cioè, quando ricevete il traffico, da quello (di linea).

D: sì.

P: voi con, la vostra identificazione, non correla, i piani di volo?

D: no, perché c'è la zona di (freeplot), quella lì.

P: quindi, in quella là automaticamente ho capito.

D: automaticamente per noi è (Friendly).

P: ho capito, ho capito.

D: noi non sappiamo chi è, sappiamo che era (Friendly) e basta

P: ho capito, quindi non vi interessate.

D: non possiamo, prima noi potevamo correlare il piano di volo con la traccia.

P: sì, sì, sì.
D: adesso non più.
P: vabbè, siccome dovevo mettere, ti ho voluto chiedere questo, devo mettere ... (inc.) ... vabbè, grazie, eh!
D: solo se è un decollo da Roma noi, in genere, possiamo correla, correlare il ...
P: sì, sì, sì.
D: perché ci passa il piano di volo (NIMA) no?!
P: sì, sì, vabbè, ok, grazie
D: comunque hanno saputo, io comunque le volevo dire una cosa
P: dica, dica.
D: ho, sono stato in contatto con la, con l'elicottero.
P: sì.
D: gli ho detto che se c'aveva notizie da comunicarci.
P: sì.
D: doveva salire in quota e chia... e chiamarmi sulla frequenza di guardia, fino ad adesso non m'ha comunicato niente, noi stiamo qua.
P: va bene grazie, arriverla.

La conversazione è di sicuro rilievo per i seguenti aspetti di interesse:
-risalta nuovamente la figura del maresciallo Di Micco che, su richiesta specifica del capitano Patroni Griffi di interloquire con il capitano Abbate, si sostituisce a quest'ultimo nell'attività dell'ufficiale comandante della sala operativa. Infatti il capo controllore del radar di Licola riguardo ad una serata, di effettiva emergenza non ha avuto alcuna difficoltà a dichiarare che si trattava di una situazione ordinaria (conversazione telefonica intercorsa tra il colonnello Giannandrea ed il tenente colonnello Abbate "...perché era una giornata tranquilla...") e che egli aveva preso il posto del sottufficiale "guida caccia".

-Di Micco riferisce a Patroni Griffi che "ha telefonato quello là dello Stato Maggiore ... voleva delle notizie ed io ho detto: deve rivolgersi al terzo settore perché è l'ente coordinatore".

Sollecitato a rispondere più volte a tal proposito in sede di interrogatorio del 24.01.92, ha dichiarato di non ricordare chi fosse "quello là dello Stato Maggiore ... forse qualcuno del SIOS".

Alle ore 21.37Z Martina Franca chiama Licola per sapere se ha inviato la traccia AG266 in cross-tell al sito di Marsala. Licola afferma di aver inviato la predetta traccia. (Conversazione tra l'operatore Martina Franca - U1 - e l'operatore Licola - U).

U: pronto?

U1: scusate, voi quell'Alpha Golf 2, 6, 6, l'avete data in cross-tell a Moro?

U: non ho capito? La 6...

U1: l'Alpha, Golf, 2, 6, 6 l'avete passati

U: certo.

U1: l'avete passati in... (inc.)?

U: sì, sì.

U1: va bene, grazie.

U: ciao.

Alle ore 22.22 Martina Franca chiama Licola e chiede: "...l'Alpha Juliet 421 che ci state plottando cos'è?". Licola risponde che si tratta di una "Henry Charlie 141 è un militare eh?" Patroni Griffi conclude "ok, ho visto dei baffoni, perciò ... ok". (Conversazione tra l'operatore di Martina Franca Patroni Griffi - P - e l'operatore di Licola - U).

U: pronto?

P: l'Alpha, Juliet 421, che ci state plottando cos'è?

U- glielo dico subito ... comunque questo (voce interna: senti, per cortesia di alla torre di Palermo Punta Raisi di contattare immediatamente il soccorso di Martina, eh, io non riesco a parlare con loro, di richiamarmi) Henry Charlie 141 è un militare, eh?

P: Charlie 141?

U: sì.

P: ok, ho visto dei baffoni, perciò ... ok.

Prima di trattare l'argomento centrale della telefonata, cioè l'invio del plottaggio della traccia AJ421, si deve ricordare quanto già accennato sull'attività svolta dai periti Ibba e Paoloni per l'individuazione dei canali impegnati dagli interlocutori nel corso delle conversazioni.

Infatti, la predetta telefonata, per un primo periodo, cioè fino al mese di gennaio 96, era stata contestata agli imputati di Marsala, in quanto, il canale 20 non corrispondeva ad alcuna postazione.

Successivamente dalla perizia Paoloni del 96, il canale 20 del nastro D, si è rivelato il canale 14 utilizzato nel collegamento diretto dal 3° ROC al capo controllore di Licola. Pertanto, la conversazione telefonica è intercorsa tra l'operatore di Sasso e quello di Barca.

Il riferimento di Patroni Griffi nella conversazione "ho visto dei baffoni", non risulta spiegato dall'ufficiale AM in modo esauriente, anzi è sempre in contrasto nelle varie dichiarazioni rese. La prima versione è stata che il termine "baffone" fosse il soprannome di un ufficiale americano del comando aereo meridionale della NATO di Bagnoli; nella seconda versione indicherebbe il termine come un tratto attraversato dal velivolo lungo la rotta

ad una velocità sostenuta; la terza è stata che baffone designasse un grezzo di particolari dimensioni che appare sullo schermo radar, cioè all'operatore di Licola, che sia stato in qualche modo riprodotto sul display board del SOC e quindi commentato da Patroni Griffi (vedasi esami 15.01.92, 08.01.96 e 07.11.96).

Resta inspiegabile perché il maresciallo Acampora e il capitano Patroni Griffi nella conversazione parlino della traccia AJ421 come quella appartenente ad un C141, quando è stato accertato che il citato Nato Track Number sulla THR di Marsala è inesistente in quel periodo di tempo mentre il nominativo NATO che Marsala aveva inizializzato nella serata come AJ421 è quello assegnato al DC9 Itavia, tre ore prima cioè alle 18.53Z. E' certo, comunque che un C141 ha attraversato il Tirreno la notte del 27 giugno 80 diretto a Sud, probabilmente per raggiungere Il Cairo.

Alle ore 23.05Z Martina Franca chiama Licola e le riferisce di aver ricevuto il plottaggio della traccia AG266. Inoltre gli chiede il plottaggio delle altre due tracce Friendly. Licola risponde che le tracce sono due, la seconda è la LK477 e che entrambe sono inserite nello stesso messaggio. (Conversazione tra l'operatore di Licola Di Micco - A - e l'operatore di Martina Franca - U1).

A: pronto.

U1: pronto.

A: sì.

U1: pronto.

A: pronto.

U1: scusate abbiamo ricevuto il plottaggio dell'Alpha Golf 266.

A: sì.

U1: eh, il plottaggio delle altre due tracce l'avete mandato, di quelle (Friendly)?

A: uhe, pronto?

U1: sì.

A: guarda che non è un plottaggio solo.

U1: eh!

A: sono due.

U1: eh! Dico, uno l'abbiamo ricevuto.

A: no, stanno tutte e due insieme sullo stesso messaggio.

U1: un attimo solo, eh!

A: uhe!

U1: pronto?

A: sì.

U1: la seconda è Lima Kilo 477?
A: sì.
U1: ah!
A: esatto, queste.
U1: allora solo queste due sono!
A: sì.
U1: ah, va bene, grazie, scusa, eh ciao.
A: niente, niente.

Alle ore 23.18Z Patroni Griffi, capo controllore di Martina Franca chiede ad Acampora, operatore di Licola, se le battute fornite sono state avvistate direttamente o ricevute in cross-tell. Acampora risponde che sono state copiate dal DA1. La richiesta di Patroni Griffi nasceva dal fatto che "... della prima traccia ... fa un salto da un canguro che è impossibile crederci...".

Nel prosieguo della conversazione, i due interlocutori si scambiano le opinioni sulla traccia LK477 giungendo alla conclusione che doveva essere contattato il sito originatore cioè Potenza Picena per verificare a quale velivolo era stata correlata.

(Conversazione tra l'operatore di Martina Franca Patroni Griffi - P - e l'operatore di Licola Acampora - A).

A: pronto.
P: capitano Patroni Griffi, chi parla?
A: maresciallo Acampora, dica.
P: senti un po', per quanto riguarda il plottaggio che ci avete dato.
A: sì.
P: gli orari con le battute, sono del vostro avvistamento diretto o sempre qua ricevuto in (cross-tell) (dall'altro)?
A: no, no, sono da... il nostro avvistamento, quelli sono stati presi integralmente dal (Path) (rectius: DAT, nde).
P: siccome esse, se lei si stende con quattro battute che ci ha dato della prima traccia.
A: sì.
P: c'è un punto che fa un salto di un canguro che è impossibile crederci.
A: comunque quelle so state copiate integralmente dal (Path) (rectius: DAT, nde) eh...
P: poi.
A: posso far ricontrollare.
P: eh, sì.
A: potrebbe darsi che abbiamo sbagliato.

P: sì, esatto, e poi un'altra cosa, prima mi avete detto che questa traccia era stata ricevuta in (cross-tell) da quell'altra che era su di voi.

A: eh!

P: sì o no?

A: può darsi comunque chiedo conferma.

P: no, se è questa ricevuta in (cross-tell) dico, come mai ci ha l'Alpha Golf!?

A: ecco, allora l'Alpha Golf, l'Alpha Golf non è stata ricevuta.

P: ah, non è in (cross-tell).

A: perché Alpha Golf.

P: ah, quindi non è ricevuto in (cross-tell)? Come?

A: no, la Lima Kilo sì.

P: la Lima Kilo sì.

A: sì.

P: e la Lima Kilo.

A: sì.

P: non si può chiedere loro con che cosa l'avevano correlata, con che piano di volo?

A: a me mi sa che già l'hanno chiesto, comunque un attimo che che... che chiedo conferma.

P: perché qua siamo...

A: un attimo che me lo stanno dicendo già, comandante (voci interne).

P: sì, sì.

A: allora c'è sta richiesta Quercia.

P: sì.

A: anche loro, non l'hanno correlata a niente, in quanto si trovava in area di (Freeplot).

P: anche per loro?

A: sì, signore.

P: ma, questa traccia da quando è nata, diciamo non è che è nata in una aerea di (Freeplot)... io mi sto ricostruendo non è che sto dicendo questo a lei.

A: no, no, no, io penso Quercia che è la ... ne ... è nella sua area l'ha vista e poi, non so prima di lui come l'hanno correlata e come l'hanno... eh ... comun ...

P: e ma come Lima Kilo diciamo.

A: e Bracco l'ha visto comandante.

P: perché appunto, appunto dico io, essendo Lima Kilo non c'entra niente, deve essere stato pur... per forza correlata.

A: ma Bracco l'ha visto dopo l'ha visto Quercia, l'ha chiesto a Bracco e Bracco gli ha dato il numero, il nome di Lima Kilo, dice quella è la mia Lima Kilo.

P: quindi ...

A: dopo l'abbiamo visto noi e Quercia ci ha detto è la Lima Kilo.

P: dobbiamo chiedere a Bracco allora.

A: è chiaro.

P: bè mò vediamo ... (inc.)

A: eh un po' di casino eh...

P: eh lo so a chi ... (inc.) specialmente ... (inc.)

A: con questo nuovo sistema.

P: eh lo so, grazie, arrivederla.

A: arrivederci.

Si evidenzia che dalle telefonate dalle ore 19.32Z alle ore 23.05Z, il 3° SOC associava il velivolo IH870 alla traccia AG266, in quanto corrispondente per orari e posizioni in Papa Lima 0050 ai '50 su Ponza; in Papa Kilo 0010 a 00' sull'Alpha 13 Bravo.

Nella telefonata delle ore 23.18Z invece Patroni Griffi lamenta il fatto che la predetta traccia fa "un salto da canguro che è impossibile crederci" e prende in esame la traccia LK477.

Rispetto a quest'ultima circostanza si evidenziano alcune dichiarazioni di Patroni Griffi ed Acampora rispettivamente in sede di esame testimoniale dell'8.01.96 ed interrogatorio del 10.02.97:

"Patroni Griffi: non ricordo di aver chiesto il plottaggio. Ho chiesto a Jacotenente di informarsi ma per la traccia di Potenza Picena.

GI: cioè per quale, la Lima Kilo?

Patroni Griffi: esatto. A Licola perchè non l'aveva avuta in cross-tell ma aveva avvistato il DC9 perchè me l'aveva dato per telefono però non era sicuro al cento per cento. Quando mi ha dato questa traccia, mi ha detto: "quella è una traccia persa a Ponza alle 18.50", ma io in quel momento, al tempo 32 non avevo ancora il DC9. ...

GI: cioè questa LK a voi attraverso quale sito vi perviene?

Patroni Griffi: questa LK se viene da Barca ... là c'era l'interruzione per quanto riguarda il cross-tell automatico. Arrivato a Barca si stoppava tutto perché dall'automatico si passava in fonetico, per cui c'era un'interruzione. La LK dovrebbe nascere da Potenza Picena e dovrebbe finire fin dove... in questo caso fino a Palermo avrebbe dovuto finire come LK. ...

GI: secondo quello che lei elaborò quella sera la LK non era la traccia del DC9?

Patroni Griffi: quello era un dato certo. Cioè Jacotenente mi ha detto che la traccia del DC9 era stato avvistato come LK, ecc., ecc., plottato fino a e poi perso.

GI: ecco ecco.

Patroni Griffi: questo è stato detto da Jacotenente. ...

GI: allora, ripeto, adesso che ha terminato la consultazione dei tabulati di Data Reduction di Potenza Picena è in grado di dire se su quei tabulati appare la LK477?

Patroni Griffi: no, la LK477 non c'è, non c'è traccia ...”

(v. esame Patroni Griffi Vito, GI 08.01.96).

Acampora: prendo atto che la traccia LK477 non esiste in alcuno dei tabulati esistenti, Poggio Ballone, Potenza Picena e Marsala. Non so spiegarmi come siano andate le cose. Non so rispondere. Non ricordo proprio niente.

Acampora: prendo atto che nel DA1 di Licola non risultano tracce che si correlano con il DC9. A me risulta che il DC9 fu visto e inizializzato. Io non so cosa è stato scritto sul DA1 e che cosa è stato mandato all'AG... .

Spontaneamente: “quello che è stato detto al telefono, io o anche i miei colleghi, corrisponde a verità; corrisponde certamente, poiché a quel momento nessuno poteva immaginare quello che sarebbe successo; dicevamo la verità e basta. Di quello che poi è stato scritto nei giorni seguenti o anche dopo, nulla posso dire, perché sicuramente non è opera mia. ...”. (v. interrogatorio Acampora Tommaso, GI 10.02.97).

Dall'evolversi delle telefonate sopra evidenziate e dal tenore delle conversazioni intrattenute da Martina Franca con gli altri siti si avverte, come già detto, uno stato di apprensione abbinato anche ad una certa perplessità mostrata dal capo controllore di Martina Franca in esito alla “bontà” del rilevamento delle tracce AG266 e LK477 da parte di Licola e, quindi, alla difficoltà di attribuire una delle due al velivolo DC9 Itavia IH870. L'argomento, di particolare delicatezza, che costituirà uno dei motivi di maggior interesse nell'ambito dell'inchiesta, verrà in seguito analizzato nel dettaglio in relazione alla più ampia e generale tematica rappresentata dalla questione tracce.

2.6. I dati radaristici.

La situazione volativa avvistata sui cieli del Tirreno dal sito radar di Licola nell'immediatezza del disastro aereo rimane uno degli aspetti emblematici e più controversi nella rilevazione ed analisi delle tracce.

La contraddizione più evidente si ha modo di coglierla confrontando i dati di Licola - formati ufficialmente con foglio dell'11.07.80 - con le evidenze emerse dalle conversazioni telefoniche registrate presso i Centri di Ciampino, Palermo, Martina Franca e i dati radaristici emersi dagli altri siti della D.A. e di Ciampino.

Per poter analizzare questa contraddizione che si riscontra sul tabulato dei plottaggi di Licola rispetto alle telefonate registrate in entrata ed in uscita dal sito stesso, è necessario seguire sin dal suo ingresso e dalla sua inizializzazione sul territorio italiano la traccia di un velivolo civile che nulla ha a che vedere direttamente con l'incidente, ma che indirettamente è causa di alcuni equivoci rilevanti sul traffico avvistato in prossimità del punto del disastro. Tale traccia, che nel suo evolversi sarà MG715 con SIF-3 = 0323 trasmessa da Marsiglia, poi LG477 con SIF-3 = 0323, presa in carico dal sito di Mortara e da quest'ultimo trasmessa a Poggio Ballone, quindi LG477 con SIF-3 = 1235 nel periodo in cui è seguita dal sito toscano e con tale codice di SIF-3 anche dal radar civile di Fiumicino, quindi AG262 per Licola e AG262 e AJ061 per Marsala con il SIF-3 invariato, corrisponde al volo Air Malta denominato KM153. La traccia in questione sarebbe dovuta transitare su Ponza alle ore 18.50 circa ed alle ore 19.00 trovarsi nei pressi del luogo del disastro. In realtà il volo accusa un ritardo di circa 13.30 minuti e nel momento in cui si sarebbe dovuto trovare all'altezza di Ponza navigava invece al largo dell'Argentario.

Secondo le telefonate di Licola che individuano il DC9 con la LK477, che in effetti manifesta l'ultimo plot sul luogo del disastro, un'altra traccia si trova alle stesse coordinate in cui si sarebbe dovuto trovare l'Air Malta qualora non avesse avuto il suddetto ritardo di 13.30 minuti, ritardo non comunicato nè a Licola nè a Marsala. Tale traccia è l'AG266 che si trova su Ponza alle 18.50 a coordinate Georef PL0050 ed alle ore 18.59 a 1 minuto dal punto Bravo, circa 25NM a Sud del punto dell'incidente. Il velivolo, allo stato sconosciuto, naviga parallelamente al DC9 e coincide con il grezzo avvistato dall'IO Carico del sito di Marsala e con la seconda parte dell'ultima delle PR avvistate da Fiumicino. Sul plottaggio di Licola dell'11.07.80 si provvede alla "svista" compiendo le seguenti operazioni:

1. si sposta in avanti di 15 minuti circa, rispetto ai plottaggi delle telefonate, l'AG266;
2. non verrà mai rinvenuto il messaggio per telescrivente che Licola trasmette a Martina Franca tra le 18.41 e le 23.05 e che riporta le due tracce come coeve e parallele;
3. sparisce il NTN attribuito da Licola all'Air Malta, ma di cui rimane traccia sul registro dell'I.C. e sulla T.H.R. di Marsala (AG262).

4. Alle ore 23.53Z Lippolis e Patroni Griffi attribuiscono la traccia AG266 all'Air Malta. Venuti a conoscenza dall'interlocutore Massari, capo sala a Ciampino, che i dati riferiti dell'AG266 erano non attendibili e che il volo aveva un ritardo di circa 10 minuti rispetto al DC9, i due ufficiali del ROC rimangono nella loro convinzione e così riferiscono a Massari: "... eh ... ma poi ha recuperato, perché correva come un figlio di puttana. Ma allora (basta), allora per noi quello ... era Air Malta". Appare evidente che i dati in possesso di Lippolis e Patroni Griffi, trasmessi da Licola, non corrispondono all'Air Malta.

5. Nel modificare i parametri di tempo "ci si dimentica" di "aggiustare" quelli di velocità e quota. Infatti, l'Air Malta in quel frangente ha una velocità di 580NM ed una quota di 37.000 piedi (v. THR Poggio Ballone, Marsala e tabulati Fiumicino) mentre sul plottaggio di Licola l'AG266 "posticipata" ha i dati del DC9 Itavia e precisamente una velocità di 440NM ed una quota di 26.000 piedi, e come AG266=DC9 viene registrata alle 19.45 sul registro dell'IC di Marsala con orario 18.50 Ponza e 19.00 Ambra 13 Bravo; notizie che Marsala ottiene da Licola nella telefonata delle 19.47Z tra Sarnataro e Abate.

6. L'errore di 11.000 piedi nella quota viene fatto rilevare, in data 17.04.89, al capo controllore di Licola tenente colonnello Gerardo Abbate dai membri della commissione Pisano. L'ufficiale non sa spiegare l'errore.

Gli operatori del sito radar di Licola, che come s'è più volte detto nel 1980 operava in fonetico-manuale, incorrono nello stesso errore di valutazione degli operatori di Marsala sull'identificazione del DC9, dell'Air Malta e del terzo grezzo ad ovest di Ponza. Ciò in quanto anch'essi, come detto, non sono stati avvisati né si sono resi conto del ritardo di circa 13.30 minuti portato dall'Air Malta rispetto al piano di volo. In effetti il TPO e l'IO plottano e trasmettono via filo, tra le ore 18.50 e le 19.00, due tracce, l'AG266, attribuita prima al DC9 e successivamente, previo "spostamento" di 15' sul plottaggio dell'11.07.80, mai più attribuita ad alcun velivolo e la LK477 che alla fine verrà correlata al DC9 nell'analisi del 3° ROC. L'AG266 viene plottata sino a 30 miglia a Sud dell'incidente in PK0010 alle ore 19.00 e tanto si rileva sia dalle telefonate che dall'annotazione sul registro dell'IC di Marsala. Tale traccia viene inizializzata su Ponza alle ore 18.50 e non può essere l'Air Malta che, alla stessa ora, si trovava ancora al largo dell'Argentario. Per Licola non può neanche essere il DC9 in quanto, come detto, il plottaggio si estende sino a 30NM a Sud dell'incidente e la velocità è stimabile in 600NM, non congruente con quella del DC9 che in quel momento viaggia a circa 420/460NM (v. rilevazioni di Fiumicino e

Marsala). Correlabile con il DC9 appare invece la LK477, anche se non è comprensibile l'attribuzione di un NTN che sembra originato da Potenza Picena e del quale non si trova traccia né nella THR di Poggio Ballone né in quella della stessa Potenza Picena.

La traccia sconosciuta rimane quindi l'AG266 la cui esistenza trova i seguenti riscontri:

- 1) Plottaggio e telefonate di Licola;
- 2) Dichiarazioni rese in corso di interrogatorio dal maresciallo Carico di Marsala;
- 3) Seconda parte della serie di 18 plots primari (7+11) avvistati da Ciampino all'altezza di Ponza.
- 4) Evidenze da telefonate e plottaggi concernenti le tracce AG266 e LK477, la seconda collocata ad Ovest della prima. AG266 identificata come DC9 dalle telefonate e attribuita poi dal 3° ROC all'Air Malta. LK477 di provenienza sconosciuta attribuita dal 3° ROC al DC9. Difatti, dal tenore delle comunicazioni, le suddette due tracce si pongono come contemporanee e dal tracciamento effettuato su cartina Georef, appaiono molto vicine.

Nella registrazione della telefonata intercorsa tra Licola e Martina Franca (nastro 2 canale 14) dalle ore 19.28 si desume come il DC9 Itavia sia stato identificato Friendly e come allo stesso sia stato attribuito il NTN AG266. Dello stesso tenore è la telefonata sul canale di registrazione nr.13 delle ore 19.47 tra Marsala e Licola. Del resto, tale telefonata viene poi riportata nel registro IC di Marsala ove alle ore 19.45 del 27.06 viene annotato "da Barca ci comunicano che probabilmente hanno avvistato IH870 su PNZ alle 18.50Z alle 19.00Z sulla Ambra 13B AG266, stanno effettuando plottaggio a Sasso".

E' da rilevare che nello stesso documento, ad ore 19.25 viene qualificato con AG262 il volo KM153 diretto a Malta. Tale annotazione, importante per le osservazioni, e valutazioni che seguiranno, viene riportata testualmente: "19.25 check radio con il KM153 diretto a Malta AG262 a fl370 e chiesta notizia dell'IH870 risposta negativa".

In pratica l'Air Malta, assemblati i dati delle THR disponibili, viene identificato con LG477 (THR PP-PB-MA); AG262 (Licola e Marsala) e AG262 e AJ061 (Licola e Marsala). Di conseguenza, per Licola, Air Malta è AG262. Il dato riportato sul plottaggio dell'11.07.80 di Licola appare artefatto e non da spiegazione circa la coesistenza di AG266 e LK477 che vengono entrambe attribuite al DC9 Itavia, la prima nel corso delle telefonate e la seconda nel messaggio del 3° ROC trasmesso allo SMA;

effettuando un tracciamento su cartine con coordinate Georef le stesse appaiono, se pur vicine, distinte, separate, e specificamente individuabili.

Per quel che concerne le attività del sito successive al verificarsi dell'incidente, si rileva un riscontro alle azioni di guida assistita dell'IC Marsala. Infatti, nella telefonata intercorsa tra Licola e Martina Franca delle ore 20.27 l'operatore di Licola comunica al controllore di Martina Franca di avere sul PPI un velivolo a 5000 piedi su Ponza; ciò in orario non coerente con quello dei velivoli del soccorso ufficiale. Il Controllo del 3° ROC/SOC, avendo ricevuto comunicazione da Ciampino circa la presenza, poi smentita, di traffico americano in zona, ordina all'operatore il plottaggio della traccia in questione. Tale plottaggio non apparirà poi sul relativo elenco delle tracce dell'11.07.80 pervenuto all'AG, sul quale il primo velivolo del soccorso (AG301) verrà plottato su Ponza alle 20.47 (orario tra l'altro corrispondente con il rapporto di volo dell'HH3F), cioè 20 minuti dopo il suindicato avvistamento. Tra l'altro, tra le 20.23 e le 20.31 l'IC di Marsala, a conclusione delle azioni di guida assistita sul punto dell'incidente, controlla un velivolo a coordinate ed orario coerenti con quello avvistato da Licola. Tale riscontro si ha dalla CDR di Marsala corredata dalle coordinate di Ball Tab nell'elaborazione ottenuta a mezzo del software utilizzato dagli esperti del Nato Programming Center.

Un ulteriore riscontro si ha poi con la traccia AA424 avvistata da Potenza Picena poco sopra Ponza, dalle 19.49Z alle 19.51Z, – locale, qualità 7, senza risposta al trasponder, sempre pending e verosimilmente militare per via della mancanza di tutti i SIF. Anche questa traccia non apparirà sul plottaggio redatto l'11.07.80.

Da ultimo, Licola annota sui plottaggi, tra le ore 18.30Z e le ore 18.35Z, la traccia AJ415, non ricondotta come identificazione ad alcun velivolo, che naviga nel raggio di 25 miglia dal punto dell'incidente e della quale non si trova riscontro nella THR di Marsala (tale ultimo sito avrebbe dovuto originarla). Tale traccia è rimasta sconosciuta e non riconducibile al traffico civile compreso in Anavolo.

2.7. Conclusioni.

Anche presso il sito di Licola si sono consumate gravissime omissioni, menzogne, soppressioni di atti, in particolare su quanto “visto” dal radar.

In primo luogo sul personale presente in sala. Per anni è stata nascosta la reale consistenza del turno di notte di quel 27 giugno 80. Per anni v'è

stata incertezza su chi fosse il responsabile di sala. Dapprima nell'86 s'è detto che fosse un ufficiale già defunto; poi, nell'88 che potesse essere lui o un altro, vivente; solo nell'aprile 89 a seguito di una richiesta della commissione Pratis, effetto di accertamento su conversazione telefoniche mai sequestrate sino al 1989, s'è ammesso che era questo secondo.

Sul fatto poi che costui fosse presente in sala, nonostante le sue dichiarazioni e le conferme che offrono i suoi dipendenti - i quali con ogni probabilità per non scoprirlo dichiarano contrariamente al vero che il comandante del sito non era mai sceso in sala -, sono emersi tanti e tali indizi in senso contrario, da far ritenere che egli non lo sia mai stato durante tutto il tempo del turno. Egli infatti in una situazione di emergenza come quella relativa alla ricerca di un aereo civile scomparso con continui contatti con altri siti non appare mai, addirittura non risponde a chiamate che chiedono espressamente di lui, chiamate da livelli gerarchici superiori quali lo Stato Maggiore e il 3° ROC. Richiestogli cosa facesse in quei frangenti ha dichiarato che non occupava il suo posto di capo controllore, ma si trovava in altra postazione al piano inferiore della sala per controllo del traffico a PPI. La versione della sua presenza in sala appare assolutamente non credibile. Tutte le operazioni dell'emergenza, appare chiaramente, sono state gestite dal maresciallo anziano Di Micco.

Quanto ai militari di sala, per anni sono rimasti i cinque che hanno assunto la qualità di imputati e i cui nominativi furono forniti ai CC. di Licola dal comandante Orabona nel novembre 86. Nessuno ha mai riferito quale fosse l'esatta consistenza del turno; anzi uno degli imputati ha confermato che quella sera furono soltanto loro. Solo il metodico ascolto ed esame delle conversazioni telefoniche ha permesso di appurare che la consistenza era doppia, giacchè vi erano ben altri cinque sottufficiali, che individuati ammetteranno di aver prestato servizio in sala quella notte.

Questa ricostruzione così manchevole, risalente come s'è detto al comandante in carica al novembre dell'86, era stata preceduta da altra ancor più carente. Quella che fu fornita al Sottosegretario Amato dall'allora capo del 3° Reparto dello SMA; Sottosegretario che ne riferì alla trasmissione televisiva "Speciale TG1" del settembre 86, nella quale questo rappresentante del Governo menzionò solo quattro nomi di militari in sala, due corrispondenti al vero, i restanti no. Tanti errori in effetti fanno dubitare che si tratti di semplice sciatteria e inducono a stimare che si volessero celare nomi di presenti in quella sala, così come era successo per il responsabile.

Nessuno poi dei primi sei, pur interrogati sul funzionamento del sito, ha dato spiegazioni lontanamente comprensibili od esaurienti. Specialmente

nei primi interrogatori, quelli degli anni 80, essi sono così imprecisi e carenti nelle spiegazioni sul funzionamento del sistema radar, da indurre in confusione ed errore l'inquirente, di certo per lunghi anni impreparato ad affrontare problematiche radaristiche. Anche qui come era successo per Marsala con il Monte Erice, si tira in ballo una montagna e cioè il Monte Epomeo, che anch'esso avrebbe determinato coni d'ombra nella visione del radar. E solo casualmente si scopre che il cono era di poche miglia ed ovviamente in ben determinata direzione. Sempre a causa del Monte Epomeo il radar, che era antiquato - così continuano le lamentele - si starava di frequente ed ogni mattina lo si doveva mettere a punto - il che significa che l'impianto era sempre tarato e comunque controllato.

Tutti gli errori e le inesattezze venivano accollati agli avieri di leva, che nella descrizione dei sottufficiali appaiono la peggiore specie di addetti ai radar. Essi, che impiegati nelle funzioni più delicate quali quelle della trascrizione dei dati sul display board e sul DA1, erano sciatti, svogliati impreparati. E così il personale di carriera tenta di scaricare su quello di leva ogni responsabilità. Ma di certo tali discolpe non vanno a buon fine. Poiché ad essi, e in particolare all'MC e ai suoi assistenti comunque competeva il controllo sui militari semplici; essi dovevano accertare la conformità delle trascrizioni; essi dovevano impedire ogni errore. Specialmente in quel sito che aveva la responsabilità di tutto il traffico proveniente e diretto al Sud.

Anche in questo sito viene sollevata una sorta di segreto, questa volta sulla portata del radar. C'è comunque l'ammissione che gli aerei, anche quelli definiti Friendly, venivano seguiti sino al limite della zona di responsabilità, e non, come pur s'è tentato di far credere, solo per quelle poche battute necessarie all'identificazione come traffico amico.

Addirittura s'è tentato, come era già successo, di accreditare la versione secondo cui quella sera tutto s'era svolto normalmente, perchè non vi erano state situazioni di emergenza cioè richieste di identificazione di tracce sconosciute, abbracciando così una ben ristretta definizione di normalità ed emergenza.

S'è parlato di più DA1 e non se n'è trovato nessuno.

Addirittura s'afferma che non vi fu allarme per la scomparsa della traccia, perchè in quella zona gli aerei civili diretti a Palermo cominciano la discesa. A dire il vero in quel punto mancano dall'aeroporto di Punta Raisi diverse decine di miglia e quand'anche vi si iniziasse la discesa, essa di certo non è una picchiata e il velivolo resterebbe ancora a lungo visibile al radar per quote inferiori a 27.000 piedi. Addirittura si dice che la stima della velocità veniva compiuta una sola volta. Ma non si sa indicare il limite minimo di quota.

Negli interrogatori l'atteggiamento degli imputati sostanzialmente non muta. Essi trascinano le loro risposte in una serie lunghissima di non ricordo, non capisco, non so spiegarmi e di frasi di analoghi significati. E quando vengono chiamati a tracciare quelle battute di cui si parla nelle conversazioni del sito e quelle difformi che appaiono nei documenti, tracciano sì, ma non sanno dare alcuna spiegazione delle traiettorie che ne derivano. Nè apporti superiori si ricavano dagli altri imputati del sito o dal restante personale di sala che non ha assunto qualità di imputato.

Quanto ai documenti del sito la maggior parte di quelli di rilievo non sono stati rinvenuti. Di uno addirittura, della massima importanza, si è accertato che nell'88 era ancora esistente ed invece a due mesi dall'accertamento in sede di esecuzione di sequestro di questo Ufficio si riferisce che era stato distrutto quattro anni prima.

Mancano il DA1 - e non occorre in questa sede ribadire il peso, l'indispensabilità di questo documento ai fini di una esatta ricostruzione del cielo "visto" da Licola. Mancano tutti i registri di sala - eccetto un brogliaccio di cui si dirà sotto. Mancano le copie di tutti i messaggi inviati quella sera, in particolare quelli di cui è menzione nelle telefonate con Martina Franca, riguardanti l'AG266 e "le due tracce", e quello, più che noto, inviato l'11 luglio 80 ai CC. di Palermo, all'ITAV 2° Reparto, al 3° ROC e alla 2^a e 3^a Regione Aerea. Mancano le copie dei documenti inviati all'ITAV e qui pervenuti il 15 luglio 80, come risulta dall'annotazione del colonnello Vespasiani del 1° Reparto e dagli appunti sull'agenda di lavoro del colonnello Fiorito De Falco del 2° Reparto. Mancano le copie delle "registrazioni radar" e TBT trasmesse all'ITAV 1° Reparto.

Quelli rinvenuti al confronto sono ben poca cosa. Un registro, che può essere meglio definito una sorta di brogliaccio, usato in sala operativa per la registrazione dei messaggi urgenti emessi durante la notte, sul quale infatti è registrato l'invio del messaggio relativo alla traccia AG266, messaggio però non rinvenuto non solo, come s'è detto, a Licola, ma neanche presso l'ente destinatario e cioè il 3° ROC di Martina Franca. E poi le dichiarazioni rese ai primi del novembre 86, dei cinque sottufficiali che riconoscono di essere stati in servizio nel turno di quella notte, dichiarazioni mai comunicate e trovate in occasione di sequestro del dicembre 95. Null'altro è stato rinvenuto.

In questo sito emerge quella stranissima difformità tra la situazione quale risulta dalle comunicazioni telefoniche tra di esse e principalmente con Martina Franca ed anche con Marsala, e la situazione che appare nella documentazione.

Secondo le comunicazioni il DC9 è l'AG266, che stava in aerovia ed è stato dichiarato Friendly (v. tel. 19.28, Licola - Martina Franca); traffico che a 00' era a un minuto dal Bravo; qui a 00' ne è stata vista l'ultima battuta; si è perduto a PK0010; era a 26.000 piedi, (v. tel. 19.32, Licola - Martina Franca); AG266 avvistata ai 50', ai 49' all'incirca su Ponza o poco più, su Ponza a PL 0050, di cui viene mandato il plottaggio, ovviamente da Licola a Martina Franca, per telescrivente (v. tel. 19.36, Licola - Martina Franca). Versione confermata dal nostro sito anche a Marsala, una decina di minuti dopo. L'IH870 era l'AG266, che ha fatto probabilmente Ponza intorno ai 50' e poi è stata persa sull'Ambra 13 Bravo a 00' (v. tel.19.47 Marsala - Licola e annotazione sul registro dell'IC di Marsala).

Nessuno allo stato si rende conto che il punto in cui la traccia viene battuta per l'ultima volta si trova molto più a Sud del punto di caduta del DC9. Come nessuno si meraviglia della velocità che quest'AG tiene tra la battuta di 50' e quella di 00'. Ovvero qualche dubbio comincia a insorgere in Martina Franca, che non s'accontenta del solo plottaggio dell'AG266 e di certo comincia ad ipotizzare una qualche situazione che impone attenzione anche su traffici Friendly. Come chiaramente risulta dalla telefonata immediatamente successiva nella serie di quelle tra Licola e Martina Franca. Vi si chiede, infatti, da parte di Martina Franca, il plottaggio anche del traffico Friendly; vi si dice che si sta sì prendendo per buona l'AG266, ma se in quello stesso periodo di tempo v'è stato altro traffico, è opportuno mandarne il relativo plottaggio, anche di qualche altro traffico che si sta spostando da quella zona di 50-60NM; ciò perchè esso, quel traffico che sta sull'Ambra 13, è di rilevante interesse (v. tel. Licola - Martina Franca).

Come ben si nota, v'è interesse al traffico avvistato dal sito, oltre l'AG266, traffico anche ad una notevole distanza e nessuno si meraviglia che si possano supporre interferenze pure con velivoli che si trovano a 50-60 miglia nautiche.

In effetti il nostro sito invia un telex a Martina Franca e tale fatto non emerge solo dalle comunicazioni telefoniche, ma anche dalle registrazioni sul registro di sala, di cui s'è detto, ove appare il numero della traccia AG266 come oggetto del messaggio e la scrittura è del maresciallo Sarnataro. Ma anche a tal proposito sorgono equivoci, perchè da una comunicazione di qualche ora più tardi, Martina Franca richiede il plottaggio delle altre due tracce, quelle Friendly - qui è evidente che molteplici altre telefonate sono avvenute su altre linee, sfuggite alla registrazione - e Licola risponde che non si tratta di un solo plottaggio bensì di due. Con ogni probabilità Martina Franca aveva inteso che dopo l'AG266 seguissero altre due tracce, con unico o separati messaggi Licola ha inserito invece in un

messaggio due tracce. Non può dire poi se si trattasse di quell'unico messaggio registrato ove per brevità si indica solo l'AG266 o di altro messaggio non registrato. In questo caso le tracce sarebbero state tre, nel primo due. Comunque quelle che sono pervenute a noi di certo sono l'AG266 e LK477.

Come poi Licola l'abbia ricevuta, cioè quale sia stato il cross-tell di questa traccia, che stranamente si origina , a detta della sigla, presso il sito di Potenza Picena o Bracco, mal si ricostruisce, giacchè gli stessi operatori ci provano, ma con scarsi esiti, come si vedrà.

In effetti emerge, lo si è detto, sin dalle prime conversazioni con Martina Franca l'interesse per altra o altre tracce. Licola a una richiesta in tal senso infatti risponde di aver avuto qualche altra traccia, ma appare incerta quando si tratta di affermare se esse corrispondano o meno ai dati di Roma controllo (v. tel. Licola - Martina Franca, h.20.07). In quella immediatamente successiva il sito è più chiaro e senza esitazione afferma che grosso modo a distanza di poco tempo in quella zona c'erano due traffici, di cui manderanno per telescrivente le battute (v. tel. Licola - Martina Franca, h.20.11).

Alle 23 e qualche minuto - questo a precisazione di quanto detto sopra - la prima comunicazione in cui si fa esplicito riferimento alla seconda traccia, la LK477. Licola dopo aver ribadito di aver mandato un plottaggio solo, specifica che le due tracce sono nello stesso messaggio e che la seconda è la LK477 (v. tel. Licola - Martina Franca, h.23.05).

Sul plottaggio Martina Franca poi chiede se gli orari con le battute provengano da avvistamento diretto o da cross-tell, e Licola risponde dall'avvistamento, presi integralmente dal DA1 (e non dal Path come interpretano i trascrittori). Qui a Martina Franca, il controllore del SOC esprime un commento di rilievo sulla prima traccia, ovviamente l'AG266, affermando che la traccia in questione "fa un salto da canguro". Questo commento non può non essere collegato al discorso dei due grezzi di Carico, dei quali uno sembra che metta la freccia e sorpassi l'altro.

Gli interlocutori si trattengono poi nuovamente sulle modalità di ricezione delle due tracce: l'AG266 ovviamente non è stata ricevuta in cross-tell; la LK invece lo è stata. A questo punto ci si chiede se è stata collegata a un piano di volo. L'interlocutore di Licola, per le risposte ad altra telefonata dalla sala, è Poggio Ballone - Quercia, ma non si sa se è stata da tal sito correlata a piano di volo e se prima di esso, sia stata correlata da Potenza Picena - Bracco, nella cui area essa si origina. Martina Franca appare determinata a chiedere a Potenza Picena, ma di questa conversazione non v'è traccia; segno che anche al 3° SOC vi erano linee al di fuori della

registrazione. Ma potrebbe essere passata attraverso Jacotenente - Fungo, come risulterebbe dalla telefonata delle 23.26 tra questi due siti; della quale però si discuterà allorchè essi saranno presi in considerazione. Qui di interesse solo le indicazioni sulla Lima Kilo 477. Questa traccia è quella che ha una battuta a 18.55 in November Lima 50.35, e a parere di Martina Franca, che giudica avendo in mano il plottaggio di Licola, “molto facilmente può essere questo qui ... è un DC9 Itavia 870”. Martina Franca, che sta valutando i traffici trasmessi da Licola, intorno a quest’ora sta abbandonando l’ipotesi dell’AG266 per la LK477 (v. tel. Martina Franca - Jacotenente, h.23.26).

Ipotesi confermata in una successiva telefonata sempre tra Martina Franca e Jacotenente, nella quale il primo sito conferma che secondo il 3° SOC la LK corrisponde più dell’AG, ovviamente al DC9 scomparso, e il secondo asserisce che stanno chiedendo a Bracco - cioè a Potenza Picena - di questa LK, giacchè le tracce con questa sigla si originano proprio presso quel sito (v. tel. Martina Franca - Jacotenente, h.23.21).

Questa la situazione quale emerge dalle comunicazioni telefoniche. Chiara, lineare, gestita da sottufficiali di indubbia esperienza come Di Micco principalmente e Acampora a Licola, e sotto il controllo di un capo controllore anch’esso di preparazione ed esperienza come Patroni Griffi a Martina Franca.

L’indomani la situazione è già cambiata. Dalla nota del SOC del giugno 80 infatti ai plottaggi di Licola, a parte un velivolo in salita verso Nord l’AJ453 identificato nell’AZ881 Tripoli - Roma, due altri plottaggi: uno con rotta Sud senza identificazione, “perchè proveniente da area di free plot con inizio a 19.06 in PL00,40 e termine a 19.12 in PK05,40; e un secondo con sigla LK477, che “potrebbe correlarsi con il PLN DC9 precipitato con rotta Sud a 24000ft a 18.55 in NL50,35, a 18.57 in NL55,20, a 19.00 in NL58,00, a 19.02 nulla. L’AG266 non esiste più. Qualcuno l’ha cassata. E l’ha cassata a Martina Franca, perchè non ne è controvertibile l’invio a questo sito da Licola.

L’AG però riappare, e riappare proprio in un documento originato da Licola Ufficio Operazioni. Quel documento che riporta il plottaggio del giorno 27.06.80 con gli avvistamenti radar effettuati nelle zone del Tirreno dalle h.18.00Z alle ore 21.34Z. Qui c’è un’AG266, totalmente diversa, totalmente trasformata. Essa nasce in PL00,50 a 19.04, ha l’ultima battuta positiva a 19.13 in PK10,20, diviene nulla a 19.15, persa a 19.17. Prima di questa la LK477 con le medesime battute della nota 28 giugno 80. Questa secondo il documento era destinato tra gli altri indirizzi ai CC. di Palermo e quindi all’AG. Questa volta la traccia non è stata cassata, ma più

semplicemente trasformata. E l'operazione questa volta è avvenuta a Licola. Se ne ricava, considerata la stranezza di questa traccia e la sua "pericolosità" (in connessione con quanto visto e accertato a Marsala da Carico) che una qualche disposizione al suo riguardo sia stata emanata. Non potrebbe essere altrimenti, e cioè che in due siti diversi si sia provveduto ad annullarla, nell'una eliminandola sic et simpliciter dall'elenco, nell'altra trasformandola, posticipandola cioè al punto tale da renderla "innocua" e cioè assolutamente non correlabile con l'incidente.

Inoltre nel foglio dell'11.07.80 quest'Ufficio ha riscontrato, nell'ora successiva all'incidente, omissioni di plottaggi di tracce nella zona dell'incidente e prima dell'arrivo del Soccorso ufficiale, tracce che risultano rilevate da altri siti della Difesa Aerea – come Marsala per il velivolo oggetto della guida assistita e per il velivolo su cui l'IC, a coordinate di Ball Tab molte vicine al punto dell'incidente, continua ad inserire dati di missione, o come il velivolo AA424 avvistato da Potenza Picena poco sopra Ponza, dalle 19.49Z alle 19.51Z, locale, qualità 7 per molteplici battute, senza risposta al transponder, sempre pending, verosimilmente militare per l'assenza di tutti i SIF – o plottaggi addirittura ordinati dal responsabile del 3° ROC/SOC quali quello del velivolo che alle 20.27Z si trovava a 5000 piedi su Ponza. Questi oggetti volanti che non sono del Soccorso italiano, devono essere di altro Soccorso più efficiente, esattamente informato dell'incidente e del luogo ove esso è avvenuto, con basi terrestri o navali più vicine al punto del disastro. Nel Mediterraneo, anzi nel Tirreno, come meglio si specificherà oltre, non ve ne sono più d'uno.

Queste difformità o contrasti tra le versioni connota il sito di Licola. Certo questo contrasto non può essere risolto che in un modo. Totalmente antitetico a quello voluto dal collegio Misiti, ove i membri radaristi avevano prescelto la soluzione di negar credito alle comunicazioni telefoniche, perchè gli interlocutori, in particolare quelli di Licola, stressati. In vero il personale di Licola, specie quelli dei sottufficiali, era formato da militari dotati, come s'è detto, di preparazione ed esperienza; che non perdono assolutamente la calma per l'emergenza creatasi e che anzi mostrano di padroneggiare la situazione. Situazione sì di emergenza, come quella della scomparsa di un velivolo civile, ma nella quale oltre la ricerca sulle tracce, essi ben poco potevano fare. A differenza di quelle situazioni di emergenza alle quali essi dovrebbero essere preparati e cioè le emergenze di carattere militare, che dovrebbero fronteggiare addirittura guidando la caccia contro gli invasori del nostro spazio aereo.

La soluzione del collegio Misiti pertanto non regge assolutamente e a dire il vero non si comprende da quale esigenza sia dettata, se si riflette sulle conseguenze di essa, che appaiono le stesse di quelle determinate dall'annullamento e dalla trasformazione dell'AG266.

Valore perciò si deve dare al testo delle comunicazioni, con tutti gli effetti che ne conseguono.

3. La RIV di Roma-Ciampino.

3.1. Il radar di Roma-Ciampino e la RIV.

La Regione Informazioni Volo, il radar di Ciampino e la dipendente sala operativa costituiscono un punto di riferimento di imprescindibile interesse per l'inchiesta.

E' ormai fuori di dubbio che, la sera dell'incidente, presso la sala operativa di Ciampino giunse una serie di notizie sulla base delle quali lo stesso sito si attivò per svolgere i necessari contatti con gli enti interessati al coordinamento ed allo svolgimento del soccorso sul luogo di caduta del velivolo: l'RCC - Rescue Coordination Center - ed il SAR - Search And Rescue - soccorso Aereo.

Va anche ricordata la concomitante esigenza, di natura soprattutto informativa ma con immediata conseguenza operativa, di notificare il COP cioè il Centro Operativo di Pace attestato presso lo Stato Maggiore Aeronautica ed attivato da diversi enti della Difesa Aerea e del Traffico Aereo proprio in occasione di emergenze operative e situazioni critiche quali gli incidenti aerei. La sala situazioni del COP a sua volta aveva il compito di informare in ogni momento e con la maggiore rapidità possibile i vertici militari dell'Aeronautica su eventi cruciali che richiedessero decisioni di carattere immediato.

Questa funzione di primo sensore informativo ed operativo contraddistingue, come risulta in tutta evidenza dagli elementi raggiunti dall'istruttoria, la particolare responsabilità che compete al radar ed alla sala operativa di Ciampino.

La sera del 27.06.80, dopo la perdita di contatto con il DC9 Itavia, intervenuta dalle ore 19.04.28, proprio tra il radar di Ciampino e l'aeromobile disperso, la sala operativa attivò il flusso informativo avvertendo tutti gli enti di controllo limitrofi e quelli della Difesa, compreso l'attiguo Sottocentro di soccorso di Ciampino.

Il flusso informativo gestito tra gli altri dalla RIV, presenta aspetti di estremo interesse: poco prima dell'incidente, l'ACC rileva la presenza di traffico americano nella zona del disastro o comunque a ridosso di essa; fin da subito avverte la necessità di stabilire un contatto con gli Americani, evidentemente per verificare la loro effettiva presenza in quella zona; nel frattempo il tenente colonnello Guidi, direttore della RIV, avanza l'ipotesi di un'eventuale collisione mentre il colonnello Fiorito, Capo del 2° Reparto ITAV, quella di "un'esplosione in volo".

Pertanto era primariamente necessario conoscere con estrema precisione i nominativi del personale di sala operativa presente la sera del 27.06.80 al fine di ricostruire dettagliatamente il reale quadro informativo e operativo.

In tal senso, l'attività istruttoria, che ha avuto una forte accelerazione nel '91, è stata certamente irta di difficoltà, considerato che proprio lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, interpellato in merito, comunicava solamente i nominativi del tenente La Torre Antonio, addetto al settore TRS (Terminale Roma Sud) e del tenente Corvari Umberto addetto al settore Sud, che ebbero contatti radio con i piloti del DC9 Itavia, nonché quelli del capo sala maggiore Massari Porfirio e probabilmente del supervisore operativo capitano Grasselli Mario.

La RIV di Ciampino dipendeva dal Comando della 2ª Regione Aerea e dall'ITAV (Ispettorato Telecomunicazioni di Assistenza al Volo) e gli ufficiali all'epoca responsabili sotto il profilo gerarchico e funzionale erano i seguenti: generale S.A. Catullo Nardi, comandante della 2ª Regione Aerea; generale S.A. Cesare Fazzino, direttore dell'ITAV; colonnello Nicola Fiorito De Falco, capo del 2° Reparto ITAV; tenente colonnello Guido Guidi, direttore della RIV; tenente colonnello Giorgio Russo, capo Ufficio Operazioni della RIV.

Il Reparto Informazioni al Volo nell'area di propria competenza, assicurava il servizio di assistenza al volo, coordinando le relative attività con gli enti operativi responsabili per gli aspetti di integrazione delle varie componenti di traffico, al fine di garantire la sicura ed ordinata utilizzazione dello spazio aereo.

Il direttore della RIV, che all'epoca era il tenente colonnello Guido Guidi, coordinava e controllava tutte le attività attraverso l'adozione di ogni provvedimento volto ad assicurare il regolare svolgimento dei servizi di competenza nonché lo svolgimento delle funzioni di comandante di Corpo nei confronti del personale dipendente. Alle sue dirette dipendenze vi erano il capo Ufficio Comando ed il capo Ufficio Operazioni. Il capo centro

coordinava, controllava e disciplinava tutte le attività degli organi operativi dipendenti. Il capo sala operativa dirigeva, coordinava e controllava, per delega e conto del capo del centro, le attività svolte nella sala verificando la capacità operativa e l'efficienza dei mezzi a disposizione.

L'Area Control Center (ACC) assicurava il servizio di controllo del traffico aereo per i voli IFR (Instrumental Flight Rules) condotto negli spazi aerei controllati secondo le procedure in vigore.

In particolare forniva ai velivoli tutte le informazioni utili per una sicura ed efficace condotta di volo, coordinava e metteva in allarme il servizio Search And Rescue (SAR), coordinava i voli IFR con gli enti CTA (Control Traffic Air) limitrofi nazionali ed internazionali, coordinava il traffico aereo controllato con i comandi operativi interessati.

Il Centro Trattamento Informazioni ATS (CTI/ATS) garantiva la gestione e la manutenzione della banca dei dati del sistema automatizzato di CTA ed in particolare curava l'impianto degli archivi operativi del sistema e l'alimentazione del Sistema Automatizzato con i dati ATS e meteo presenti sulle reti corrispondenti, controllando la corretta effettuazione delle operazioni automatiche o manuali, di estrazione dei dati operativi dei messaggi; assicurava l'aggiornamento dei dati parametrici ATS contenuti nel sistema a fronte di variazioni emanate dalla Sezione Sviluppo e Aggiornamento dell'Ufficio Operazioni.

I radar del Traffico Aereo di Fiumicino utilizzati presso il Centro di Controllo Regionale di Ciampino il giorno 27.06.80 erano i seguenti: A) 41°47'51"N - 12°13'11"E, radar primario 264A/H Marconi, RPM11.5 (giri/minuto antenna), PRF448Hz (frequenza ripetizione impulsi), Antenna SA 120 120 17.25 MT - radar secondario PIR 100 PLESSEY, PRF448Hz (frequenza ripetizione impulsi), Antenna FA 7202 28 FT, Fascio 2^a 35; B) 41°48'23"N - 12°14'58"E, radar primario ATCR-2 Selenia, RPM10 (giri/minuto/antenna), PRF420Hz (frequenza ripetizione impulsi), Antenna G14, Fascio 1^a . 2, 610 D - radar secondario PRF420Hz (frequenza ripetizione impulsi), Antenna FA 7202, Fascio 2^a . 4, 610 D.

3.2. Il personale presente in sala operativa al momento dell'incidente: assetto ed attività operativa.

L'istruttoria e l'attività investigativa svolte presso il radar di Ciampino hanno sofferto inizialmente di gravissime lacune informative determinate dalla passività e reticenza dello Stato Maggiore dell'Aeronautica.

Il tenente Corvari viene escusso una prima volta nel novembre 86 ma solo poi nell'escussione del 10.02.92, invitato a ricordare il personale presente in sala operativa la sera del 27.06.80, cita i nominativi di alcuni sottufficiali: Cervesato, Galatolo e Setzu. Inoltre, a seguito di ascolto di due registrazioni di conversazioni telefoniche avvenute nella sala operativa, riconosce in Chiarotti, Pistoia, il tenente colonnello Guidi ed il generale Fiorito De Falco, le voci degli interlocutori (v. telefonata delle h.20.23-bob.VI-Ciampino-Canale 28, e telefonata delle h.20.41-bob.VI-Ciampino-Canale 27).

Proprio l'ascolto delle conversazioni telefoniche e l'escussione o gli interrogatori di testi ed imputati presenti in sala o con essa collegati sulla base degli scambi informativi di quella sera ha posto in evidenza che quella sala operativa di Ciampino venne raggiunta da una sequela di notizie in ordine alla sciagura, che non rimase patrimonio informativo solo di alcune persone. In verità tutti coloro che presero parte alle attività della sala operativa nei momenti appena precedenti e successivi la sciagura potevano venire a conoscenza, anche loro malgrado, di circostanze, dettagli, informazioni che consentissero di ricostruire, attimo dopo attimo, quella complessa sequenza di fatti ed attività.

Ma rimanevano del tutto oscuri l'organigramma ed i turni di sala, fino a quando non ebbe a verificarsi una svolta decisiva e fondamentale nella cognizione dei nominativi del personale di sala operativa attraverso l'apporto del tenente colonnello Battifoglia, che nel 91 – quale responsabile dell'attiguo Rescue Sub Center – forniva elementi informativi conosciuti in via personale, che comprendevano sia l'elenco completo dei turni dei capi sala operativa in servizio nel mese di giugno 80, sia l'elenco del personale che aveva diritto alla razione di caffè e zucchero in servizio notturno nel medesimo mese. Inoltre il teste, in base alla sua memoria, forniva un terzo elenco relativo ai supervisori operativi (v. esami Battifoglia Antonio, GI 19 e 21.11.91).

Dalla collaborazione di Battifoglia e dagli esiti dell'ascolto delle trascrizioni telefoniche del sito di Ciampino, relative al 27.06.80, con altri enti dell'AM – in particolare Marsala, Palermo e Martina Franca – emergeva quindi un complesso di personale sul quale necessariamente si appuntò l'attenzione dell'inchiesta al fine di pervenire all'esatta individuazione dei militari che la sera del 27.06.80 erano presenti nella sala operativa di Ciampino. A seguito di un'intensa e continua attività istruttoria che ha avuto il suo apice a cavallo del biennio 94/95, allorquando la polizia giudiziaria, dopo aver escusso oltre tre centinaia di testi, riuscì a formare un

elenco di almeno quaranta persone che, in sede di escussione, confermarono di essere state in servizio la sera del 27.06.80 con turno 18.00/06.00.

Pertanto, a seguito di numerosissimi riscontri operati anche su documentazione amministrativa del Reparto, si é ricostruito l'elenco nominativo del personale in servizio in sala operativa, sia nel turno pomeridiano che in quello serale del 27.06.80, ed inoltre in servizio al Nucleo Informazioni Movimenti Aeromobili ed al Rescue Sub Center.

Decine di militari, operativi nel turno pomeridiano e serale in sala ed alle postazioni specialistiche (NIMA e RSC) che, come già ricordato, venivano escussi a partire dal novembre 91. Tra questi si ricordano: i capi sala Torquati, Pistoia, Diana, Carlini, Codonesu, Carra e Maggiulli, i supervisor operativi Tocchi e Oriano nonché il personale addetto all'ufficio turni Bruno, Mosti, Pala e Capitelli. Nessuno dei predetti testi ricordava però il personale di turno la sera del 27.06.80.

Il 26.11.91, venivano sequestrati i "Log" dei mesi di giugno e luglio 80, cioè i registri compilati dal capo sala operativa ove veniva annotato, tra l'altro, il personale assente o sostituito durante i turni di servizio. Paradossalmente proprio il "Log" relativo al turno del 27.06.80, che sarebbe stato di somma utilità nella ricerca in corso, risultava mancante. Al fine di individuare il personale che presumibilmente la sera del disastro era in turno con il maggiore Massari Porfirio, si è proceduto al controllo dei turni in cui risultava capo sala il citato ufficiale. In data 10.02.92 venivano escussi altresì: Sciarretta, Gai, Passarini, Ricciardi, Di Gasparro, Della Pia e Gravotta. Solo quest'ultimo ricordava di aver effettuato il turno pomeridiano del 27.06.80 e di aver avuto un colloquio, via radio, con i piloti del DC9 Itavia.

Un ulteriore e significativo apporto, utile alla ricostruzione del turno in questione, è dato dalle trascrizioni concernenti le registrazioni telefoniche intervenute quella sera tra il personale della sala operativa di Ciampino ed i siti di Martina Franca, Palermo, Marsala, Licola, Poggio Ballone e COSMA, (Centro Operativo Stato Maggiore Aeronautica). Dall'ascolto delle stesse venivano identificati ed escussi, nell'ottobre 92: Cordovani, Ambrosino, Piccirilli, Ruffini, Eramo e Contini. Soltanto l'Eramo e il Contini non erano presenti in sala in quanto chiamavano dall'esterno, mentre gli altri dichiaravano di essere stati in servizio quella sera ma di non ricordare i nominativi degli altri colleghi.

Anche il nominativo del maggiore Chiarotti Elio è emerso dalle trascrizioni delle conversazioni telefoniche avvenute in sala operativa. Lo stesso era addetto al settore arrivi-Nord.

Tra le dichiarazioni rese dal personale ACC che ricorda di essere stato in servizio in sala operativa al momento della scomparsa del DC9 Itavia, devono essere rammentati quelle dei seguenti militari: il capitano Cucchiarelli Pierfranco, controllore al settore FSO; il maresciallo Diamanti Guglielmo, controllore al settore arrivi UNR; il sergente Colonnelli Pierangelo, assistente al settore partenze PIA. Tutti e tre hanno ricordato la presenza di traffico militare il giorno 27.06.80. Il maresciallo Diamanti ha ricordato altresì la telefonata fatta dal capitano Chiarotti all'Ambasciata USA.

Il capitano Cucchiarelli Pierfranco ha ricordato i nominativi di alcuni colleghi presenti in sala operativa quella sera, e cioè di Corvari e La Torre. All'inizio del turno, sicuramente prima della scomparsa del DC9 Itavia, l'ufficiale aveva notato sul radar delle tracce "operative" ad Ovest di Ponza, cioè traffico militare (v. esame Cucchiarelli Pierfranco, GI 09.01.95). "Quella sera vidi traffico operativo, tra le ore 20.15 e 20.30 locali. Per quanto ricordo l'incidente avvenne alle 21.00". Ha affermato di aver visto dalle due alle tre tracce, le quote erano variabili, i livelli erano tra 19.000 e 24.000 piedi ed erano con codice e quota. Nell'immediatezza della sciagura si era parlato di un normale incidente aereo e Cucchiarelli non riferì subito quanto aveva visto. L'ufficiale ricorda di averne parlato successivamente in ambiente di lavoro con dei colleghi dei quali non ricordava i nominativi (v. esame Cucchiarelli Pierfranco, GI 13.02.95). Ha riferito che quel pomeriggio doveva esserci un'esercitazione ma il termine di questa era scaduto diverso tempo prima che scorgesse il traffico operativo. "Tale traffico era del tipo di quello che in genere si ha quando nel Tirreno opera una portaerei". A suo dire erano abbastanza frequenti le situazioni notate la sera dell'incidente ed in genere si diceva che era la portaerei che faceva l'esercitazione (v. esame Cucchiarelli Pierfranco, GI 10.02.97).

Il maresciallo Diamanti ha ricordato che le telefonate all'Ambasciata USA furono fatte dal maggiore Chiarotti, esperto in inglese, che però non era riuscito a parlare con nessuno. L'esigenza di questo contatto era dettata "...dal fatto che volevamo sapere dove erano finite tutte le tracce che si erano viste prima dell'incidente e sapere perciò se le esercitazioni erano finite o meno". Il sottufficiale ha inoltre affermato che, quella sera, erano in corso delle manovre Nato nel Tirreno, tra Ponza e la Sicilia ad Est ed a Ovest dell'Aerovia Ambra 13, con quote più basse di quelle tenute dai velivoli civili. Afferma Diamanti che dal momento in cui era montato di servizio sino a quello in cui l'aereo Itavia era scomparso dagli schermi, aveva notato il protrarsi di presenze militari. Ha inoltre ricordato che prima dell'incidente aveva notato tracce di manovre militari e sugli schermi i

transponder degli stessi aerei mentre sul radar civile vedeva solo dei numeretti e le quote. Non era possibile risalire ad altri dati in quanto percepiti da radar militari come quelli di Poggio Ballone e della Sicilia (v. esami Diamanti Guglielmo GI 10.01.95 e 04.04.95).

Il sergente Colonnelli ha riferito di aver notato traffico militare quella sera e di aver visto sul radar tracce che apparivano e scomparivano. “Dopo aver preso servizio, certamente prima che venisse segnalata la scomparsa del DC9, nel settore limitrofo al mio (TSR), sentii commenti del personale addetto circa la presenza di aerei militari ai limiti della copertura radar, nella zona a Sud di Ponza, mi avvicinai e notai sul radar tracce di traffico militare, non ricordo se apparissero anche i numeri di codice ma sono certo che si vedeva traffico aereo militare...”. Il sottufficiale aggiungeva che quei commenti sulle tracce che avevano attirato la sua attenzione si riferivano al fatto che a quell’ora le esercitazioni militari segnalate dovevano essere già esaurite (v. esami Colonnelli Pierangelo, GI 13.01.95 e 13.02.95).

Al riguardo la questione del personale in sala si può affermare con certezza che quantomeno i seguenti militari fossero presenti la sera del 27.06.80: il maggiore Massari Porfirio, capo sala; il maggiore Chiarotti Elio, settore arrivi Nord; il capitano Grasselli Mario, supervisore operativo; il capitano Gravotta Giuseppe, controllore; il tenente La Torre Antonio, controllore terminale Sud Roma; il tenente Corvari Umberto, controllore settore Sud; il tenente Cervesato Alberto, assistente controllore del Corvari; il tenente Cordovani Claudio, assistente controllore; il maresciallo Galatolo Enrico, assistente controllore del Corvari; il sergente Carbone Bruno, assistente controllore; il sergente Ambrosino Pasquale, assistente controllore; il sergente Eramo Sergio, assistente controllore; il maresciallo Piccirilli Adriano, assistente controllore.

In via conclusiva, considerata la necessità di individuare l’esatta allocazione fisica dei militari presenti in sala operativa la sera del 27.06.80, si procedeva in data 13.02.95 ad un sopralluogo presso il CRAV dell’aeroporto di Ciampino. L’atto veniva svolto con la presenza del personale che aveva ricordato di essere stato in servizio nei turni pomeridiano e notturno del 27.06.80 presso la sala operativa ACC di Roma-Ciampino. Queste persone – alcune delle quali ancora in servizio nell’AM – prendevano le posizioni occupate la sera del 27.06.80 nel turno 18.00/06.00. Il sopralluogo si svolgeva poi anche presso i locali dell’RSC. In esito si perveniva alla redazione di una pianta della sala operativa nella configurazione “intermedia” dalle ore 19.30 alle ore 24.00 locali del 27.06.80.

Al riguardo del personale addetto al NIMA (Nucleo Informazioni Movimento Aerei), presente quella sera in sala con le mansioni di controllo di Difesa Aerea ed in contatto con le sale operative di Poggio Ballone, Licola, Marsala, Martina Franca e Siracusa, anche per esso non s'è rinvenuto alcun elenco con i turni dell'epoca. Ma mediante le ricerche dell'istruzione si perveniva all'individuazione del seguente personale che, nel corso degli esami testimoniali, ha confermato di essere stato in servizio proprio quella sera: i marescialli Monosilio Claudio, D'Arienzo Matteo, De Lellis Gregorio.

Non ci sono stati invece problemi nella identificazione del personale del sottocentro di Ricerca e soccorso di Ciampino (RSC - Rescue Sub Center) in servizio quella sera del 27.06.80 e cioè il capitano Trombetta Antonio, e i marescialli Bruschina Roberto, e Bozicevich Massimiliano.

Venivano anche individuati i responsabili delle funzioni di comando e controllo competenti per quella particolare situazione di emergenza, nonostante le "ermetiche" indicazioni originariamente ricevute dallo Stato Maggiore. Il direttore della RIV era il tenente colonnello Guido Guidi, che alloggiava all'interno delle strutture dell'aeroporto e venne informato telefonicamente dell'incidente dal personale della sala operativa ove si recò dopo circa dieci minuti. Il capo Ufficio Operazioni, tenente colonnello Giorgio Russo, che non era presente in sala operativa la sera del 27.06.80, ma redasse il primo "plotting" manuale l'indomani mattina.

Il livello gerarchico superiore, come già accennato, a cui competeva la responsabilità delle operazioni della RIV e della sala operativa, era rappresentato dal generale S.A. Cesare Fazzino direttore dell'ITAV, ente preposto alla RIV; dal colonnello Nicola Fiorito De Falco, capo del 2° Reparto ITAV che si occupava del Traffico Aereo e dell'ufficio inchieste; dal capo del 1° Reparto ITAV (Difesa Aerea), colonnello Sguerri Ferdinando all'epoca capo del 1° Reparto, che si occupava della Difesa Aerea e avrebbe dovuto prendere parte alla riunione del 28.06.80 con il direttore ed il Capo del 2° Reparto, se non fosse stato all'estero, a Bruxelles; e che in quella circostanza fu sostituito dal tenente colonnello Vespasiani, deceduto.

Ed ancora, si giungeva anche ad individuare l'equipaggio del 15° Stormo - 85° Gruppo di Ciampino che la sera del 27.06.80 effettuò le prime ricerche dei resti del DC9 Itavia. E cioè i seguenti militari: il capitano Innocenzi Sergio, pilota; il capitano Trinca Gianfranco, secondo pilota; il maresciallo Stazi Franco, infermiere; il maresciallo Morra Raffaele, aerosoccoritore; il sergente maggiore Ippolito Michele, motorista; il sergente maggiore Sturabotti Antonio marconista. In particolare dalle registrazioni

telefoniche si è risaliti ai militari che la sera del 27.06.80 erano di servizio cioè il capitano Francini Gianfranco ed il maresciallo Gallo Giovanni.

E' indiscussa la centralità della sala operativa nella ricostruzione e comprensione degli eventi di quella sera. E perciò appaiono sconcertanti e ad un tempo indicative della carenza di volontà effettivamente di collaborazione le risposte di quelli che sono stati escussi; costoro hanno ricordato poco o nulla dei nominativi dei sottoposti o dei colleghi, a volte nemmeno dei vicini di posto alle console. E dire che, come ammesso da alcuni e come rilevabile dalle planimetrie della sala esibita da altri, per ciascun turno prestavano servizio in quella sala circa sessanta militari, con una riduzione per il turno di notte solo di un terzo (v. esame Grasselli Mario, GI 21.06.91).

Quella sera quindi dovevano esservi almeno quaranta militari, di cui per il 60% ufficiali e per il restante 40% sottufficiali; con funzioni di controllori, controllori-assistenti e assistenti controllori – come ha dichiarato uno dei presenti e cioè Grasselli – oltre al supervisore e il capo sala. Sempre Grasselli indica il numero delle console e cioè tredici, che di notte venivano accorpate in otto; riduzione che però avveniva alle 21.00, per cui al momento del fatto erano tutte funzionanti. Ricorda poi, tra i controllori soltanto quelli addetti ai settori del TSR, e cioè Terminale Sud di Roma, e Roma; ovvero rispettivamente i tenenti La Torre e Corvari. Fu proprio quest'ultimo ad avvisarlo dopo la mancata risposta del DC9.

Sempre Corvari fece il ponte aereo con due velivoli che si trovavano sull'aerovia, un Air Malta e un KLM. Proprio Corvari, pur riferendo circostanze d'interesse sul funzionamento dell'Aera Control Center, nulla aggiunge sulle persone che erano in servizio quella sera. Sulla stessa linea di chiusura, come si vedrà in seguito, le dichiarazioni di coloro che sono stati identificati nella sala operativa e degli ufficiali che, essendo in linea gerarchica superiore, hanno avuto rapporto con la sala.

3.3. La presenza di traffico militare americano ed i contatti con l'Ambasciata degli Stati Uniti.

Sulle attività del radar e della sala operativa che istituzionalmente dovevano seguire il volo del DC9 Itavia, che ne hanno per primi percepito la scomparsa e che ne dovevano precipuamente seguire le ricerche, se non si fossero acquisite ed esaminate le registrazioni delle comunicazioni telefoniche intervenute in quella serata, sarebbero rimaste amplissime zone

d'ombra determinate dalla reticenza e lacunosità dei ricordi della maggior parte dei militari preposti alla RIV. Infatti costoro pur identificati hanno negato la quasi totalità delle circostanze; addirittura dinnanzi alla contestazione delle trascrizioni i più hanno continuato a non ricordare o a negare il senso delle frasi o delle parole.

D'altro canto l'ascolto delle registrazioni e l'attenta lettura delle trascrizioni delle conversazioni telefoniche intercorse fra la sala operativa ed i radar ed enti della Difesa Aerea svelano che poco prima dell'incidente la Difesa Aerea rileva la presenza di traffico americano nella zona del disastro o comunque a ridosso di essa; che fin dall'immediatezza si avverte la necessità di stabilire un contatto con gli americani, evidentemente per verificare la loro effettiva presenza in quella zona; che nel frattempo viene avanzata l'ipotesi di un'eventuale collisione e quella di "un'esplosione in volo".

Nell'ambito delle comunicazioni telefoniche ha particolare rilievo la comunicazione intercorsa alle ore 20.23 fra il tenente colonnello Guido Guidi responsabile della RIV, ed il colonnello Nicola Fiorito De Falco, capo del 2° Reparto ITAV. Infatti dal dialogo fra i due ufficiali si trae conferma della conoscenza e della diffusione dell'informazione su traffico militare americano in ambito della sala dell'Area Control Center ed inoltre si desume l'immediata propagazione della notizia di quel particolare traffico verso le superiori gerarchie.

Della conversazione si sottolineano solo i passaggi principali, premettendo che sin dalla prima risposta di Guidi a Fiorito, che gli chiede delle novità, si coglie che il primo era già stato informato dell'evento e con ogni probabilità anche della "stranezza" di quell'incidente aviatorio. Ciò riprova l'ipotesi più volte formulata nel corso di esami testimoniali ed interrogatori e cioè che vi fossero linee in partenza dall'ACC non soggette ad intercettazione o che le telefonate più "delicate" venissero fatte su linee della Difesa di cui non furono consegnate in sede di sequestro le registrazioni. Tale situazione si percepisce giacché la notizia principale è sottaciuta e presunta da entrambi gli interlocutori lì ove si dice "novità niente eh, nel senso che adesso stanno cercando di ottenere qualche informazione da, da coso dalla, dai due radar che sono lì in Si... in Sici...in Sicilia, i radar della Difesa, no?".

Dalle stesse circostanze spicca un'altra situazione di grande rilievo. Ci si rivolge per avere conferma della notizia ai radar della Difesa in Sicilia, Marsala e Siracusa. Si deduce perciò che entrambi funzionavano e potevano "vedere". Probabilmente però, sempre secondo le battute delle telefonate, "hanno guardato quando glielo abbiamo detto noi... noi si sperava che

avessero segna... seguito le due tracce, l'Itavia sotto e l'Air Malta sopra, e avessero preso nota del... dell'orario, della posizione alla quale era sparita la traccia dell'Itavia, cosa però, sembra che non... dice che non stavano guardando, perché ci hanno l'esercitazione”.

Ed ancor più rilevante la battuta immediatamente successiva: Fiorito De Falco riprende l'ultima parola del suo interlocutore e dopo qualcosa di incomprensibile gli chiede se c'era l'esercitazione. Guidi risponde affermativamente, ma di sicuro non si riferisce però a quella esercitazione a causa di cui “non stavano guardando”, bensì ad un'esercitazione per effetto della quale qualcuno “dice che vedono razzola' diverso, diversi aeroplani... americani”, e che lo induce a formulare una ipotesi “io stavo pure ipotizzando un pò una eventuale, una eventuale collisione”. Cui s'aggiunge, sempre sulla base di quel razzolare, l'ipotesi di Fiorito “sì o un'esplosione in volo”. Confermata a sua volta da Guidi che afferma “o un'esplo... e sì perché sto fa... se ci avevano st'esercitazione...”. Altresì confermata dall'attività che s'accinge a porre in essere e cioè la ricerca di un contatto con gli americani “... e adesso vogliamo vedere un pò cercando di entra' in contatto con gli americani eventualmente lì a Sigonella” mentre dall'interno dell'ACC una voce di persona non identificata aggiunge “che Martina Franca dovrebbe fare da trait d'union...”. Che se non fosse stato così, quel velivolo avrebbe avuto la possibilità di mettere il codice d'emergenza sul transponder e qualcuno avrebbe dovuto “vederlo”, asserisce Guidi.

Un qualcuno che non è della Difesa, bensì gli americani, come appare chiaro dal seguito del discorso sia di Guidi che di Fiorito, che testualmente affermano “ammesso che non sia avvenuta una esplosione in volo e da 25.000 piedi se ha fatto in tempo a mettere il codice 77 e qualcuno lo deve aver visto, evidentemente la Difesa no, perché adesso i loro sistemi con i quali recepiscono immediatamente un codice emergenza non lo so quali sono”. “Beh, ce l'hanno pure loro, quindi indubbiamente non hanno visto, non hanno visto niente, quindi c'è da escludere che, che il pilota abbia fatto in tempo a mettere 'sto, 'sto codice emergenza”.

Dopo aver discusso sull'ultima comunicazione e l'ultimo punto, Guidi chiede al suo superiore se a sua volta era riuscito ad informare il capo dell'ITAV e cioè il generale Fazzino. Si comprende così che il responsabile del 2° Reparto dell'ITAV, cioè Fiorito De Falco era già stato informato prima di questa telefonata delle 20.23. Dalla sua risposta apprendiamo che egli vi ha già provveduto e proprio dal generale Fazzino gli era stato richiesto se avesse provveduto ad informare il COP allo Stato Maggiore, incombenza cui aveva già regolarmente adempiuto così come s'era adempiuto a tutte le altre rituali informative da decalogo del capo sala.

Mentre parlano poi dei morti dell'altro incidente di quel giorno, quello di Capo Gabbiano, e dei dispersi dell'incidente del DC9, si percepisce chiaramente una voce all'interno dell'ACC, che chiede "vuoi che telefono all'American attaché?"; ulteriore conferma alla pressante ricerca di un contatto con gli americani ed in particolare con l'Ambasciata americana.

Dopo aver parlato dell'autonomia del velivolo Itavia, la comunicazione torna ancora sul tema del contatto con gli americani e sulla loro esercitazione. Dapprima una voce all'interno dell'ACC, quindi Fiorito De Falco, infine Guidi "...e adesso vogliamo cerca' di stabilire un contatto con gli americani, se ci avevano 'ste esercitazioni, probabilmente ce sarà magari pur... anche una portaerei da quelle parti" "E qui c'era una esercitazione a noi sconosciuta?" - "No, no, l'esercitazione è... che probabilmente la conosciamo, eh, l'esercitazione, però per... evidentemente non, non, non dava nessuna interferenza con la... con la nostra attività, forse qualche cosa a basse quote, eh". Quest'ultima rilevante battuta denota un'incrinatura nella convinzione che l'esercitazione fosse assolutamente ininfluyente ed innocua. Guidi dapprima sembra conoscere l'esercitazione, poi asserisce che la si conosce probabilmente, quindi fa trasparire l'esistenza di esercitazioni che non davano interferenza a basse quote, su cui sulla base di altre testimonianze si dovrà ritornare.

Seguono altre battute che dimostrano la presenza di Massari nei pressi di Guidi; non solo, ma anche i suoi tentativi, al telefono, di mettersi in contatto con qualcuno, che però risulta incomprendibile alla trascrizione.

In conclusione telefonata di estremo rilievo, che fissa con chiarezza punti fermi nei confronti dei quali assume interesse l'atteggiamento processuale degli interlocutori e di tutti coloro che vi vengono menzionati.

Guidi al primo esame testimoniale nega che qualcuno gli abbia parlato di intenso traffico militare, affermando con sicurezza che se si fosse venuti a conoscenza d'un fatto del genere, vi sarebbe stato l'obbligo di riferirglielo. Se un fatto del genere gli fosse stato riferito, egli avrebbe dovuto riferire all'ITAV nella persona del capo del 2° Reparto, ovvero il colonnello Fiorito De Falco, il quale a sua volta avrebbe dovuto riferire l'informativa in altri ambiti come lo Stato Maggiore. Continua asserendo che quella sera non si fece l'ipotesi della collisione, aggiungendo a motivazione della sua netta risposta "un'informazione del genere poteva nascere all'interno o dall'esterno. Dall'interno significa da una diretta constatazione per osservazione sugli schermi radar della sala. Dall'esterno, significa in quanto comunicato dagli organi della Difesa Aerea". Contestatagli l'implausibilità della sua risposta sul traffico militare, risponde "anche a me piacerebbe

sapere chi lo ha visto questo intenso traffico. Ribadisco: io non sono stato informato”. (v. esame Guidi Guido, GI 10.10.91).

Ancora Guidi, esaminato una seconda volta, ribadisce di non ricordare telefonate all’Ambasciata americana, così come non ricorda di tante altre circostanze della serata del 27.06.80, in particolare di aver compiuto telefonate di avviso, nonostante gli venga contestato il contenuto della telefonata delle 19.38 e delle 19.46, in cui appare persona di nome Guidi che si premura per avvisi.

Ribadisce di non ricordare che in sala si parlasse di traffico militare americano, come non ricorda di telefonate all’Ambasciata americana. Contestategli le chiamate a questa Ambasciata delle 20.39 e delle 20.41 – su cui si dovrà tornare nel prosieguo dell’esame delle telefonate aventi ad oggetto la notizia del traffico americano e sulla sua diffusione – asserisce di non ricordare, di essere stato nella sala da cui partivano, ma di non ricordare, giustificandosi con la supposizione che potesse “stare... al limite anche in un altro punto della sala”.

Ripete che comunque non ricorda che fu sollevata questione di traffico americano. Conclude affermando di non riconoscere, nell’ambito degli interlocutori, la sua voce.

Contestatagli – anche mediante ascolto, come la precedente – la telefonata delle 20.23, quella cioè in oggetto del presente paragrafo, ovvero quella in cui chiaramente parla un colonnello di nome Guidi - di fronte a un’evidenza pressoché solare ammette di essere lui l’interlocutore di Fiorito, spiega il significato del “razzolare” dei diversi aeroplani americani; “razzolare” che altro non vuol dire che volare a bassa quota; ma non ricorda chi gli ha riferito quella notizia. Alla precisa domanda, più volte ripetuta, risponde con un genericissimo “me lo possono aver detto in sala...” giustificandosi con la più che usuale, in questa inchiesta, “discolpa”: “ma... mi chiede di ricordarmi a distanza di dodici anni delle cose”.

Contestategli le sue precedenti dichiarazioni, tenta nuovamente di fornire incredibili spiegazioni ai suoi vuoti di memoria di fronte a circostanze di massimo rilievo nella vicenda ed in particolare nello svolgimento degli eventi di quella serata, al punto tale che deve essere ammonito. Persistendo nell’atteggiamento di giustificazioni inattendibili, l’esame deve essere sospeso e alla ripresa, più di sei ore dopo, nega di essere lui la persona che parla con accento romanesco nella telefonata delle 20.39; pur dopo un nuovo ascolto e la contestazione del riconoscimento di quella voce nella sua da parte del maggiore Chiarotti. (v. esame Guidi Guido, GI 31.01.92).

Non dissimile l'atteggiamento dell'altro interlocutore della telefonata delle 20.23, il colonnello Fiorito De Falco. Questi dichiara di essere stato avvisato la sera stessa ma dal capo sala. Guidi gli fece un rapporto verbale, ma solo l'indomani mattina: "Il rapporto che mi fu fatto l'indomani del disastro dal colonnello Guidi, direttore della RIV, era orale. Io ero stato avvisato la sera stessa per via telefonica dall'ufficiale di servizio a Ciampino in quel momento, che credo fosse il capo sala. Non avvertii il mio superiore generale Fazzino, che era Ispettore generale dell'ITAV, il quale veniva autonomamente avvisato prima di me".

Afferma poi che "se ci fosse stato un traffico sconosciuto, il fatto non avrebbe dovuto essermi riferito. Sarebbe stato riferito dal controllore al capo sala, il quale avrebbe dovuto verificare la pericolosità di questo traffico. Posso aggiungere che quando c'era traffico sconosciuto si doveva compilare un modello di pericolosità del traffico" (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 10.10.91)

Questa risposta viene data – se ne dà atto a verbale – dopo che s'è dovuto ripetere la domanda per ben tre volte, precisando che il suo contenuto si riferiva alla sera del 27 giugno dopo che si era verificato l'incidente.

Esclude che quel capo sala cui il controllore avrebbe dovuto riferire un evento del genere in questione, lo abbia informato dell'esistenza di un intenso traffico militare. Dopo la lettura del testo della telefonata delle 20.22, la Bruschina-Marzulli, testualmente dichiara "il traffico in questione poteva non essere pericoloso per l'aerovia e quindi poteva non essermi comunicato. A noi è capitato diverse volte che gli americani operassero nello spazio aereo internazionale usando portaerei, e che interpellati da noi rispondessero che esso era sotto il loro controllo radar, assicurando le separazioni nei confronti dei piloti". Si confonde poi su chi gli avesse riferito oralmente il giorno successivo all'incidente, asserendo che si trattava di Russo e non di Guidi: "in effetti il giorno dopo io richiesi informazioni su presenze di traffici, certamente al Russo, che era venuto a rapporto da me, e forse anche Guidi che probabilmente lo accompagnava. Non mi rivolsi invece all'ufficiale di turno in sala operativa.

I due interpellati esclusero la presenza di qualunque traffico che avesse potuto far pensare ad una collisione, poiché a quel tempo si pensava solo ad una collisione, prima che questa ipotesi venisse esclusa".

Letto nuovamente il testo della telefonata di cui sopra, asserisce "ritengo che non dovesse essere comunicato a me il fatto che in zona poteva esserci stato traffico aereo, in quanto in primo luogo al di sopra di me vi era il generale Ispettore Fazzino e, in secondo luogo, in quanto le notizie di

mancata collisione sono molto frequenti senza che vi siano allarmismi e necessariamente degli interventi di pericolosità”.

Contestatogli che la notizia si riferiva ad un evento verificatosi, testualmente “la notizia dell'evento verificatosi l'avevo già avuta, mentre le altre avrebbero fatto oggetto di una inchiesta che si fa successivamente” (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 10.10.91).

Il colonnello Fiorito De Falco escusso nuovamente, afferma di essere stato avvisato, quella sera, per via telefonica dall'ufficiale di servizio a Ciampino, che ritiene fosse il capo sala; di non aver avvertito il suo superiore generale Fazzino; che Guidi non gli aveva riferito di un traffico militare intenso. (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 31.01.92).

Ascoltata la telefonata delle 20.23, riconosce di essere l'interlocutore di Guidi; asserisce che non la ricordava; ammette che debba essere stata preceduta da una altra e che si stia parlando di qualcosa già a conoscenza di entrambi gli interlocutori. Anche lui afferma che a dodici anni di distanza una circostanza come quella dei diversi aeroplani americani che razzolavano possa essere dimenticata, e ripete, a contestazione che quel fatto non era stato ricordato nemmeno a un mese o a un giorno di distanza dal fatto, che egli non lo ricordava.

E così dichiara nel corso dell'interrogatorio dell'11.04.95: “...secondo le mie percezioni e per quanto riguarda il traffico militare americano quella sera non vi fu nulla di atipico, premesso che il termine “razzolare” significa andare a pelo d'acqua e cioè a bassa quota; comunque a fronte delle ulteriori contestazioni dell'ufficio di carattere anche tecnico oggi posso sciogliere la riserva del seguente punto: io pensai ad una collisione ma non la misi in relazione ad un eventuale velivolo in base alla nazionalità anzi, ebbi il dubbio che fosse addirittura un aereo regolarmente autorizzato a volare in quella zona e per il quale non era stata assicurata la necessaria separazione che è compito precipuo di un controllore del traffico aereo”.

Tenta di giustificarsi, dichiarando che diversi aeroplani razzolavano normalmente in quella zona e che diversi aeroplani non è un traffico intensissimo. Quanto alla sua ipotesi di esplosione, subito dopo che Guidi ha parlato di collisione, in relazione alla presenza di altri aerei, pur ammettendo che un velivolo esplose o perché “urtato” da un altro aeroplano o per una bomba a bordo fornendo la seguente spiegazione: ...PM: “o una esplosione, esplosione in volo, vorrei che lei ci spiegasse che cosa ha inteso dire quando ha posto una alternativa rispetto alla collisione”; Fiorito: “Se mi fossi ricordato di tutte queste cose l'avrei anche potuto dire subito, ma ora a distanza di tempo debbo ritenere che una esplosione volesse, almeno così, riferirsi ad una collisione in volo. Non posso escludere che poteva essere

anche, l'ho detto così, l'ho buttata così, una esplosione di un ordigno a bordo di un aeroplano” (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 31.01.92).

Ribadisce che c'erano sempre aeroplani americani e che per questo si tentava di entrare in contatto con Sigonella; afferma poi “l'altro grande aeroporto che esisteva nella zona era una portaerei dalla quale americani, notte e giorno, in giorni praticamente, senza soluzione di continuità, ogni volta che facevano esercitazione volavano continuamente”.

Quindi, a mo' di discolpa, esclama di ricordare la telefonata, ma non i suoi termini. Esclude di avere supposto che l'esplosione fosse stata cagionata da un missile; “se debbo dire la verità esplosione io l'avevo messa sempre in relazione a una esplosione dovuta a una collisione... perché l'aereo è pressurizzato; ogni qualvolta che c'è una lesione anche piccola, anche dovuta a un meteorite, perché non si è mai parlato di una eventuale, è raro, però ‘sti meteoriti cadono, quindi appena si ha una lesione nel guscio che è pressurizzato si ha, si ha una esplosione”.

Per effetto dell'ascolto della telefonata, ammette anche di aver parlato con Fazzino “adesso è chiaro che c'è la prova che ho parlato con Fazzino, però non me lo ricordavo”.

Come al solito non ricorda quello che ha detto a Fazzino. Afferma che di sicuro ha riferito tutte le circostanze riferitegli. Ma contestatogli che Fazzino nega che questo sia vero e che d'altra parte sarebbe stato suo dovere riferire, dice “io riferisco tutto ciò che succede, poi i dettagli posso anche non...”. Contestatogli che di certo non si trattava di dettagli – aerei americani che razzolavano, esistenza di esercitazioni, le ipotesi di collisione o di esplosione, oltre quanto poteva avere appreso in precedenza –, si proclama costernato e dice “può darsi che risulti da qualche telefonata”, rimandando qualsiasi ammissione a dopo la contestazione di un testo di una nuova telefonata.

Conclude asserendo “io mi rifiuto di pensare, per essere una persona che ci ha un pò di buon senso, non sono una persona, un genio, sono una persona di buon senso, mi rifiuto di pensare che all'indomani del fatto io non abbia parlato col generale Fazzino dei dettagli della cosa, quelli che mi erano noti, a meno che, ecco, posso pensare questo, che il colonnello Guidi o il colonnello Russo abbiano direttamente parlato con Fazzino” (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 31.01.92).

Ma le dichiarazioni rese da Fiorito De Falco non sono assolutamente convincenti, tenuto conto altresì delle affermazioni del generale Cesare Fazzino, all'epoca direttore dell'ITAV, che quasi categoricamente esclude di essere stato informato. Sulla presenza di aerei americani che “razzolavano” e sulla possibilità che vi fosse stata una collisione: “...GI:

“però queste persone erano a conoscenza di questa situazione di fatto, cioè nel caso la telefonata ci fosse stata, non le avrebbero semplicemente riferito la caduta di un aereo civile qualsiasi e basta, ma addirittura l’esistenza di un’esercitazione e di diversi aeroplani americani che “razzolavano”; Fazzino: “No, questo lo escludo nella maniera più assoluta che mi abbia detto cose di questo genere”; PM: “e anche che glien’abbiano parlato il giorno dopo”; GI: “il giorno dopo”; Fazzino: “anche il giorno dopo non mi hanno detto niente” (v. esame Fazzino Cesare, GI 31.01.92).

Il generale Cesare Fazzino dichiara che sin dalla sera dell’incidente fu ricercata l’assistenza degli americani, nella speranza che vi fosse una portaerei che potesse contribuire ai soccorsi. In tal senso gli era stato riferito nei giorni seguenti. Precisa che il giorno successivo all’evento aveva chiesto ai suoi collaboratori il colonnello Fiorito De Falco, capo del 2° Reparto ITAV, e il colonnello Sguerri, capo del 1° Reparto, se potevano essersi verificate collisioni e ne aveva avuto risposta negativa, giacché era stata rilevata l’assenza di velivoli militari nelle immediate vicinanze del DC9. E si dice assolutamente sicuro che né Fiorito De Falco né Sguerri gli riferirono che erano state compiute ricerche per escludere la presenza in volo di aerei che potessero essere entrati in collisione con il DC9. Né gli fu mai riferito del contenuto della detta telefonata. Nel corso di questi rapporti si parlò anche di eventuali portaerei ad anche su questa circostanza quei suoi collaboratori avevano risposto che erano state compiute ricerche per accertare ove si trovassero le portaerei statunitensi, o meglio l’unica all’epoca presente nel Mediterraneo, e che tali ricerche avevano avuto esito negativo. Egli era stato informato l’indomani, e non avvisato la sera stessa, perché la catena operativa fa capo ai comandi operativi ovvero ai ROC, mentre per l’ITAV v’è solo un obbligo di comunicazione.

Contestatagli la telefonata delle 20.22, la Bruschina-Marzulli, afferma che mai fu informato del contenuto di essa, ribadendo comunque quale avrebbe dovuto essere la catena informativa, e cioè capo sala operativa - ACC - ROC (v. esame Fazzino Cesare, GI 10.10.91).

Contestatagli in un successivo esame la telefonata delle 20.23, la Guidi-Fiorito De Falco, ribadisce la sua negativa “no, assolutamente, nessuno ha parlato con me quella sera” aggiungendo di aver saputo dell’incidente dalla radio alle 7 del mattino successivo. A seguito di contestazione di circostanze della conversazione, afferma di non ricordare assolutamente “perché non c’era motivo di non ricordarselo”. A questioni sul COP – l’ente da cui egli, secondo Fiorito, era stato informato – asserisce che a tale Centro Operativo di Pace compete di informare, al di fuori delle ore di servizio, i responsabili dello Stato Maggiore, il capo, il sottocapo, il

capo ufficio addestramento operazioni, su tutte le notizie concernenti la Forza Armata o che comunque possano interessare la Forza Armata. Non sa precisare se ciò avvenga, cioè se si debba avvisare il COP ogni qualvolta si verificano incidenti aerei coinvolgenti aeromobili civili. Esclude nella maniera più assoluta che gli sia stato riferito, né quella sera né il giorno dopo, di diversi aerei americani che razzolavano e dell'esistenza di una esercitazione. Ripete che l'indomani mattina s'era parlato dell'ipotesi della collisione, esclusa però nell'immediatezza giacché s'era accertato che tutti i velivoli italiani al tempo dell'incidente erano rientrati così come tutti i velivoli che volavano nell'area, come americani, francesi ed altri.

Dà una definizione più specifica del termine "razzolare". Razzolare non è solo volare bassi ma è anche "andare e venire", cioè ripetere più volte la stessa rotta, tipico delle esercitazioni (v. esame Fazzino Cesare, GI 31.01.92).

Riguardo alla circostanza del traffico americano non meraviglia che il generale Fazzino neghi di averne sentito parlare, considerato che per gli stessi operatori di sala si è accertata una fortissima resistenza ad ammettere che la sera dell'emergenza circolasse quella notizia di cui è traccia incontrovertibile dalle conversazioni telefoniche della sala in quelle ore cruciali del 27.06.80.

Addirittura il capitano Grasselli Mario, che aveva la responsabilità della sala, ebbe a dire di non aver "sentito nessuno parlare di traffico militare nella zona del disastro". Non aggiunge molto sui fatti e le persone che erano in servizio quella sera, ma riferisce circostanze d'interesse sul funzionamento dell'ACC "Non so dire chi sia l'ufficiale ACC menzionato nella telefonata (quella delle 20.22, ndr), non sono di certo io. Devo però dire che l'ACC comprendeva all'epoca anche la Difesa Aerea oltre che i controllori. Gerarchicamente il superiore in grado era Massari e quindi dipendevano da lui sia gli ufficiali ACC del controllo che gli ufficiali ACC della Difesa. Quelli dell'ACC Difesa non avevano radar diversi dai nostri. Potevano però ricevere notizie da altri siti radar della Difesa Aerea. Quelli dell'ACC Difesa potevano perciò essere a conoscenza di un numero di dati superiori a quello nostro. Ritengo perciò che l'ufficiale ACC di cui si parla possa essere più uno dell'ACC Difesa che uno dell'ACC controllo. Se fosse stato uno dell'ACC controllo un fatto del genere avrebbe sicuramente dovuto riferirlo a me. A maggior ragione al maggiore Massari". Dopo aver ascoltato la telefonata delle 20.31, testualmente: "non so dire chi sia il capo controllore con cui parla Trombetta. In effetti dovrebbe essere uno solo e cioè Massari" (v. esame Grasselli Mario, GI 23.07.91).

L'Ufficio sente costui anche in data 10.02.92; nel corso dell'escussione egli fornisce alcune importanti precisazioni riguardo al contatto con l'Ambasciata americana. Dopo l'ascolto della telefonata delle 20.39 (intercorsa tra l'ACC e l'Ambasciata) in primo luogo riconosce la voce dei seguenti interlocutori: Guidi, dalle parolacce; Massari, dalla cupezza della voce; Chiarotti, dall'erre moscia, quest'ultimo ufficiale chiamato perché buon conoscitore dell'inglese. Poi indica nell'ufficio del maggiore Massari il luogo dal quale viene fatta la telefonata. Quindi, circostanza di rilievo, ammette che la procedura adottata, quella cioè di chiamare l'Ambasciata, è utilizzata allorché si perde un aereo "...ossia quando ci perdiamo un aereo, che atterra sulla portaerei, e non chiude il piano di volo, noi per non dichiarare, mettere in moto tutto il soccorso e cose, chiediamo all'Ambasciata...". Questa volta, nella già straordinaria situazione c'è qualcosa di ulteriormente anomalo.

Mentre le altre volte s'è sempre chiamato un certo maggiore Brunswick o al più lo squadrone di Bagnoli, "in questo caso si chiede l'interno 550, che mi sembra che non è la normale procedura". Ricorda di essere lui la persona che dà le informazioni al colonnello Guidi nella telefonata delle 20.23, ma non ricorda in questo colloquio la parola di maggiore importanza e cioè quel razzolare che altri hanno già interpretato, e asserisce, allorché gli si chiede chi avesse dato quella informazione sugli aerei americani, di non ricordare, e "l'unico modo per saperlo è chiederlo al colonnello Guidi. Io d'altra parte prendevo ordini da Guidi e da Massari". Pur riconoscendo, e non poteva altrimenti, la sua voce nelle telefonate ascoltate, non riconosce con sicurezza nel Mario menzionato in quella delle 20.41 se stesso. Afferma soltanto "è possibile. In fin dei conti io ero lì quella sera ed era mio compito come supervisore mettere in moto il meccanismo di normale allertamento alla scomparsa di un aereo" (v. esame Grasselli Mario, GI 10.02.92).

Il tenente La Torre Antonio, controllore terminale Sud Roma, quella sera in servizio al radar, è la persona che ha gli ultimi contatti con il pilota del DC9. E' lui che lo autorizza a scendere, a causa del vento da quota 29.000 piedi a 25.000; che gli consiglia di "accostare" sempre a causa del vento, di circa 15-20 gradi verso Ovest; che lo accompagna sino ai limiti di copertura del radar di sua competenza. Ma non "vede" su quel radar nulla di strano né si accorge della scomparsa del DC9. E' il primo però a riferire un dato d'interesse sulle esercitazioni militari in aerospazi adiacenti o comunque interessanti aerovie civili; se essi avvengono su acque internazionali, le autorità militari comunicano solo "l'esistenza di

esercitazioni con la precisazione che il controllo aereo su di essi viene seguito da impianti militari” (v. esame La Torre Antonio, GI 12.11.86).

In un successivo verbale, a contestazione del fatto che nelle registrazioni radar si erano rilevate alcune tracce in prossimità di quella del DC9 afferma che esse devono essere definite spurie in quanto non accertate. Sul suo schermo non rilevò alcuna di queste tracce. Non sa perciò spiegarsi per quale motivo tecnico il computer nella sua registrazione riportò i punti spuri, non trasponendo l'immagine sullo schermo sotto il suo controllo (v. esame La Torre Antonio, GI 13.02.87).

Tale versione è confermata in sede di escussione da parte della Commissione Pisano che lo ha esaminato il 14.04.89.

Nell'esame testimoniale del 18.03.91 precisa di essere stato quella sera al settore terminale Sud Roma (TSR) con frequenza operativa 127.35. All'epoca era quello l'ultimo settore “cui era possibile ricevere il servizio radar. Dopo di che veniva fornito solo servizio procedurale sulla frequenza successiva 128.8, settore Operativo Sud”. Non ricorda chi fosse il suo controllore assistente. Specifica che ogni settore era dotato di due schermi radar, uno inferiore l'altro posto sopra; il primo operativo, il Marconi e l'altro di supporto, il Selenia. Ritiene che quella notte fosse operativo il Marconi. Subito dopo cade in piena contraddizione con quanto ha dichiarato alla Commissione Pisano. Qui aveva detto “successivamente vedendo i plottaggi del registratore del radar notai che nell'intorno dell'area dell'incidente erano presenti alcune tracce”. Dinanzi a questo Ufficio, due anni dopo, testualmente: “Io non ho mai visto il plotting radar. Ho visto a distanza di tempo su un giornale, mi sembra il Corriere della Sera, il tracciato radar del DC9”. Aggiunge “al momento in cui ho istruito il pilota a cambiare di frequenza, il transponder funzionava perfettamente... Fino a quel momento io vedevo regolarmente primario e secondario. Dopo non posso dire quello che è successo, perché l'aereo non rientrava nella giurisdizione mia ed era fuori della mia copertura”. Della stessa qualità incerta, controversa e suscettibile di riserve che ne incrinano l'attendibilità le sue affermazioni sulle ipotesi “ci dicemmo un pò in tanti che poteva essere stata una bomba”. (v. esame La Torre Antonio, GI 18.03.91).

Nel successivo esame gli vengono contestate tutte le contraddizioni delle sue versioni. Insiste nel dire che i plottaggi di cui ha parlato alla Commissione Pisano erano quelli del “Corriere della Sera”. All'epoca esisteva il capo sala, non esisteva il capo controllore né tale termine veniva comunemente usato in sala. Pertanto il capo controllore di cui si parla nella telefonata registrata non sa chi potesse essere ed arriva a dedurre che si tratti di una figura inesistente. Non conosce Trombetta, il capitano del soccorso

che lavora nell'ufficio adiacente; non lo ha mai nemmeno sentito nominare. Non sa se in sala fossero venuti Guidi e Fiorito De Falco. Non ha mai sentito parlare di traffico militare statunitense in zona del disastro. Non può rispondere sulla contestazione del PM secondo cui risultando in sala ACC interrogativi sulla presenza di traffico militare in zona si sarebbero dovuti verificare i tracciati radar, "perché questa attività si sarebbe dovuta svolgere nella sala calcolo, dove arrivano le informazioni e si possono ottenere, almeno credo non essendo io un tecnico, le relative stampate". Sullo stesso tono le ulteriori risposte. Unica d'interesse quella sulle esercitazioni militari, in cui ammette che i velivoli operativi pur volando con i transponder in funzione usano dei codici militari segreti, non rilevabili (v. esame La Torre Antonio, GI 23.07.91).

Di nessuna utilità le risposte dell'ulteriore esame, quello in cui gli viene fatta ascoltare la telefonata delle 20.39; qui riconosce Chiarotti e Guidi, ma è incerto su Massari (v. esame La Torre Antonio, GI 10.02.92).

Il terzo individuato è il tenente Corvari Umberto controllore al settore Sud. L'ufficiale viene sentito la prima volta nell'86. Egli era all'epoca del disastro addetto al controllo radio di voli civili nell'area compresa fra circa 100 miglia a sud di Ostia, la Calabria, la Sicilia e Malta. Il settore cioè che includeva l'Ambra 13. In occasione di quell'esame, nell'intento di delimitare la propria competenza dà una serie di notizie sul radar di Fiumicino, che saranno un giorno utili per comprendere la "capacità" dell'impianto Marconi. "All'epoca dei fatti - egli afferma - il Controllo radar di Ciampino aveva una portata di circa 100 miglia a Sud di Ostia. Conseguentemente il Controllo aereo oltre questa linea veniva effettuato via radio attraverso le comunicazioni TBT nonché dai dati rilevati dalla strumentazione di bordo e di terra. La limitazione alla portata radar da me sopraindicata si riferisce alla utilizzazione di sicurezza del radar stesso a fini del controllo del traffico civile, ma ritengo che la portata effettiva del radar stesso sia certamente superiore a quella di sicurezza".

Egli continua nella sua deposizione ricostruendo la sua condotta dal momento della presa in carico del DC9 fino alla perdita del contatto. Se ne riporta un utile stralcio: "allorché il volo Itavia IH870 uscì dalla copertura radar di Roma Ciampino, fu preso in carico da me che provvidi a segnare sulle strisce di volo l'ora di assunzione nel carico e la posizione dell'aereo in quel momento. Immediatamente il pilota dell'aereo mi chiamò sulla frequenza radio comunicandomi di essere a una distanza stimata, attraverso i due strumenti di bordo, da Palermo di circa 115 miglia. Chiesi al pilota allora di darmi uno stimato dell'ora di arrivo a Palermo dato che sullo stesso aeroporto era previsto l'arrivo di un aereo già in contatto con me che

precedeva il DC9. Il pilota mi rispose che l'ora prevista di arrivo si aggirava intorno ai 13 minuti. Accertatomi quindi della tranquillizzante distanza di sicurezza tra i due aerei sotto il mio controllo e in assenza di altro traffico, chiesi al pilota di richiamarmi solo quando avesse deciso di iniziare la discesa verso Palermo. La comunicazione fu chiusa dopo che gli comunicai che per il suo volo non c'erano ritardi previsti. Trascorso così qualche minuto credo 4 o 5, allorché io richiamai l'aereo, senza attendere il suo previsto contatto, comunicandogli che quando avesse voluto, avrebbe potuto iniziare la discesa senza alcuna ulteriore autorizzazione per portarsi con le modalità da lui prescelte, fino all'altezza di 8.000 piedi, momento in cui sarebbe stato preso in carico dalla torre di controllo di Palermo per l'avvicinamento definitivo e l'inizio delle procedure di atterraggio. Senonché non ebbi risposta dall'aereo. A titolo precauzionale potendosi ipotizzare il caso di mancato contatto radio con un velivolo, sia per un semplice difetto nelle apparecchiature di trasmissione sia per un disastro o un dirottamento, chiesi ad altro aereo in volo da Malta verso la Sardegna, di chiamare il volo 870, cosa che l'aereo mi comunicò di aver fatto senza risultato. Sempre più allarmato chiesi notizie al centro radar di Palermo e poi a quello di Catania, che a quel punto avrebbero dovuto visualizzare l'aereo, ricevendo in entrambi i casi risposta negativa. In questa attività fui coadiuvato dal capo sala da me chiamato e fu deciso di estendere il controllo anche ad altri settori radio della sala e furono allertati anche i centri di controllo stranieri vicini e fu chiesta anche assistenza al centro radar militare di Marsala. Da Marsala ricordo che venne risposto che negli schermi era visualizzato un aereo sempre nella aerovia Ambra 13 ma in altra posizione che io facilmente individuai nell'aereo proveniente da Malta da me precedentemente interessato. Fin dalla prima perdita di contatto radio, allorché chiesi l'intervento del capo sala venne allertato l'RSC di Ciampino i cui addetti, dopo aver lasciato trascorrere il tempo massimo in cui l'aereo avrebbe dovuto presentarsi all'aeroporto di Palermo, e cioè i 13 minuti stimati dal comandante dell'aereo e comunicati nel momento dell'unico contatto, dettero l'allarme all'RCC di Martina Franca" (v. esame Corvari Umberto, GI 12.11.86).

Come si nota, Corvari come gli altri presi in esame, non ricorda di voci di presenza di traffico militare, tanto meno statunitense. Molto più stringata la sua deposizione dinanzi alla Commissione Pisano: circa dodici righe. Qui però gli viene posta la domanda sulla presenza di velivoli statunitensi. Il problema s'era posto alla Commissione. Egli però sempre stringatamente risponde anche su questo punto: "Non sono a conoscenza

della presenza di velivoli stranieri in zona la sera del 27.06.80” (v. deposizione Corvari Umberto, Commissione Pisano 14.04.89).

Esaminato di nuovo da questo GI non ricorda i nomi dei suoi controllore assistente e assistente controllore che quella sera prestavano servizio al suo fianco al settore sud. Riferisce dello sbigottimento generale, ma nega che fossero state fatte ipotesi di abbattimento del velivolo. Egli dapprima stimò che si fosse verificata un’avarìa radio o che il pilota per distrazione avesse dimenticato di cambiare la frequenza radio. Quindi ritenne, allorché Palermo avvicinamento ed altri enti vicini riferirono di non aver avuto contatto radio, che fosse avvenuto un dirottamento in considerazione delle forti tensioni del momento nel Mediterraneo. Solo quando i radar della Sicilia riferirono di non vedere aeromobili in zona, egli fece l’ipotesi della caduta (v. esame Corvari Umberto, GI 18.03.91).

Di fronte alla contestazione delle telefonate, in particolare di quella delle 20.41 e 20.23 assume atteggiamento in tutto simile a quello degli altri suoi colleghi. Anzi in certi punti appare più reticente di coloro che lo hanno preceduto.

Dapprima non riconosce la voce di Guidi e la attribuisce ad un controllore anziano certo Pistoia, mai menzionato da altri e che sicuramente non aveva le stesse funzioni che mostra di avere colui che parla romanesco nella prima telefonata. Solo in seguito a diverse titubanze dichiara, ma sempre con molta incertezza, che la persona in questione potrebbe essere Guidi. Più realista del re. Dà poi nomi di persone, che però non ricorda se fossero presenti quella sera: Setzu, Galatolo, Cervesato (in seguito dirà che lo hanno sostituito per tre ore, da mezzanotte alle tre al suo settore). Fa poi un’importante ammissione: dichiara di aver parlato con Siracusa. Nega però di aver mai riferito in sala o al capo sala – pur ammettendo ulteriormente di aver parlato con Marsala – della presenza di aerei militari americani che razzolavano in zona e asserisce che di una notizia del genere ha sentito parlare per la prima volta nel 92 e solo dai giornali. Anche a seguito di molteplici contestazioni nega di aver dato o ricevuto od anche solo percepito una informazione del genere.

Pur ammettendo che egli era colui che aveva i contatti con i radar siciliani e cioè Marsala e Siracusa, nega che alcuno dei controllori di quei siti gli abbia riferito quelle circostanze. Ipotizza che “l’ente operativo della Difesa Aerea ... completamente avulso dalla sala Controllo ... altre persone con altre attitudini con altri specifici compiti” possa essere stata la fonte di quella notizia. Non sa però fare nemmeno un nome di coloro che vi prestavano servizio. Sa dire solo che vi erano addetti dei sottufficiali della Difesa Aerea Tattica, che operavano su linee sottoposte a registrazione –

quelle registrazioni che non vengono prelevate e sigillate da Massari e quindi non saranno sequestrate né più acquisibili agli atti. Nega di aver parlato con i giornalisti. Confonde Guidi con Massari.

Fornisce una spiegazione non credibile alla dichiarazione del precedente marzo in cui omise di elencare tra i siti chiamati quello di Siracusa - perché potrebbe averlo chiamato il suo assistente, di cui prima non ricordava il nome e poi ne ricorda più versioni (v. esame Corvari Umberto, GI 10.02.92).

Quindi a poco più di un'ora dal disastro secondo quanto risulta dalle conversazioni telefoniche, l'ACC della RIV diffonde la notizia secondo cui vi era traffico militare americano intenso in zona e nel periodo dell'incidente, notizia che all'ACC è con ogni probabilità pervenuta tramite la postazione della Difesa Aerea da radar siti nel Meridione più precisamente siciliani. Questa notizia viene diffusa a più enti nell'ambito di pochi minuti. Se ne tenta il riscontro presso più siti ed in esito si accetta il risultato negativo delle verifiche. Se ne parla sino al mattino successivo.

A questo proposito il capo sala operativa maggiore Massari Porfirio il 14.08.80 ha dichiarato: "Venuto a conoscenza del mancato contatto radio del volo in oggetto dopo aver avvisato, via telefono, tutti gli enti di controllo limitrofi e quelli della Difesa, informavo il Sottocentro di soccorso di Ciampino verbalmente in quanto il suddetto Sottocentro è attiguo alla sala operativa di Controllo".

Ma nell'ordine di ricostruzione della notizia di attività statunitensi c'è da considerare anche il rapporto operativo del controllore dell'RCC di Martina Franca, indirettamente menzionato nella relazione Pisano ed acquisito in originale da questo Ufficio.

Tale documento, definito anche quaderno di stazione o brogliaccio del soccorso, riporta la cronologia degli avvenimenti entro due colonne: la prima dedicata all'ora (l'orario è quello locale), la seconda alla descrizione. Ad ore 10.27, ovviamente post meridiem - peraltro l'annotazione precedente è ad ore 22.22 e quella seguente ad ore 10.34 corretta in 22.34 - e quindi ad ore 20.27, a un'ora e trenta circa dalla scomparsa del DC9, si annota "comunica uff. ACC Roma che in zona incidente trovasi traffico americano, chiede se necessario informare Ambasciata per notizie". La parola "comunica" viene poi cassata - non sappiamo quanto tempo dopo - dalle parole "tel. Bruschina che".

Nella relazione Pisano all'allegato G-3 si riferisce che l'ufficiale di servizio al momento della comunicazione ha rilasciato dichiarazioni in merito. In effetti il colonnello Nello Barale - ufficiale dell'AM chiamato dalla Commissione Pisano a svolgere indagini sul soccorso - a chiarimento

di quella annotazione, l'11.04.89 a Martina Franca, poneva al capitano Giovanni Smelzo, alcuni interrogativi e cioè: da chi provenisse la comunicazione; chi avesse effettuato l'annotazione; perché si era chiesto di interessare eventualmente l'Ambasciata USA; quale azione fosse stata intrapresa.

Il tenente Smelzo aveva risposto che la comunicazione era pervenuta dall'RSC di Ciampino, nella persona del maresciallo Bruschina, che a sua volta aveva ricevuto la notizia dall'ACC di Roma. L'annotazione era stata compiuta dal maresciallo Marzulli in servizio presso l'RCC. L'Ambasciata statunitense sarebbe stata chiamata per chiedere eventualmente l'intervento di mezzi USA in supporto alle operazioni di soccorso. Quanto alle azioni intraprese, era stato interessato il capo controllore del SOC, il quale aveva escluso la presenza di portaerei americane in zona; di conseguenza non era seguita alcuna azione dell'RCC.

Smelzo, il 22.06.91, alla fine conferma le risposte fornite a Barale e dichiara che l'annotazione sul quaderno di stazione non è stata da lui redatta bensì dal maresciallo Marzulli. La notizia gli fu riferita a voce dallo stesso maresciallo e per averne conferma si rivolse al SOC, che aveva sede nello stesso piano dell'RCC, parlando con il capo controllore cioè il maggiore Patroni Griffi.

Non ricorda se ha "autorizzato" Ciampino, cioè l'RSC, a chiamare l'Ambasciata USA - "è possibile che abbia detto a Ciampino di chiamare" - né ricorda se lo ha fatto prima o dopo la risposta di Patroni Griffi. Precisa un particolare di rilievo e cioè che non era mai accaduto che si chiamasse l'Ambasciata in caso di soccorso. Non ricorda se fece altre telefonate concernenti il traffico militare americano né se parlò con ufficiali dell'ACC di Ciampino. Ammonito a dire la verità su quanto aveva fatto per accertare la presenza della portaerei americana, risponde che non è in grado di ricordare, giacché "è passato tanto tempo" (v. esame Smelzo Giovanni, GI 26.07.91).

Il maresciallo Marzulli dell'RCC di Martina Franca in data 01.07.91, ricorda di aver parlato quella sera su Roma con il maresciallo Bruschina e con il capitano che gli sembra fosse Trombetta. Non ricorda però quante siano state le comunicazioni con Bruschina, né i contenuti delle singole telefonate. Non ricorda telefonate nelle quali si sia parlato di Ambasciata americana. Comunque ove si fosse trattato di americani, questi sarebbero stati chiamati solo per sapere se vi erano loro mezzi in zona e quindi per l'ausilio nelle ricerche. Autorità americane da contattare a tal fine erano esclusivamente a Napoli. Era avvenuto che si fossero rivolti a questo ente di Napoli per avere informazioni su esercitazioni o sulla presenza di mezzi

aeronavali in zone d'interesse. Ammette di aver seguito sui mezzi di informazione le vicende e le polemiche su Ustica, ma di non essere stato stimolato nella memoria di attivazioni con gli americani.

Dopo l'ascolto della telefonata ad ore 20.22 (Marzulli-Bruschina), riconosce la propria voce, riconosce quella del suo interlocutore, ricorda il contenuto della conversazione. E cioè che Bruschina aveva saputo dal capo controllore che in zona c'era stato traffico militare americano intenso; che ne aveva parlato immediatamente con Smelzo; che era assolutamente impossibile "lasciare" ovvero trascurare una notizia del genere. Asserisce di non ricordare altri particolari se non qualcosa di concernente Napoli.

Ammonito, ribadisce di ricordare, anche se non con la massima sicurezza, di aver chiamato Napoli e cioè l'ente americano di cui ha già parlato, e ammette che potrebbe aver chiamato il capo controllore Patroni Griffi, chiedendogli di informarsi sulla presenza di mezzi americani in zona.

Ammonito nuovamente sulla base del contenuto della telefonata, testualmente risponde "per il lavoro che facevo a me interessava solo il soccorso. Era irrilevante sapere come fosse successo il disastro. Sarebbe stato rilevante sapere solo se c'era una portaerei, perché ciò avrebbe consentito l'intervento di elicotteri. Se ci fossero stati soltanto degli aerei, ciò per me sarebbe stato irrilevante e non di mia competenza".

Ammette che non sa spiegarsi a cosa servisse l'Ambasciata americana. Non sa spiegarselo ora, al momento dell'esame testimoniale ed anche allora, al tempo della telefonata, stimò probabilmente che l'Ambasciata non c'entrasse nulla.

A contestazione se si fosse posto il problema di cosa c'entrasse l'Ambasciata americana, testualmente risponde: "io ho preso la notizia e basta. Non ricordo cosa abbia fatto Smelzo. C'erano due ufficiali superiori. Io posso essermi anche assentato. L'altro ufficiale superiore era il colonnello Lippolis, che ci aveva raggiunti nell'ufficio dell'RCC, di cui egli era il comandante". (v. esame Marzulli Pietro, GI 01.07.91 h.12.20)

Dopo aver riflettuto circa nove ore dichiara che il riferimento fatto da Bruschina all'Ambasciata americana potesse essere stato determinato da incompetenza di costui o anche da incompetenza propria per ignoranza di un canale che Bruschina conosceva. (v. esame Marzulli Pietro, GI 01.07.91 h.22.53).

Nel successivo esame dichiara di poter essere entrato in contatto sia con il COSMA che con il COP. Di altra telefonata in cui si menziona traffico militare americano, quella delle ore 21.45, riconosce le voci di Smelzo e di Patroni Griffi. (v. esame Marzulli Pietro, GI 26.07.91).

Nell'ultima escussione, dopo aver riconosciuto delle voci di conversazioni telefoniche e interpretato due diminutivi, riferisce che quando vi era bisogno di avere notizia su velivoli americani, si faceva capo al Centro Nato di Bagnoli (NA), ove conosceva anche un ufficiale di nome Nadzer o Nadzet. (v. esame Marzulli Pietro, GI 14.01.92).

Il maresciallo Bruschina, colui che chiama Smelzo alle ore 20.22 e gli comunica del traffico americano molto intenso in zona e nel periodo, era all'epoca addetto alla radio dell'RSC di Ciampino e la sera del disastro si trovava in servizio.

All'inizio del primo esame, ricorda ben poco, sia perché, asserisce, il disastro era avvenuto fuori giurisdizione - di Martina Franca e non di Ciampino - sia perché erano passati diversi anni. Non ricorda se ha parlato con un certo Marzulli, pur conoscendo un Marzulli Pietro che crede prestasse servizio nella Puglia, a Martina Franca. Non ricorda chi fosse di servizio con lui quella sera. Allorché glielo si contesta, ritiene che il maresciallo Bozicevich potrebbe essere stato in servizio quella sera.

Dopo questa contestazione ha un improvviso ritorno di memoria e spontaneamente dichiara che poco tempo dopo l'incidente, da dieci a sessanta minuti, un addetto al Controllo di Roma Ciampino, si era affacciato all'ingresso dell'RSC - che dava direttamente sulla sala radio (la situazione dei luoghi ad oltre un decennio si è modificata ed è questa una delle tante estreme difficoltà in cui si è mossa l'inchiesta) - e gli aveva detto di avvisare Martina Franca che in zona c'era traffico militare americano, e ciò al fine di "rimbalzare" il messaggio ai piloti degli elicotteri che in quel momento si stavano avviando sull'area dell'incidente. Proprio Bruschina aveva supposto si trattasse di una portaerei, cioè che vi fosse anche una portaerei.

Subito dopo nuova caduta della memoria. Non sa dire chi fosse la persona che gli aveva riferito del traffico militare americano, anche se è sicuro che era uno del Controllo, conosciuto di vista. Non sa dire che grado avesse, anzi non sa nemmeno se fosse un militare o un civile, anche se - deve ammettere - all'epoca il Controllo era nella competenza militare. Per giustificare la sua risposta deve affermare - anche se subito dopo dice che non ne è certo - che questa persona al momento in cui si affacciò nel suo ufficio, era in abiti borghesi.

Non sa dire come il Controllo potesse avere individuato o comunque sapere di questo traffico, anche se afferma che dalla visione del radar quelli del Controllo potevano individuare decolli ed atterraggi su portaerei. Giustifica il fatto di aver parlato di portaerei, giacché un traffico aereo può concentrarsi in alto mare solo se vi è una portaerei. E proprio questo tipo di

traffico può costituire, con gli atterraggi e i decolli, pericolo per gli elicotteri che volano ad altezze non elevate.

Ricorda di aver trasmesso a Martina Franca la comunicazione del Controllo. Ricorda anche la ragione per cui rammenta le circostanze sopra menzionate. Nell'immediatezza la comunicazione del Controllo gli sembrò "gratuita" ovvero senza importanza; solo ad alcuni giorni di distanza, allorché apparvero sulla stampa le prime ipotesi di abbattimento dell'aereo, quell'avviso gli tornò alla mente e gli si impressero.

Non ricorda se nel corso delle conversazioni predette fece menzione dell'opportunità di interessare l'Ambasciata degli Stati Uniti. Ricorda solo che qualcosa fu detto a proposito dell'Ambasciata americana, ma non ricorda se dalla persona del Controllo o se da quelli di Martina Franca. Egli comunque non chiamò la legazione statunitense. Specifica infine cosa intende per "zona" e cioè un'area non vasta, che i velivoli del soccorso avrebbero dovuto attraversare e nella quale avrebbero dovuto operare; e, quanto alle modalità di conoscenza del traffico americano da parte del Controllo, che tale notizia oltre che dalla visione del radar, la si sarebbe potuta apprendere anche da comunicazioni telefoniche o scritte come i Notam (v. esame Bruschina Roberto, GI 11.06.91).

Nel successivo esame testimoniale ricorda, sulle fattezze del soggetto del Controllo che gli fece la comunicazione in questione, solo che dimostrava una trentina di anni. Esclude che fosse un aviere, perché costoro sono molto giovani e indossano sempre la divisa, mentre il nostro era, come detto, in borghese e quindi poteva essere sia un ufficiale che un Sottufficiale. Descrive poi i locali del suo ufficio, compilandone anche uno schizzo planimetrico; dapprima una sala radio, su cui si apriva la porta dell'ufficio; poi la sala operativa con i telefoni. Egli lavorava, come detto, alla radio; ricevette, essendo il suo ufficio nel primo locale, la comunicazione; quindi, dal momento che gli altri due del suo ufficio erano impegnati ai telefoni, chiamò personalmente Martina Franca. Parlò per telefono, anche se avevano contatti radio, oltre che con i velivoli del soccorso aereo dipendenti, sia con la rete nazionale dei Centri del soccorso, sia con la rete internazionale collegante i capimaglia di tutti i Paesi del Mediterraneo.

Ribadisce che il traffico intenso cui si era fatto riferimento era un traffico militare statunitense e conferma che in occasione di disastri non si era mai fatto capo ad ambasciate.

Dopo l'ascolto della telefonata delle 20.22, la riconosce, si ricorda che il suo interlocutore era un ufficiale ed ammette che il contenuto della telefonata è diverso da quello che ricordava. Dichiara che gli aerei del traffico militare americano avrebbero potuto ausiliare il soccorso riferendo il

punto in cui il velivolo civile si era inabissato, sia per averlo visto direttamente, sia per averlo visto attraverso i radar della portaerei. Pur a contestazione che la frase “siccome c’era traffico americano in zona molto intenso” ci si riferiva a tempo diverso da quello della telefonata e quindi ci si riferiva ad interesse non direttamente collegato al soccorso, ribadisce la sua interpretazione che appare nella sua incongruenza e cioè che “il discorso era finalizzato alle preoccupazioni delle interferenze con gli elicotteri del soccorso”.

Non tentarono di mettersi in contatto diretto con la portaerei né con gli aerei, perché una simile procedura non era prevista né essi avevano le relative frequenze (v. esame Bruschina Roberto, GI 20.06.91).

Esaminato per la terza volta nel giorno immediatamente seguente asserisce di non aver ricordato chi fosse l’ufficiale della notizia. Non conosce diversi controllori che avevano operato quella sera nella sala operativa dell’ACC di Ciampino e cioè Grasselli, La Torre, Corvari. Esibitagli della documentazione sequestrata presso l’RSC, non riconosce la sua grafia in un appunto manoscritto, sicuramente concernente la caduta del DC9 Itavia - sia perché v’è riportato un ultimo rilevamento al punto Condor, sia perché v’è descritta la rotta di un Itavia 870 DC9, sia perché v’è un conteggio di persone a bordo sostanzialmente coincidenti con quelle sull’IH-870 - e sul quale appare come ultima annotazione il numero telefonico di “Attache amb.ta USA 4674 int. 550”.

L’appunto, afferma, potrebbe essere stato scritto dal suo collega maresciallo Bozicevich. Riconosce invece diverse annotazioni sul quaderno di stazione, precisando che egli registrava secondo l’orario zulu, diversamente da Bozicevich.

Nel terzo documento esibitogli, di cui si rileva l’importanza nel paragrafo dedicato a colui che lo redasse, gli sembra di riconoscere la grafia di Trombetta, e cioè del capitano suo diretto superiore, responsabile dell’RSC (v. esame Bruschina Roberto, GI 21.06.91).

Esaminato per la quarta volta, Bruschina continua con i “non ricordo”. Non ricorda altre telefonate. Non ricorda se al momento della telefonata in questione (quella delle ore 20.22) fosse presente il capitano Trombetta, anche se presume che dovesse essere già arrivato, essendo avvenuta la telefonata a circa un’ora e mezza dall’evento ed essendo l’abitazione del suo superiore a mezz’ora - tre quarti d’ora di tempo da Ciampino. Contestatagli la telefonata delle 20.31 (“pizza” B - Martina Franca - canale 10 giro 310), quella in cui Trombetta afferma “qui... stava parlando il capo controllore che lì ci doveva essere la portaerei”, dichiara di non avere ricordi di tutta la notte. Non conosce il capo controllore. Non ha scritto il numero

dell'Ambasciata. Ribadisce che non ha ricordi di quella notte. Non ricorda se lo ha passato ad altri. Non sa nulla della chiamata del capo controllore all'Ambasciata americana. Conosceva alcuni ufficiali dell'ACC, ma solo di vista e non di nome. (v. esame Bruschina Roberto, GI 24.07.91)

I due che prestarono servizio quella sera con Bruschina all'RSC sono, come già s'è detto, il capitano Trombetta - di reperibilità a casa, e richiamato in ufficio - e il maresciallo Bozicevich - di turno in ufficio, addetto alla sala operativa o Ufficio Operazioni per le comunicazioni telefoniche.

Bozicevich ammette di aver chiamato, subito dopo la comunicazione da parte dei "controllori" della scomparsa del DC9 Itavia, il capitano Trombetta a casa. Ricorda di aver fatto numerose altre telefonate, tra cui ai Carabinieri, alla Marina, agli elicotteri del 15° Stormo, a Martina Franca, con le diverse linee telefoniche di cui la sala disponeva: la SIP, la militare, la militare aeronautica ed altre. Ricorda che tutte le comunicazioni venivano segnate su un brogliaccio, anche se a volte ciò avveniva in un secondo momento, perché nell'immediatezza si riusciva solo a prendere appunti che di seguito venivano trascritti sul quaderno. Così s'è fatto anche la sera di Ustica, ma in esito "il brogliaccio fu preso dall'ufficio del comandante e collocato in un armadio di sicurezza tipo cassaforte ... Quel brogliaccio è stato messo da parte e non più usato; ricordo che dovemmo iniziarne un altro. Non so dove sia finito il brogliaccio". Ricorda però di conversazioni che facevano menzione di traffico militare statunitense. Ricorda anche che sulla frequenza 6715, quella del soccorso, si sentivano frasi in americano, sia prima che dopo la segnalazione dell'incidente, e che tali comunicazioni in americano disturbavano a tal punto che il soccorso non riusciva a parlare con gli elicotteri. Non ricorda se si sia parlato di Ambasciata americana. Dopo aver ascoltato la conversazione delle 20.22 Bruschina-Martina Franca, dichiara di non ricordare assolutamente quella telefonata, né se Bruschina gliene avesse parlato (v. esame Bozicevich Massimiliano, GI 20.06.91).

Esaminato di nuovo, conferma che il capitano Trombetta era stato chiamato subito dopo la notizia della sparizione del DC9 e che aveva raggiunto Ciampino in breve tempo giacché abitava nella zona delle Tre Fontane.

Esibitigli i documenti già mostrati a Bruschina, riconosce la sua grafia in annotazioni sul quaderno di stazione. La riconosce anche sull'appunto in cui appare l'annotazione concernente l'Ambasciata americana, ma asserisce di non conoscere il significato della parola "attachè" che legge secondo la pronuncia italiana. Contestatogli che si tratta di parola francese che significa addetto, dichiara di non conoscere le lingue. Contestatogli che, avendo di certo appreso oralmente il testo dell'appunto, ha trascritto con esattezza il

termine francese, dichiara “parlavo solo l'inglese alla napoletana”. Non ricorda chi gli ha dato l'informazione. Non sa spiegare il significato della lettera “F”, scritta ad inchiostro rosso, annotata sotto l'appunto. Afferma che se è scritto “attaché” l'annotazione forse si riferisce a un addetto francese. Afferma altresì di non aver avuto contatti con l'ufficiale ACC che avrebbe parlato di traffico militare statunitense intenso.

Sulla “F” in calce all'annotazione dà poi un'altra spiegazione: potrebbe essere la sigla di un velivolo impiegato nel soccorso. Contestatogli che sugli appunti in questione i velivoli del soccorso sono sempre indicati con cinque lettere e che comunque esso teste barra con linee orizzontali gli argomenti, per cui tra l'appunto “attaché” e la “F”, se si fosse trattato di argomenti diversi, sarebbe stata tracciata una linea divisoria, dichiara “non ricordo più nulla”. Ammonito, ripete “non ricordo più nulla, ripeto. Chiedo tempo per riflettere”.

Sospeso l'esame e riaperto dopo circa cinque ore, si deve prendere atto che il teste versa in stato di prostrazione e ripete di continuo di “non farcela a ricordare le circostanze” richiestegli (v. esame Bozicevich Massimiliano, GI 01.07.91).

A distanza di qualche giorno ad inizio di esame, spontaneamente dichiara “Sono molto sofferente, la psicosi non mi funziona più. Mi hanno ammazzato. Non voglio parlare più”. Risponde poi che non sa chi fosse il capo controllore in servizio quella sera, affermando però che doveva essere un maggiore o un capitano.

Fattigli i nomi di Massari, Grasselli e La Torre, dice di aver sentito i nomi del primo e del terzo, ma di non sapere se fossero in servizio la sera del disastro. Spontaneamente aggiunge “erano turnanti. Non so dire chi fosse. Ero già pazzo, ma da quella sera ... Meno male che a un certo momento è venuto il capitano Trombetta e ha cacciato via tutti”. Alla fine ammette “quel numero (dell'Ambasciata nde) credo di averlo avuto da uno del Controllo” (v. esame Bozicevich Massimiliano, GI 24.07.92).

Esaminato per la quarta volta, non ricorda chi fossero le persone del Controllo che spesso entravano nell'RSC, né se tra loro vi fosse il capo controllore. Non ricorda di qualcuno che parlava con Bruschina di traffico militare americano. Contestatogli che Trombetta aveva dichiarato di aver udito Bruschina parlare con qualcuno di intenso traffico americano, non ricorda, “faccio sforzi, ma non riesco a ricordare”. Contestatogli che al momento in cui Trombetta ha percepito il discorso di cui sopra, egli, dando le spalle al Bruschina e al suo interlocutore, stava parlando con esso Bozicevich, per cui questi poteva percepire come Trombetta e addirittura vedere l'interlocutore di Bruschina, risponde nuovamente che non ricorda

questo interlocutore, ricorda soltanto che Bruschina diceva “che c'era un traffico intenso in quella aerovia, che l'avevano visto al Controllo ... che c'era un traffico di esercitazione e che c'era pure un'esercitazione” (v. esame Bozicevich Massimiliano, GI 23.01.92).

Trombetta, comandante del sottocentro del soccorso di Ciampino, all'epoca col grado di capitano, è stato anche lui più volte esaminato sulla vicenda e ha reso dichiarazioni inattendibili per più verbali e solo al termine ha manifestato segni di resipiscenza.

La sera del disastro, afferma, fu avvisato a casa dal maresciallo Bozicevich e dopo aver impartito disposizioni per telefono raggiunte l'aeroporto nell'ambito di mezz'ora dal momento in cui era stato notificato al reparto l'evento, abitando egli a una quindicina di minuti da Ciampino. Al reparto trovò, oltre Bozicevich, Bruschina. Descrive quindi dettagliatamente i collegamenti radio e telefonici del suo reparto e le modalità della registrazione delle comunicazioni; esse non avvenivano presso il reparto, bensì presso gli interlocutori; le comunicazioni con l'ACC e l'RCC sarebbero state registrate cioè a Ciampino e a Martina Franca, come in effetti s'è verificato. Descrive poi in particolare i rapporti con l'ACC - particolarmente rilevanti ai fini della vicenda in questione. Abitualmente essi avvenivano tramite telefono punto a punto; a volte erano necessarie presenze di persona e in tali casi erano il capo controllore e i supervisori - i controllori erano alle consoles e non potevano abbandonarle - che raggiungevano l'RSC. All'epoca c'erano supervisori alla sala operativa e supervisori ai settori. Sia il capo controllore che i supervisori erano ufficiali.

A questo punto, allorché s'entra nel merito dell'episodio, iniziano i ricordi errati o parziali. Asserisce, in primo luogo, di non aver visto, quella sera, nessuno dell'ACC, né i due sottufficiali gli riferirono di aver ricevuto “visite” di personale dell'ACC. Gli sembra che all'epoca fosse comandante dell'ACC e della RIV il colonnello Guidi. Se non ricorda male, ricorda che Bruschina aveva parlato della possibilità di richiedere l'intervento degli americani “per la ipotesi che navi della 6^a Flotta fossero presenti nel Mediterraneo”.

Presume che ne parlasse al telefono, di certo non a lui; non sa, ovviamente, con chi stesse parlando. Stimò - ricorda - non praticabile la strada, giacché si sarebbe dovuto passare con la linea SIP attraverso il comando USA di Agnano, quello stesso ente che veniva contattato ogni qualvolta si verifica Incerfa per quei voli statunitensi con decollo da territorio italiano e atterraggio su portaerei senza chiusura del volo. Afferma comunque che a sua memoria non è stato mai richiesto il soccorso statunitense in caso di incidenti aerei. Qualora vi fosse stata notizia della

presenza di unità aeree o navali statunitensi in zona, avrebbe dato disposizioni per conoscere la specie del traffico aereo, chiedendo sia al controllo del traffico (ACC, Torri e Flight Information Center) sia interessando l'ente della Difesa Aerea competente. Non conosce altri canali per queste informazioni né ritiene che ne esistano.

Asserisce poi che non gli fu riferito di alcun traffico militare statunitense in zona, né capisce chi avrebbe dovuto riferirglielo, e prosegue in questo suo atteggiamento rispondendo alla successiva domanda che una notizia del genere, qualora a conoscenza di uno dei suoi dipendenti, non avrebbe dovuto essergli riferita nella qualità di comandante del Reparto.

Ammonito e a precisa domanda se un fatto del genere dovesse essere riferito al comandante del Reparto, risponde - modificando sostanzialmente la precedente risposta - "presumo di sì". A domanda se il fatto gli fu riferito, risponde di non ricordare; ricorda soltanto di aver captato una telefonata di Bruschina e ritenendo che costui stesse parlando di soccorso e salvataggio, scartò l'ipotesi per i motivi già detti. Si riferisce ovviamente al discorso sulla possibilità di richiedere l'intervento degli americani "per la ipotesi che navi della 6ª Flotta fossero presenti nel Mediterraneo".

Bruschina non ritornò sull'argomento. Nemmeno in occasione delle polemiche su presenze militari in zona; la sua memoria è stata stimolata su quel discorso di Bruschina. Comunque su tutte le comunicazioni di quella sera furono presi appunti che tuttora conserva.

Da queste dichiarazioni e da quelle di Bozicevich che aveva parlato della "chiusura" del quaderno di stazione dopo l'evento di Ustica e la sua conservazione nella cassaforte del comandante prese le mosse il decreto di perquisizione e sequestro nell'ufficio del maggiore Antonio Trombetta, nella sede del Sottocentro Coordinamento Soccorso Aereo dell'aeroporto di Ciampino (v. decreto di perquisizione e sequestro 20.06.91); perquisizione che portò al sequestro del quaderno contenente, tra l'altro, annotazioni sul contatto con l'Ambasciata americana e la cronologia dei soccorsi effettuati nei giorni 27 e 28 giugno.

Costui riferisce inoltre di aver redatto due "stralci" sull'evento. Un primo richiestogli dall'RCC sull'attività compiuta quella sera; un secondo richiestogli dal livello superiore sull'attività del Reparto in merito al disastro di Ustica. Quest'ultimo ritiene dovesse essere usato per una relazione della Commissione Pisano, dalla quale non è mai stato interrogato.

Non ricorda se negli "stralci" ha fatto menzione della telefonata di Bruschina; non ricorda se negli appunti usati per la redazione degli "stralci" ci fossero annotazioni relative a questa telefonata; non ricorda se Bruschina avesse parlato di qualche altra circostanza.

Ammonito nuovamente dichiara “può darsi che si sia parlato di Agnano o dell’Addetto militare statunitense. Ricordo che una volta abbiamo fatto un’esercitazione internazionale di soccorso con la 6^a Flotta e l’ordine di esercitazione ho dovuto portarlo personalmente all’Ambasciata americana a Roma. Non abbiamo un canale con l’Ambasciata. Fu un caso eccezionale. Non saprei a chi rivolgermi ... Al Comando di Agnano ... non pervengono soltanto le richieste di cui ho parlato (quelle su cui s’è diffuso a lungo e concernenti esercitazioni; nde) ma anche richieste interessanti il soccorso”.

A questo punto del verbale, il PM rileva che per avere una risposta sulla possibilità di attivazione del soccorso da parte statunitense sono occorse due ore di esame testimoniale. Dopo aver specificato le modalità del contatto con Agnano ammette di non essere mai ricorso alla collaborazione degli americani, e che comunque la procedura non prevede passaggi attraverso l’Ambasciata americana, tanto meno attraverso gli uffici degli addetti militari. Non ricorda se Bruschina fece menzione dell’Ambasciata americana.

Contestatogli che esiste registrazione della telefonata di Bruschina, ribadisce che non ha altri ricordi della conversazione di costui.

Ascoltata la registrazione, ripete che non ha memoria di quella telefonata, e che Bruschina non gli ha riferito di essa. Contestatogli che dal contenuto della telefonata s’evince che attraverso la presenza in zona di traffico militare statunitense si sarebbe potuto desumere il punto di caduta del velivolo civile, risponde che gli elementi forniti dal Controllo erano sufficienti per iniziare le operazioni di soccorso.

Contestatogli, a richiesta del PM, che appare incredibile che la presenza di portaerei e aerei americani in zona fosse indifferente all’organizzazione di operazioni di soccorso, risponde “non so cosa rispondere”. Ammonito ancora, dichiara di non aver ritenuto il discorso sulla presenza americana utile ai fini del soccorso.

A questo punto il teste è ammonito nuovamente e formalmente invitato a riflettere sulla inattendibilità delle sue risposte; quindi l’esame viene sospeso (v. esame Trombetta Antonio, GI 20.06.91).

Esaminato nuovamente l’indomani, ad inizio di verbale dichiara di aver avuto modo di riflettere e di ricordare alcune circostanze. Dopo aver dato risposte sulla documentazione sequestrata presso il suo ufficio, dichiara che non sa spiegarsi il numero dell’Ambasciata americana su un appunto di cui s’è detto sopra. Rilevando che se è stato scritto dopo un’annotazione relativa all’incidente occorso all’I-BADE nei pressi di Pisa, registrata alle ore 22.25, ritiene che quell’annotazione possa essere stata registrata prima

del suo arrivo al reparto che colloca tra le 22.45 e le 23.00 - tutti questi orari in ora locale; nde.

Contestatogli che nell'esame del giorno prima aveva dichiarato di aver percepito il contenuto della telefonata, riprende la serie dei non ricordo. "Non ricordo, non avendo la collocazione temporale della telefonata, se ho percepito direttamente la telefonata e se il contenuto di essa mi è stato riferito dallo stesso Bruschina ... Ho ricordato anche, a proposito della presenza di mezzi statunitensi, che ad una certa ora Martina Franca riferì che tramite il SOC aveva accertato che la notizia era infondata. Non ricordo però se la notizia direttamente fu presa da me o da altri" (v. esame Trombetta Antonio, GI 21.06.91).

Proseguendo nella serie di telefonate in cui si menziona il traffico militare americano, la terza di quelle che costituiscono i passaggi fondamentali di questa vicenda, intercorre tra Martina Franca RCC e Roma COP e coloro che parlano sono il tenente Smelzo e il maresciallo Berardi.

Di interesse in primo luogo le battute registrate, ovviamente presso l'ente chiamante, prima che si stabilisca la comunicazione. Voce non identificata ripete quanto risultava dalla prima telefonata, quella delle 20.22, e cioè che: ufficiale dell'ACC aveva comunicato all'RSC di Ciampino la presenza di traffico americano, che (inc.) "Ambasciata per notizie", "parecchio traffico, però è di quelli non... c'è...". Proprio in questo istante si apre la conversazione tra i due siti. Al tenente Smelzo risponde il maresciallo Berardi, che immediatamente mostra il suo carattere. Al tenente che chiede dell'ufficiale risponde "eh, guardi dica a me per cortesia, non cerchiamo sempre l'ufficiale" e alla seguente battuta di Smelzo "cioè no... è una cosa abbastanza seria", ribatte "e perché io mica mi metto a ridere quando mi dite...".

Dopo questo non simpatico inizio si ha la conferma che il COP era già stato avvisato, come si riscontra che il COP è già tempestato di chiamate: "un attimo che chiamano da 700 posti" esclama infatti Berardi.

Segue una sorta di dialogo tra sordi, giacché mentre Smelzo tenta di comunicare l'ultimo punto noto, l'altro richiede più volte chi abbia detto che l'aereo è caduto, preoccupandosi dell'enorme numero di telefonate che sarebbe costretto a fare se fosse certo che è caduto. Smelzo, sulla base della notizia del traffico militare americano, chiede se il COP sa di presenza di portaerei. Ma Berardi ribatte più volte, interrompendo anche il discorso del suo interlocutore, che una notizia del genere deve saperla Martina Franca "deve saperlo Martina Franca perché ha i radar nella zona" e "più di loro non lo sa nessuno".

Smelzo, accogliendo l'invito, dopo aver detto che Martina Franca non lo sa, verifica nuovamente in modo piuttosto semplicistico la conoscenza del suo sito, girando il quesito non si sa a chi, ma con ogni probabilità alla "vasca" ove si trovavano anche le postazioni della Difesa come è presumibile anche in base a una risposta che dà ad un successivo "invito" di Berardi. All'affermazione di Smelzo secondo cui Martina Franca non sa nulla, Berardi aveva già esclamato, nel tono che appare gli sia solito, "e figuriamoci se lo sa lo Stato Maggiore!". Segue l'invito da parte di costui ad informarsi presso la sala operativa del SOC, cui Smelzo risponde "non lo sa, non lo sa, non ha controllato niente" "qui non lo sanno...". Poi diretto verso l'interno - e cioè sempre nella "vasca" ove ha, o aveva al tempo, sede la sala operativa del SOC di Martina Franca - chiede "(inc.) sai se c'è la portaerei in quella zona?". Quindi di nuovo a Berardi "no, non sa niente". Continua la serie a dir poco penosa di battute di Berardi, che val la pena di riportare integralmente "e nemmeno noi"; Smelzo "voi non lo sapete?"; Berardi "come facciamo a sapere se c'è la portaerei lì?"; Smelzo "vabbè, che ne so, voi siete lo Stato Maggiore , Centro Operativo"; Berardi "eh..."; Smelzo "vabbè, non lo sapete...?!"; Berardi "no". Conclude la telefonata una insistente serie di richieste del maresciallo per sapere chi ha detto che l'aereo è caduto. Quindi ulteriori elementi di conferma circa la presenza di traffico americano pervengono dai collegamenti telefonici intercorsi tra il COP e l'RCC di Martina Franca.

In particolare il maresciallo Berardi escusso, ammette di essere stato in servizio, la sera del disastro, al COP. Asserisce di ricordare vagamente le comunicazioni di quella sera.

La prima comunicazione sull'incidente gli pervenne dai Carabinieri o dal COSMA; a sua volta provvede ad informare l'ufficiale di servizio; questi, con il suo aiuto, informò tutti gli enti previsti dalla direttiva al tempo vigente. Afferma che quella sera e durante la notte non ci fu nulla di strano, e di ricordarsi del fatto solo per averne parlato con la moglie. Ammonito, ribadisce di non ricordare altro, perché sono passati undici anni. Al che l'esame viene sospeso (v. esame Berardi Antonio, GI 15.07.91).

Alla ripresa non muta atteggiamento e comincia confermando di non ricordare altro oltre quello già dichiarato. Non ricorda con chi ha parlato per telefono quella sera; non ricorda se ha parlato con Martina Franca; non ricorda se ha parlato con Smelzo, nome che non gli è nuovo. Lettagli la telefonata in questione esclama non interrogato "chi gliel'ha detto che sono io che parlo?". A questo punto viene invitato a non mostrarsi indisponente come nella telefonata, e ammonito più volte al punto tale da rendere necessaria, nel luogo dell'atto, la presenza di un ufficiale di PG. Nonostante

l'ammonizione persiste nell'usuale comportamento "non so assolutamente di cosa si sta parlando. Non mi ricordo niente ... al COP c'è un solo Berardi. Quella sera ero di servizio ... ribadisco anche adesso che l'ho sentita tutta, la telefonata non me la ricordo...". Afferma che durante il servizio prendeva appunti su un brogliaccio, anzi su un vero e proprio registro, che però sarebbe andato smarrito come dettogli dallo Stato Maggiore, quando vi fu convocato prima di comparire dinanzi alla Commissione Parlamentare per le stragi. In effetti presso la Commissione gli fu mostrato una sorta di brogliaccio, che egli non riconobbe per quello da lui compilato. Sospeso nuovamente l'esame per consentire l'audizione della registrazione della telefonata, dopo l'ascolto dichiara "riconosco per mia la voce della persona che comunica con il tenente Smelzo. Ricordo ora anche questa telefonata".

Aggiunge che la notizia della scomparsa poteva essere pervenuta solo da tre enti: il ROC di Martina Franca, l'RCC di Monte Cavo o dai Carabinieri. Il COP a sua volta doveva girare a una serie di indirizzi contenuti in un elenco delle direttive dell'ufficiale di servizio, tra cui il Gabinetto del Ministero della Difesa, il Capo di Stato Maggiore, il Ministero dell'Interno. Non ricorda però se riferì il contenuto della telefonata al predetto ufficiale. Spontaneamente afferma che nell'ambito dell'Aeronautica - non può altrimenti essere interpretato il noi usato - si sapeva attraverso quanto si constatava con i radar, che nella zona c'era sempre traffico americano. Al punto tale che sovente si era costretti a far levare gli intercettori, giacché gli americani si alzavano senza piani di volo sia da Sigonella che dalle portaerei. In ciò confermando quanto già dichiarato alla Commissione parlamentare predetta lì ove riferiva che poteva esserci stata attività della 6^a Flotta americana, di cui però con ogni probabilità non si era a conoscenza, giacché gli americani delle portaerei al largo di Napoli non comunicavano mai i loro voli.

Mostratagli la copia del brogliaccio COP nella parte relativa ore 09.00 del 27 giugno - 07.30 del 28.06.80, riconosce in esso la copia di quella che era in mano al colonnello Giangrande, allorché entrambi erano stati convocati dalla Commissione stragi.

Non riconosce in esso alcuna sua annotazione, giacché detto brogliaccio era quello redatto dall'ufficiale mentre egli con altri sottufficiali ne compilava uno diverso, simile ma non eguale nelle dimensioni (v. esame Berardi Antonio, GI 17.07.91).

In effetti in questo brogliaccio la prima annotazione concernente il disastro è registrata alle ore 21.30 ovviamente locali, e quindi prima della telefonata in questione. Proviene dal COSMA e ne conseguono le comunicazioni di rito. In seguito nessuna annotazione che riporti il testo, o

parte di esso, della conversazione Smelzo-Berardi. Conferma alla telefonata delle 21.30, per inciso, si ha nella telefonata delle 19.31, nella quale Berardi per il 3° Reparto dello Stato maggiore (infatti il COP fa parte del 3° Reparto SMA) chiede a Palermo informazioni sull'Itavia.

A questo punto, non si può non ricordare la sequela di contatti che intercorsero tra i vari enti della DA. Intanto come si evince dal contenuto della telefonata tra Smelzo di Martina Franca e Berardi del COP, cioè ad ore 20.25, il SOC del primo sito, interpellato da Smelzo nella “vasca” non era a conoscenza dell'intenso traffico americano in zona e al tempo della scomparsa del DC9 Itavia.

Questa richiesta deve però aver messo immediatamente in moto il meccanismo di verifica della notizia, giacché nell'ambito di cinque minuti - ad ore 20.26; ore 20.27 e 20.31 - partono tre telefonate dal SOC di Martina Franca nella persona del capo controllore maggiore Patroni Griffi, per il CRAM di Licola ove risponde il maresciallo Acampora, per l'ADOC di Monte Cavo ove risponde tal Paoletti e per il CRAM di Marsala ove risponde il maresciallo Abate. Manca inspiegabilmente Siracusa, che pure era uno dei radar che poteva “vedere” e di certo, anche ammesso che prima delle 21.00 locali fosse in manutenzione, dopo questo orario aveva ripreso a funzionare regolarmente. Sono telefonate telegrafiche - tutte nell'ambito di 5 minuti - nel senso che le battute, quanto meno quelle essenziali dedicate all'accertamento, sono poche e brevi e le risposte dei siti interpellati a tal punto immediate, specie quelle dei CRAM, ove non viene compiuta nemmeno una verifica verso l'interno delle sale e proprio il sottufficiale che casualmente prende la chiamata appare estremamente preparato alla risposta, da ingenerare quasi sospetti d'una messinscena.

La prima, quella delle 20.26, è del seguente tenore: “capitano Patroni Griffi, chi è?”; Acampora “maresciallo Acampora, dica”; Patroni Griffi “senta un pò, in quella zona lì, giù, avete per caso controllato traffico americano voi in serata?”; Acampora “negativo, comandante”; Patroni Griffi “ok, grazie”; Acampora “prego”.

La seconda, quella delle 20.27, tra Patroni Griffi e interlocutore non identificato (il predetto di Monte Cavo - ADOC) è del seguente tenore: Patroni Griffi “lei è in grado di poter chiedere se in quella zona lì interessata per il DC9, c'è per caso una portaerei o traffico americano? Perché il soccorso ha avuto una comunicazione da Ciampino che in zona c'è traffico americano, anche se, però io ho chiesto ai miei siti dipendenti non hanno trovato (nessun'orma) di radar, diciamo, no?!”; U “eh”; Patroni Griffi “e questo potrebbe essere importante perché potremmo chiedere aiuto anche loro insomma per le ricerche”; U “va bene allora (inc.)”; Patroni Griffi “se

in Papa Kilo ... insomma nel medio, nel centro del Tirreno Papa ... Papa, Kilo, Papa Lima”; U “provo a chiederlo (inc. per voce bassa)”; Patroni Griffi “eh, anche a noi, vedi un pò se ... proviamo un pò, eh ... mi fa sapere”.

La terza, quella delle 20.31, tra Patroni Griffi e Abate si svolge nel seguente tenore: Patroni Griffi “Abate, di un po’, ma voi in tutto questo periodo qui avete notato traffico americano in zona?”; Abate “no, no”; Patroni Griffi “nemmeno uno?”; Abate “niente”; Patroni Griffi “niente ?!”; Abate “è de ... è decollato, chi è il capitano Patroni Griffi?”; Patroni Griffi “sì, sono io”; Abate “eh, è decollato quando noi abbiamo dato ... cioè quando ci avevano comunicato dal settore che stavano decollando i voli del soccorso, no?!”; Patroni Griffi “sì”; Abate “quando ci hanno, ci avete detto che stavano decollando gli aerei del soccorso da Sigonella”; Patroni Griffi “sì”; Abate “è decollato il Jimmy 159139”; Patroni Griffi “e che è questo?”; Abate “è un ... è un Papa 3, un Atlantic probabilmente, e ...”; Patroni Griffi “vabbè, e allora è decollato?”; Abate “eh”; Patroni Griffi “vabbè, no, non c’entra niente questo”; Abate “e da allo... e da allora non è decollato più nessuno”; Patroni Griffi “va bene, ok, grazie”; Abate “niente”. Si ricordi che Jimmy (sigla di JM), se seguito da 4 o più cifre, sta a indicare un velivolo C141.

Patroni Griffi escusso ricorda che gli fu chiesto da Smelzo se c’era traffico nella zona del disastro, ma non rammenta se Smelzo parlasse di un traffico militare specifico ed in particolare americano. Riconosce però che in quelle aree di mare aperto gli unici velivoli che possono operare sono quelli della 6^a Flotta. Proprio per questa ragione aveva chiesto alla sezione Intelligence di Martina Franca la posizione delle portaerei statunitensi. Questa sezione gli aveva risposto che ve n’era una sola, alla fonda nel porto di Napoli. Ma tale informazione - lo ammette - risaliva a dati del giorno precedente. Prescindendo quindi da tale informativa richiese i dati radar, ai CRAM di Marsala e Licola; non chiese a Mezzo Gregorio, ovvero a Siracusa, perché “slave” di Marsala.

Ritornando alla domanda di Smelzo, il maggiore Patroni Griffi ammette che essa doveva necessariamente concernere il traffico militare, giacché se fosse stato civile, ci si sarebbe dovuti rivolgere al Controllo del Traffico Aereo e non alla Difesa Aerea. Sia Licola che Marsala esclusero che ci fosse traffico militare. E in effetti la risposta della prima, il 22° CRAM, fu lapidaria quanto immediata, “negativo, comandante”. Non dissimile quella della seconda, il 35° CRAM, “no, no”; Patroni Griffi “nemmeno uno?” risposta “niente”.

Smelzo, così conclude questo primo esame: non sa dire se “l’autorizzazione” a chiamare l’Ambasciata USA fu data prima o dopo la risposta di Patroni Griffi. (v. esame Smelzo Giovanni, GI 22.06.91).

Escusso nuovamente, chiarisce dei punti sulle sue dichiarazioni in merito all’interpello della Sezione Intelligence. Nell’80 si era in grado di avere la situazione soltanto delle navi sovietiche attraverso dei messaggi originati dalla Marina Militare; solo a partire dall’86 si è potuta avere anche la situazione delle navi alleate. Resta senza spiegazione perché abbia menzionato la presenza di una sola portaerei nel Mediterraneo, alla fonda nel porto di Napoli.

Il terzo ente chiamato potrebbe essere stato l’ADOC, sito a Monte Cavo, che fungeva da sala operativa della V^a ATAF; questo ADOC fu in seguito trasferito a Verona e in tale occasione assunse il nome di West Star (v. esame Smelzo Giovanni, GI 29.07.91).

Esaminato una terza volta, ammette che potrebbe aver chiamato anche Siracusa, ma di questa comunicazione non v’è traccia (v. esame Smelzo Giovanni, GI 15.01.92).

Acampora, l’interlocutore di Patroni Griffi da Licola, così giustifica la sua immediata risposta. Il traffico militare si desumeva da una tabella collocata dinanzi al suo posto di lavoro (il maresciallo Acampora all’epoca svolgeva mansioni di supporto all’ufficiale di servizio per il Coordinamento e il Controllo del Centro Operativo, ovvero di assistente al controllore e in tale qualità riceveva le comunicazioni telefoniche per conto di costui).

Nella tabella veniva riportato il traffico militare identificato mediante transponder. Ha guardato in tabella e non vi ha visto nessun traffico. Non sa comunque spiegare come la sua risposta possa essere stata così immediata, giacché se la richiesta concerneva un periodo non breve doveva essere consultato il DA1, ed egli di certo non lo consultò come non si rifece al display-board. Comunque aveva anni di esperienza di sala operativa e sapeva, asserisce, che il traffico di portaerei “non passa inosservato” orbitando i suoi aerei per ore. Una risposta del genere di quella data può anche essere spiegata con il fatto che quella sera egli non ebbe a vedere alcun aereo con il transponder militare. Ricorda comunque in ogni caso che quella sera tutto si svolse normalmente e non vi furono situazioni di emergenza, ovvero richieste di identificazioni di tracce sconosciute (v. esame Acampora Tommaso, GI 24.01.92).

Nella telefonata delle ore 20.31 - tra Martina Franca e l’RSC di Ciampino nella persona di Trombetta - si ritorna sulla “nave americana”. Trombetta, s’è visto, ribadisce che colui che ne parlò è il capo controllore, “...stava parlando il capo controllore che lì ci doveva essere la portaerei”.

All'invito di approfondire la questione, Trombetta risponde che al momento l'unica via è l'Ambasciata e che il capo controllore stava appunto mettendosi in contatto con essa. Trombetta a sua volta invita il suo interlocutore dell'RCC a tentare a sua volta, attraverso i canali della Difesa, il contatto con Bagnoli. Non si sa quale esito abbia avuto questa proposta, dal momento che l'interlocutore di Trombetta non è stato identificato, né vi sono registrazioni di contatti, in quelle prime ore dopo il disastro, Martina Franca-Bagnoli (la prima potrebbe essere quella delle ore 05.18 tra il sito pugliese e Napoli).

La successiva telefonata ad ore 20.37 potrebbe essere quella fatta da Martina Franca a Siracusa. In vero non si può né affermarlo né escluderlo, giacché anche in questo caso non sono stati identificati gli interlocutori, né individuato il sito chiamato. Per la brevità delle battute e per la somiglianza agli interpellati di Licola e Marsala, potrebbe essere la verifica presso Siracusa, di cui parla Patroni Griffi. Qui, come agli altri due CRAM stesse domande stesse risposte; “allora non c'è nessuna portaerei in zona” “nessuna portaerei?!” - “no!” - “bene grazie” - “nemmeno conoscono nessun traffico” - “benissimo grazie, arrivederci”.

Prima che emergesse a chiare lettere nella telefonata Bruschina-Marzulli la questione dell'intenso traffico militare americano, già l'ACC s'era messa in moto per entrare in contatto con l'Ambasciata degli Stati Uniti a Roma. Ne fan prova la battuta registrata ad ore 20.20 “mi dai il numero dell'Ambasciata americana? Mi dai, mi dai, mi dai i dati, mi dai dei dati (inc.)” e la breve conversazione telefonica, registrata allo stesso minuto, in cui una persona da Ciampino, dopo aver chiesto il numero dell'Ambasciata (4664), si sbaglia e chiama un utente diverso.

Quindi la richiesta d'aiuto all'RSC, che annota sul proprio brogliaccio anche il centralino di quella Legazione e l'interno dell'Addetto militare, e i tentativi dell'ACC e del capo controllore in particolare che emergono da tutte le telefonate già esaminate.

Infine la telefonata delle 20.39, che si reitera ad ore 20.41 per la mancata risposta alla richiesta di contatto con un numero interno o per caduta di linea. Di rilievo le conversazioni interne prima e dopo il brevissimo contatto con l'Ambasciata, che confermano due fatti: la ricerca piuttosto insistente dell'Ambasciata e dell'Addetto militare e l'ipotesi, diffusa e persistente in ambito ACC, della collisione con un velivolo statunitense; “... senti guarda una delle cose più probabili è la collisione in volo con uno dei loro aerei...”.

Dal più che succinto testo della conversazione con l'Ambasciata americana si ha conferma (come sopra s'era avuta del numero di centralino)

dell'interno telefonico, già segnato sul brogliaccio dell'RSC, ovvero l'"extension" 550.

Ad ore 20.41 nuova chiamata, come detto perché all'"extension 550", cioè all'ufficio dell'Addetto militare, nessuno rispondeva. Anche qui conversazioni interne prima e durante la telefonata, di non poco interesse. Conferma ai discorsi sull'esercitazione americana; un X domanda se l'esercitazione interessava aeroplani americani e un X1 risponde che c'era un'esercitazione italiana.

Quando inizia il colloquio telefonico l'interlocutore dell'Ambasciata americana assicura, poiché all'interno 550 non risponde nessuno, che tenterà di rintracciare qualcuno a casa, "pressato" dall'interlocutore italiano che fa presente che si tratta di un incidente con 81 morti e che quindi è importante chiamare qualcuno. Subito dopo questa battuta riprendono le voci dall'interno; si sente un X che nuovamente chiede se "c'era un'esercitazione in giro, americana" e un X1 che gli risponde che in effetti un'esercitazione c'è stata, è durata dalle 10.30 alle 15.00 e, certamente i velivoli in esercitazione "arrivavano sino ad Amatrice". Questo è il miglior ascolto ausiliato anche dalle dichiarazioni di Massari, della parola "Patricia" che appare nella trascrizione peritale, cui deve essere aggiunto il termine non inteso dai periti "arrivavano" ed Amatrice costituisce, come si rileva dalla documentazione agli atti, uno dei punti terminali di una zona di lavoro sull'Italia centrale per esercitazioni AM, chiamata R48, ed usata sovente dal 4° Stormo.

Ma le dichiarazioni di Massari rese nel corso delle diverse escussioni ed interrogatori non hanno mai convinto questo GI: Massari fin dalle prime escussioni fornisce una sua versione dei fatti tentando di sminuire la sua posizione e le attribuzioni di capo sala e pertanto sviare la propria responsabilità. Addirittura nega di essere mai stato definito con l'appellativo di capo controllore, pur avendo svolto funzioni di capo della sala operativa ove operano soprattutto controllori del Traffico Aereo.

Con la sua morte, questa inchiesta, come per altri decessi, ha perso tasselli importanti sulla verità di quella sera. Era sicuramente Massari l'ufficiale che, affacciandosi verso l'attigua sala dell'RSC di Ciampino, avvertiva i colleghi della "presenza di intenso traffico militare in zona". Ma non è mai emerso da chi apprese personalmente la notizia, anche se quasi, come s'è rilevato, certamente dai centri della DA della Sicilia.

Si può ben delineare la figura di Massari con riferimento a quanto dichiarato dall'ufficiale nel corso dell'interrogatorio del 23.01.92, in relazione ad una presunta esercitazione, di cui è prima accennato. Proprio sulla parola "Amatrice" e sulla differente versione in "Patricia", il maggiore

Massari, al quale viene sottoposto l'ascolto della registrazione, induce volutamente in errore questo GI sostenendo che la parola deve intendersi come Amatrice, poiché in quella località c'è una zona di lavoro per aerei militari. In quell'occasione, questo GI contestava invece che in quella conversazione si parlava della "Patricia" cioè di un'esercitazione che in effetti è stata svolta in data 27.06.80 dalle ore 10.30 alle ore 15.00 locali da velivoli della RAF. Esercitazione effettivamente tenutasi con dodici aerei Phantom e quattro Victor, che provenienti da Malta avrebbero effettuato rifornimento in volo, già a partire dal giorno 26, e ben nota in ambiente AM, come si appurerà da documenti acquisiti agli atti e di cui scriverà oltre.

In effetti lo stesso maggiore Elio Chiarotti, interpellato in merito, riconoscerà la parola in "Patricia", attribuendole il nominativo dell'esercitazione, anche se mostra qualche esitazione sulla esatta denominazione, cioè Patricia o Patrich (v. esame Chiarotti Elio, GI 31.01.92).

Il maggiore Chiarotti, che si riconosce nella voce di colui che parla in inglese, assicura un suo interlocutore interno di essersi coordinato con l'RSC, e che tale ente lo avrebbe facoltizzato a mettersi direttamente in contatto con loro e cioè con gli americani. X (cioè Chiarotti) a sua volta si preoccupa del contatto con Sigonella e un X3 lo rassicura dicendo che di tali contatti dovrebbe occuparsi Martina Franca.

Riprende di nuovo a questo punto il collegamento con l'Ambasciata che ritiene che il chiamante sia un aeroporto, anche se il nostro X spiega che si tratta del Controllo, cioè dell'ACC, aggiungendo che comunque sono all'aeroporto di Ciampino.

Subito dopo lunga conversazione interna a più voci, anch'essa di non poco interesse. Un X3 afferma che risolutivo di quesiti e dubbi sarebbe stato parlare o con l'Ambasciata, ovviamente americana, o con qualche americano di Sigonella. Invita poi colui che è ai telefoni a chiamare Sigonella e a chiedere all'operatore italiano "ma voi quando lì è cascato un Phantom chi cazzo chiamate degli americani? Ecco, è cascato un Phantom, dimme chi devo chiamà". X suggerisce "... a Napoli possibile che non lo sanno?". X3 continua "è possibile che loro ci hanno una cosa con un Phantom (inc.) emergenza, non ci hanno una linea di contatto con gli americani". Un X2 interviene sicuramente riferendosi a Sigonella "civile non penso, ci hanno gli americani lì a fianco". X insiste, in romanesco piuttosto colorito, nella possibilità di mettersi in collegamento con Sigonella. X3 "eh, appunto no, ma quando s'arriva a Sigonella ti arrivano le camionette della MP americana che ti mettono pure il dito nel culo quando scendi dall'aereo... che quando so' andato col DC9 sembrava che fossimo venuti da Cuba".

L'altro, X, con fare più educato anche se in romanesco, afferma che sta chiamando l'Ambasciata per sapere a chi si deve telefonare e non per altro, aggiungendo, quando X3 gli dice di riattaccare e "never mind", che per educazione deve aspettare. X3 esclama allora "gli dici quando (inc.) emergenza agli americani, come li contattate sti' americani? Eh, dite, se casca un Phantom li dovete avvisà o no, e allora come li avvisate, ci avete il numero telefonico?".

Da questa telefonata, e più precisamente dalle voci interne, si desume che in sala ACC il clima non è assolutamente disteso, anzi per più versi piuttosto concitato. Come lo è la ricerca del contatto con gli americani, esperita direttamente sia in sala che presso l'RSC in direzione dell'Ambasciata, da Martina Franca verso Sigonella e da altri, che poi si vedrà chi sono, verso "Napoli" ovvero verso gli enti americani che hanno sede nell'area napoletana.

Il filo del colloquio con l'Ambasciata appare purtroppo spezzato, perché a Ciampino, nell'immediatezza di questa telefonata - ad ore 21.00 circa - si procede a fermare le registrazioni, prelevare i nastri, e sigillarli, sostituendoli con altri che di sicuro furono smagnetizzati e riutilizzati nel normale ciclo di uso di questi oggetti. Non è dato così sapere come proseguì il contatto con l'Ambasciata americana, proprio a causa di questa improvvisa, ed improvvida - o provvida, dipende dal punto di vista - sigillatura ordinata da Massari. Ovvero in parte è dato di dedurlo dalle dichiarazioni degli americani in servizio al tempo all'Ambasciata, primo tra gli altri l'Addetto aeronautico aggiunto Richard Coe, come si vedrà in seguito.

Altro punto di rilievo, ma di questo s'è già detto inizialmente trattando del contenuto della telefonata, il ritorno sull'ipotesi della collisione in volo con aereo americano. Terzo punto di rilievo il richiamo alla caduta di un Phantom. Colui che fa riferimento alla caduta - per ben tre volte - e alla emergenza di questo velivolo - una volta - usa toni tra l'ipotetico e il reale. Se non dovessero capitare altre indicazioni di Phantom, si potrebbe ritenere che egli esemplifichi, a parte lì ove asserisce "ecco, è cascato un Phantom, dimme chi devo chiamà". Si sta tentando un contatto con Sigonella, qui c'è una base della U.S. Navy; i Phantom sono velivoli imbarcati in dotazione alla Navy che in Italia hanno base anche a Sigonella. Il giudizio allo stato deve rimanere sospeso; ci si dovrà ritornare allorché emergeranno altri riferimenti a Phantom, come apparirà nella conversazione di Grosseto-tower.

Il maggiore Elio Chiarotti, come già accennato, riconosce per sua la voce di colui che fa la telefonata in inglese. Non ricorda con esattezza chi lo

abbia chiamato a questa incombenza, ma non esclude che possa essere stato Massari.

Inoltre l'ufficiale afferma, a dir poco inopinatamente, che il canale per il soccorso è l'Addetto militare dell'Ambasciata americana ed aggiunge che "l'incubo numero uno" dell'ACC sono le collisioni.

Non ricorda con esattezza chi fosse in sala; dubitativamente riferisce della presenza di Massari, di Grasselli, di Guidi. Non ricorda quante volte ha chiamato l'Ambasciata né chi gli rispose. Ricorda solo che la telefonata fu, a suo parere "un buco nell'acqua". Non sa se il discorso è stato ripreso nei giorni successivi, perché l'indomani se ne è andato in ferie.

Quanto alla esercitazione ricorda che c'era "qualcosa" nel pomeriggio, che però era terminata la sera quando era montato in servizio. Riferisce, e questo è un argomento d'interesse, sul traffico da portaerei, di cui egli è in un certo qual modo esperto, non solo perché controllore ma anche perché a volte espressamente invitato su portaerei per tentare dei coordinamenti tra attività di queste unità e voli di altro genere.

Il traffico da portaerei nelle zone del basso Tirreno e nelle isole è stato sempre un traffico notevole. Non di rado si determinavano situazioni di tensione all'interno della sala operativa e altrettanto spesso piloti civili riferivano di presenze di aerei militari ad alta velocità. "Spesso e volentieri si vedevano un sacco di traccette che non si sa bene, poi non abbiamo le quote di quelle tracce... il traffico operativo delle portaerei fuori delle acque territoriali e fuori degli spazi... controllati non ha nessun dovere di avere il piano di volo, quello è traffico operativo delle portaerei, fanno quello che gli pare e piace. Tutt'al più gli si può chiedere la cortesia, e sono sempre molto cortesi, ma non ci hanno mai filato. Ci hanno invitato a bordo delle portaerei, ci hanno fatto vedere quant'è bello, tutto quanto è fenomenale, ottimo caffè, tutto quello che si vuole, però gentili ospiti, poi ci imbarcavano e ci catapultavano via".

Non esclude quindi che una esercitazione terminata ufficialmente il pomeriggio potesse essere continuata con un traffico non notificato. A proposito di questioni del genere aveva compiuto più missioni da Ciampino alle portaerei, sia con il grado di capitano che con quello di maggiore. Comunque quando v'era necessità di chiedere informazioni sui voli americani, ci si rivolgeva sempre nell'ambito dell'area di Ciampino, al Flight Service, cui si chiedeva anche nelle situazioni difficili, se mancava loro qualche aeroplano.

Nelle conversazioni telefoniche con l'Ambasciata riconosce la sua voce, nelle conversazioni interne riconosce come sua quella dell'interlocutore X; tra le altre riconosce quella di Grasselli; non riconosce

quella di Massari; anche se quest'ultimo doveva essere in sala perché viene chiamato con il suo nome di battesimo, Porfirio; riconosce la voce di Guidi che parla con accento romanesco di Sigonella, della polizia militare americana, di Cuba (v. esame Chiarotti Elio, GI 31.01.92).

Guidi invece che ha negato tutto, tranne l'evidenza delle sue indicazioni per nome e cognome, nega assolutamente di essere colui che parla con quel forte accento dialettale. E forse se ne può anche comprendere la ragione; perché così facendo evita d'allungare la sua lista di non ricordo, su quella missione in Sicilia, sul perché della necessità di chiamare Sigonella, sul perché della citazione del Phantom (v. esame Guidi Guido, GI 31.01.92).

Massari, che pure non ricorda circostanze di rilievo e nega di essere mai stato definito capo controllore, pur essendo il capo della sala operativa ove operano controllori per il controllo del Traffico Aereo, riconosce nelle frasi dette con accento romanesco la voce di Guidi (v. esame Massari Porfirio, GI 23.01.92).

La telefonata delle 21.40 tra Smelzo di Martina Franca e il suo comandante cioè il generale Romolo Mangani, capo del 3° ROC, che si riconosce nei contenuti e nella voce - dimostra come la notizia circoli anche verso l'alto.

Mangani già sa del fatto, come s'arguisce sin dalle prime battute - e ciò riprova che parte delle comunicazioni, oltre la presente e quella delle 19.37, è sfuggita ai sequestri e alle acquisizioni - e sa, come si desume da una domanda a metà della telefonata, delle presenze americane, precisamente lì ove sia la Saratoga. Smelzo lo aggiorna delle ricerche in tal senso, riferendogli che hanno assunto informazioni presso West Star, al SOC e a Bagnoli. Questi enti hanno escluso che quella portaerei si trovasse in zona, mentre il personale della RIV - riferisce sempre Smelzo a Mangani - "aveva sentito traffico americano in quella zona".

Il generale, probabilmente non rassicurato dalle ricerche già compiute, invita a fare ulteriori accertamenti al fine di verificare che non ci sia stato "qualche pallaccione che s'è scontrato...". Mangani riconosce questo suo termine, anzi lo corregge; non pallaccione, ma pollaccione; pollaccione inteso come pilota che commette errori in buona fede. Smelzo afferma che si tratta di "cose abbastanza delicate" e alquanto realisticamente commenta "non penso che me lo vengano a dire a me, al limite"; quindi assicura che tenterà nuovamente presso West Star. Il generale conferma in tal senso, rilevando "l'incongruenza" "...piuttosto riparlare con West Star e dite di questo... di questa incongruenza fra la RIV e la risposta di prima".

Mangani - che in sede di interrogatorio della Commissione Pisano aveva tra l'altro riferito di una corrente a getto esistente al momento dell'incidente assolutamente anomala per la stagione (oltre al fatto che Marsala non aveva mai accennato a tracce di eventuali velivoli attorno al DC9 e che il tenente colonnello Cespa gli aveva anticipato probabili futuri fastidi per un buco di otto minuti nella registrazione del radar sempre di Marsala) e in sede di audizione della Commissione Stragi aveva dichiarato di non aver mai sentito parlare di presenze militari americane - escusso dall'AG ammette dapprima che in sala operativa era emersa la proposta, "premurosa al fine di accrescere la possibilità del soccorso", di chiamare l'Ambasciata americana. Aveva contemporaneamente sentito qualcuno che diceva che americani non ce n'erano; la questione era finita nell'ambito di pochi minuti e non se ne sarebbe più ricordato se non ne avessero parlato i giornali nel torno di tempo di quell'esame testimoniale. Dopo aver preso conoscenza del contenuto della telefonata in questione spiega la sua richiesta concernente la Saratoga con il fatto che egli aveva saputo che in quei giorni la portaerei americana era nel Mediterraneo. Aggiunge testualmente: "per me era un problema, perché io per diverse ore sono rimasto convinto della collisione. E ciò sino a quando Marsala non mi ha convinto che l'aereo civile non aveva altre tracce in prossimità". Ribadisce che egli fino all'ultimo s'è interessato alla presenza di americani ed è rimasto propenso all'ipotesi della collisione sino a quando Marsala non lo ha convinto che il DC9 era "solo". Anche dinanzi alle ipotesi di Lippolis che presumeva un'esplosione interna per bomba a bordo, egli non aveva mai concordato, al tempo, con esse (v. esame Mangani Romolo, GI 26.07.91).

Queste notizie, le ricerche, le ipotesi furono da Mangani riferite in più riprese ai livelli superiori. Sul punto il teste è chiarissimo e vale riportare integralmente le sue risposte: "dovrei aver riferito a Bari e a Roma. Probabilmente più a Bari che a Roma. A Bari al comandante della 3^a Regione o al suo vice. All'epoca il comandante della Regione era il generale Piccio, il suo vice era un generale, di cui ora non ricordo il nome, di origine casertana. A Roma il Capo di Stato Maggiore era il generale Bartolucci e il suo vice Ferri. Se ho parlato con lo Stato maggiore, ho parlato con uno di questi due. Non ricordo se ho parlato con lo Stato Maggiore, ma sono sicuro di sì. I rapporti sono stati orali, per telefono. Ritengo di aver parlato sia la sera che l'indomani mattina. Con Bari sicuramente anche durante la notte. Le telefonate notturne sono state fatte dalla sede operativa. Quelle dell'indomani mattina presumibilmente dalla base logistica. Le telefonate dalla base operativa erano tutte registrate - ulteriore conferma che non tutto è stato acquisito - quelle della base logistica credo che non siano registrate

... Ai miei superiori sicuramente ho riferito che escludevo la collisione, dopo aver compiuto gli accertamenti necessari ... sia sui dati radar della Difesa Aerea che sull'eventuale presenza di velivoli della portaerei. E' presumibile che abbia parlato anche delle ricerche oltre che del loro esito. Comunque lo avrò riferito al COP, la notte stessa, affinché lo riportasse al capo di Stato Maggiore l'indomani mattina. Successivamente ho riferito della assenza della portaerei e della prima investigazione di Marsala, che dava il velivolo per isolato. La mattina successiva ritengo di aver sentito personalmente Bartolucci, al quale ho confermato quanto presumibilmente avevo già detto al COP ... Ritengo di aver riferito anche l'ipotesi che faceva Lippolis sulla possibilità di una bomba" (v. esame Mangani Romolo, GI 12.10.91).

Il generale Piccio ammette di aver ricevuto comunicazione dal collega Mangani - per una sola volta, ritiene, e nelle prime ore del mattino successivo all'incidente - e di aver a sua volta riferito a Roma, che peraltro era già a conoscenza del fatto, al 3° Reparto nella persona di Melillo o di un suo ufficiale. Nega di aver sentito parlare, né quel giorno né in quelli successivi, di ricerche di una portaerei o di presenze di aerei militari, ricordando che in quel periodo l'ipotesi che correva era quella del cedimento strutturale.

Dopo aver preso atto che su tali questioni - ricerca della portaerei e presenze di aerei militari - era stato riferito dal generale Mangani al Comando di Regione Aerea, dichiara di non averne ricordo. Ammette però che il rapporto possa essere stato ricevuto dal suo vice il generale Arezzo, o dal suo Capo di Stato Maggiore, colonnello Boemio, e più probabilmente da costui che era nella linea operativa.

Sottolinea che il 3° ROC poteva "by-passare" il Comando della 3ª Regione, contattando direttamente lo Stato Maggiore, per questioni inerenti incidenti di traffico civile, aggiungendo che di tali comunicazioni e rapporti non resta alcuna traccia scritta. Datagli lettura delle telefonate di Martina Franca delle ore 06.17 e 07.06 (del 28.06.80), entrambe tra Mangani e Lippolis, ove si parla di collisione, esplosione, mancanza di carburante, venti, correnti a getto, rottura d'ala e dei primi rinvenimenti, dichiara di non averne mai sentito parlare.

Ufficialmente non gli fu mai riferito, anche se in via ufficiosa ciò potrebbe essere avvenuto. Comunque se fosse stata fatta l'ipotesi della collisione, afferma, si sarebbe dovuto riferire in via gerarchica e compiere accertamenti (v. esame Piccio Pietro, GI 12.10.91).

Il Capo di Stato Maggiore della 3ª Regione Aerea, l'allora colonnello Boemio, ha ricordato di essere stato informato il mattino successivo all'incidente dall'ufficiale di servizio della sala operativa. Non ricorda di

aver parlato con Mangani, che probabilmente a sua detta potrebbe aver parlato direttamente con il comandante. Non gli furono riferiti particolari ipotesi sulle cause del disastro né ricorda ipotesi di Mangani; non ricorda che qualcuno gli abbia parlato di ricerche su presenza di traffico americano nella zona dell'incidente. Preso atto di quanto dichiarato da Piccio, sulle questioni e circostanze riferite da Mangani al Comando della 3^a Regione, afferma di non ricordare ma di non escludere che Mangani avesse parlato con lui di quegli argomenti. Comunque se fosse venuto a conoscenza di notizie del genere o comunque di notizie che potevano "allarmare l'attenzione" ne avrebbe riferito al comandante cioè al generale Piccio (v. esame Boemio Roberto, GI 26.11.91). Boemio sarà ucciso da persone rimaste ignote a Bruxelles il 13.01.93 (v. rogatoria all'AG del Belgio 25.01.93).

Arezzo Luigi, pure lui generale S.A., il vice-comandante della 3^a Regione Aerea di origine casertana - è nato a Capua - di cui aveva parlato Mangani, al tempo del disastro di Ustica, contrariamente a quanto affermato da detto Mangani, da Piccio e da Boemio, non era in servizio alla 3^a Regione bensì in Belgio. Era stato vice-comandante a Bari dal settembre del 77 al novembre del 79. Il suo successore era stato il generale Franco Amaldi (v. esame Arezzo Luigi, GI 07.05.93).

Quest'ultimo in effetti è stato il vice comandante di quella Regione Aerea dal febbraio 80 alla primavera 81. Ha appreso però del disastro dai media, la sera stessa o l'indomani mattina. Non ricevette, asserisce, alcuna informativa ufficiale dalla linea gerarchica, tanto meno dal Comando del 3^o ROC. Sul fatto di Ustica non ha compiuto atti. Sulle ipotesi delle cause di quell'evento, non ne ha sentite a livello ufficiale; informalmente si escludeva l'errore umano e come più probabile causa si stimava un cedimento per fatica dei metalli (v. esame Amaldi Franco, GI 15.10.91).

Escusso nuovamente, dopo le dichiarazioni di Mangani, Amaldi afferma "sono portato ad escludere di aver ricevuto informazioni sul disastro e sulle sue cause dal 3^o ROC, in particolare dal suo comandante all'epoca generale Mangani". Prende atto di quanto dichiarato da costui sulle comunicazioni orali al comandante o al vice comandante, ma ribadisce di non ricordare assolutamente di aver ricevuto telefonate da Mangani ed esclude di aver ricevuto espressa comunicazione del disastro (v. esame Amaldi Franco, GI 11.06.93).

Il vertice dell'Arma Aeronautica, e cioè i generali Bartolucci, Ferri, Melillo e Tascio, ha negato di essere venuto a conoscenza delle circostanze di fatto in questione. La notizia non sarebbe mai ad esso pervenuta. La catena dei rapporti si sarebbe interrotta ed essi non avrebbero mai ricevuto

quelle informazioni. In estrema sintesi le loro risposte sui punti sono quelle di seguito riportate. Sui contenuti delle loro dichiarazioni ovviamente si ritornerà nella parte apposita.

Bartolucci, generale S.A. e Capo di Stato Maggiore all'epoca del disastro, odierno imputato, afferma di non aver mai avuto notizia allo Stato Maggiore su traffico aereo statunitense a bassa quota nella zona del disastro. Tali notizie potrebbero essere "ipotesi personali di primo momento", comunque mai portate a sua conoscenza, come del Sottocapo di Stato Maggiore e probabilmente anche dello Stato Maggiore. Seguono ulteriori dichiarazioni, concernenti le circostanze apprese, i tempi dei rapporti, le modalità del meccanismo di relazione al livello massimo dell'Aeronautica.

Ferri, generale S.A. anch'egli e sottocapo di Stato Maggiore all'epoca, odierno imputato, come Bartolucci non ricorda se fu avvisato del fatto la sera stessa o l'indomani mattina; non ricorda se fu avvisato dal capo Ufficio Operazioni o dal capo del 3° Reparto o dal COP; ricorda però che nessuno gli ha mai riferito dell'esistenza di traffico americano o di esercitazione americana.

Melillo, generale S.A. allora e capo del 3° Reparto dello Stato Maggiore, odierno imputato come i precedenti, ricorda di essere stato informato del disastro dal COP, organo del suo Reparto e afferma di non essere mai stato messo a conoscenza di traffico americano e presenza di portaerei.

Tascio, generale di S.A., Capo del 2° Reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica all'epoca del disastro, odierno imputato, è stato più volte interrogato da questo GI, ma non ha particolari ricordi da chi e quando apprese la notizia dell'incidente del DC9 Itavia. In particolare dichiara di non ricordare di essere stato avvertito presso la sua abitazione nè di aver mai appreso di questi scambi di telefonate concernenti la segnalata presenza di traffico americano. (v. interrogatorio Tascio Zenò, GI 29.05.92)

3.4. I soccorsi.

Alle ore 19.04.28 il radar di Roma-Ciampino tenta invano di collegarsi con il DC9 Itavia e nei minuti successivi cerca di riprendere il contatto radio con l'ausilio di altri velivoli in rotta sull'Ambra 13 (v. comunicazioni TBT). Una ricostruzione di quella emergenza è stata fornita dal tenente Corvari, addetto al settore Sud "...fin dalla prima perdita di contatto radio, allorché chiesi l'intervento del Capo sala venne allertato l'RSC (Rescue Sub Center) di Ciampino i cui addetti, dopo aver lasciato trascorrere il tempo massimo in cui l'aereo avrebbe dovuto presentarsi all'aeroporto di Palermo e cioè tredici minuti stimati dal comandante

dell'aereo e comunicati nel momento dell'unico contatto, dettero l'allarme all'RCC di Martina Franca..." (v. esame Corvari Umberto, GI 12.11.86).

Infatti la responsabilità di avviare e dirigere le operazioni di ricerca e di soccorso spettava, in caso di incidenti aerei, all'Aeronautica Militare ed in particolare agli RCC (Rescue Coordination Center) inseriti nei due ROC (Regional Operation Center) di Monte Venda e Martina Franca.

In questo caso la competenza territoriale era dell'RCC di Martina Franca, comandato allora dal tenente colonnello Lippolis, che operava anche tramite i Sottocentri di Coordinamento e soccorso (RSC) di Ciampino e di Elmas, e poteva utilizzare gli aeromobili forniti dai Reparti SAR (Search and Rescue) e da altri Reparti dell'Aeronautica Militare e le navi ed i mezzi aerei della Marina Militare.

L'RCC di Martina Franca allertò alle ore 21.22 il 15° Stormo di Ciampino (RSC), alle ore 21.28 Marisicilia e immediatamente dopo gli altri Comandi periferici della Marina e dell'Aeronautica. Alle ore 22.00 decollò da Ciampino un elicottero HH3F dell'Aeronautica, il quale iniziò le ricerche nella zona presumibile della caduta alle ore 23.10. Successivamente dalle ore 22.25 decollarono da Catania e Sigonella altri elicotteri ed un Breguet Atlantic ed alle ore 01.00 un secondo elicottero da Ciampino.

I primi avvistamenti furono effettuati pochi minuti dopo le 07.00 da un elicottero della Marina, decollato da Catania alle 03.27 e atterrato a Trapani alle 08.19 per esaurimento del carburante, che segnalò la presenza di una macchia di cherosene e di materiali affioranti.

In merito a questi soccorsi, intervenuti come si è visto dalle ore 22 del 27.06.80 e di cui l'RCC di Martina Franca ed il sottoposto RSC di Ciampino sono promotori, deve rilevarsi che potrebbero non essere stati i primi interventi sull'area di caduta del DC9 Itavia. Infatti dai dati radaristici è emersa la seguente situazione: - l'IC effettua azioni di Pair sul punto dell'incidente almeno dalle ore 19.48; - gli esperti Nato hanno confermato che l'IC di Marsala ha operato guida assistita sul punto dell'incidente; - tali azioni di guida assistita non riguardano velivoli del soccorso ufficiale.

Ma su tale situazione più diffusamente nel capitolo relativo a Marsala e nella parte dedicata alle questioni radaristiche.

3.5. L'esame dei dati radar da Russo in poi.

Come già accennato, l'indomani del disastro le registrazioni radar del sistema ATCAS di Ciampino furono esaminate presso la stessa ACC. Era

stato Luzzatti a riferirne alla Commissione Stragi. Egli infatti aveva affermato in quella sede di aver appreso da relazioni che il materiale “rimasto depositato presso l'Aeronautica” sia a Ciampino, sia a Licola, che a Marsala era stato visionato da numerose persone dell'Aeronautica e non dalla Commissione d'Inchiesta. In particolare il colonnello Giorgio Russo aveva visionato il nastro magnetico dei radar Marconi e Selenia (v. audizione Luzzatti Carlo, Commissione Stragi 12.07.89).

In effetti queste registrazioni furono esaminate da quel colonnello - capo dell'Ufficio Operazioni - come già emergeva anche dalle dichiarazioni dello stesso rese alla Commissione Pisano. Questo esame fu compiuto, a sua detta, al fine di verificare il punto in cui il velivolo era precipitato “per agevolare il soccorso di eventuali superstiti”. Aggiungeva, il Russo, che le registrazioni radar non erano mai state utilizzate per quegli scopi investigativi - il caso di Ustica sarebbe quindi la prima volta -, “ma se mai per indagine di carattere tecnico sul funzionamento dei radar”. I dati radar erano stati riportati dapprima su carta a scala 1/500:000 e quindi su carta a scala 1/100:000. “Appariva chiaro, che ad un certo orario non si riceveva più il radar secondario, ma solamente un certo numero di echi primari che potevano essere correlati al velivolo interessato, pur senza la certezza di identificazione fornita dal radar secondario. Rimasi meravigliato del fatto di rilevare molti echi primari per circa due minuti e mezzo dopo la scomparsa del segnale SSR. La cosa che mi colpì di più fu il fatto di vedere echi a sinistra e a destra della traiettoria. Pensai ad una eventuale esplosione del velivolo. Dopo, questi echi si spostavano verso Est. Nessuno ha pensato ad un missile perchè non sono stati rilevati altri echi in prossimità della traiettoria del volo Itavia. Tuttavia, bisogna tener conto che la zona dell'incidente è prossima al limite della copertura radar. Dalle prove condotte nel 1985, svolte a 140NM invece che a 130, la presenza del velivolo F104 è stata avvistata con il radar primario in maniera molto distinta nella fase di volo ortogonale alla traiettoria del DC9. Confermo che, in caso di avvistamento certo di una traccia di aereo, in generale il controllore radar avverte il velivolo interessato della presenza del traffico sconosciuto. Non sono a conoscenza della presenza di velivoli stranieri in zona la sera del 27 giugno 80” (v. dichiarazioni Russo Giorgio, Commissione Pisano, 14.04.89).

Esaminato da questo Ufficio il Russo, che dopo il congedo dall'AM è rimasto a Ciampino, come dipendente della Ciset - la ditta che ha in manutenzione gli apparati dei Centri Regionali di Controllo, in qualità di responsabile della manutenzione del Centro di Ciampino per la parte hardware, dopo aver confermato di essere stato lui che per primo aveva

redatto il plotting manuale il giorno successivo al disastro, così spiegava le operazioni compiute “all'epoca il plotting si faceva innanzi tutto redigendo una base di disegno con le coordinate geografiche con la proiezione normalmente di Lambert, fissando poi il centro radar sulla carta, fissando quindi il Nord radar - tenuto conto della declinazione -, e successivamente tracciando radiali e cerchi di distanza per formare un reticolo di coordinate polari. Si leggevano quindi i tabulati, riportando per ogni plot i valori di distanza e di angolo. In questo modo si costruiva la traccia. Nel caso abbiamo cominciato la traiettoria dell'Itavia da poco prima di Ponza sino all'ultima traccia SSR. In seguito abbiamo correlato tutti i successivi plots di solo primario rilevati sul canale estrazione 1. Abbiamo fatto un unico plottaggio - stiamo parlando del radar Marconi - e abbiamo rilevato dei plots primari per circa tre minuti dopo l'ultimo segnale transponder. Non ci aspettavamo che ai limiti della portata si vedessero bersagli per così lungo tempo. Abbiamo interpretato questa possibilità di vedere anche a quote relativamente basse come dovuta alla presenza di propagazione anomala. L'ipotesi che abbiamo fatto è stata quella della disintegrazione della struttura. Questa interpretazione fu trasmessa sia al nostro comando, di cui era titolare il tenente colonnello Guidi, sia all'ITAV, parlando, mi sembra, con il colonnello Fiorito De Falco” (v. esame Russo Giorgio, GI 18.03.91).

Esaminato nuovamente ribadiva di aver compiuto il plotting, ma di aver redatto non un solo plottaggio, ma un plottaggio per ogni radar in scala 1/1:000:000 o 1/1:500:000 e quindi un ulteriore plottaggio per il solo radar Marconi in scala 1/100:000. Dichiarava di non ricordare se gli fosse stata riferita la presenza di traffico militare in zona quella notte. Quello che era successo gli era stato riferito l'indomani mattina quando si recò in ufficio, ma non ricordava da chi. Ne aveva sicuramente parlato con il direttore della RIV e cioè con il colonnello Guidi. Il capo controllore – questo lo ricordava – era il colonnello Massari. S'affrettava però ad aggiungere che il titolo di costui era capo sala operativa – si era già diffusa la notizia della particolare indagine su queste denominazioni. Ascoltata la nota telefonata delle 20.31Z nella parte che concerne attività del capo controllore dava delle risposte che devono essere riportate integralmente “io conosco due Trombetta. Uno era il responsabile del sottocentro di Ricerca e Soccorso di Ciampino e l'altro era un controllore della sala operativa di Ciampino. A domanda su chi potesse essere il capo controllore che secondo la telefonata ha riferito che in zona c'era una portaerei e che stava accertando questa presenza chiamando l'Ambasciata, risponde: “io non posso dare una risposta precisa, perchè non so di chi si sta parlando. Non si capisce di quale portaerei, se fosse una portaerei e di quale Paese si parli”. A domanda di quanti Paesi dispongano

di portaerei, risponde: “suppongo che sono gli Stati Uniti, l'Inghilterra, la Francia oltre che l'Unione Sovietica. Certo se Trombetta dice “qui si ... stava parlando il capo controllore che lì ci doveva essere la portaerei”, può darsi si riferisse al capo sala operativa. Tutte le comunicazioni in caso di disastro aereo sono compiute in genere per via telefono. Non posso però escludere che sia stato mandato qualche messaggio telex. Non posso dire se siano stati mandati dei fonogrammi, anche perchè sin dall'indomani del disastro era già operante una Commissione, che aveva avvocato a sé i compiti di ricostruzione dell'incidente, con la relativa raccolta dei dati. A rilettura devo dire che il capo controllore è una dizione usata presso i Centri di Difesa Aerea, mentre nell'ambito A.T.C. (cioè Air Traffic Control) si usa comunemente il termine capo sala operativa o supervisore operativo” (v. esame Russo Giorgio, GI 23.07.91).

Nel giorno in cui egli aveva visionato e plottato i nastri, la Commissione aveva avvocato a sé tutti i compiti di ricostruzione e raccolta di dati.

Convocato per una terza volta, in considerazione dell'atteggiamento tenuto nella escussione sopra riportata, veniva previamente ammonito sui suoi doveri di teste; ribadiva però che il grafico della traiettoria gli era stato richiesto dall'ITAV, al fine di individuare il preciso punto di caduta dell'aereo. Dell'evento, ammetteva, potrebbe essere stato anche avvisato anche durante la notte. Precisava che la prima traiettoria l'aveva completata lo stesso giorno della richiesta e cioè il 28; la seconda quella a 1/100:000 qualche giorno dopo. Quindi così continuava “io consegnai queste rappresentazioni grafiche alla direzione del mio ufficio, e cioè al colonnello Guidi. So che una copia è stata data anche alla Commissione Luzzatti, in quanto ricordo che uno dei membri di questa Commissione, l'ingegnere Bosman ne era in possesso ed insieme discutemmo di teorie d'interpretazione dei dati di quelle rappresentazioni. In particolare, ho spiegato al detto ingegnere come fosse normale la differenza di posizione dei singoli plots rispetto alla traiettoria presunta vera del DC9. Mi riferisco agli spostamenti laterali dei plots, certamente del DC9 perchè dotati di codici SSR; l'ingegnere ipotizzava infatti che potesse esserci un altro aereo con rotta parallela a quella del DC9 lungo la parte che si vedeva nel grafico. Per ciò che concerne i plots di solo primario, successivi all'ultima risposta del transponder, la correlazione con la possibile posizione dell'aeromobile o di parti dell'aeromobile non poteva essere certa, ma fu ritenuta probabile in considerazione della successione di rotazione e tenendo conto di possibili errori di misura del radar. Dall'esame che noi facemmo, limitato ad uno spazio relativamente ristretto rispetto alla rotta, non risultarono altri dati

radar correlabili al volo in esame o ad altri voli. Il nostro esclusivo interesse era quello di individuare il punto di caduta e quindi non estendemmo la nostra analisi ad altre aree. Il colonnello Fiorito De Falco mi chiese, mi sembra per telefono - e ciò il giorno o qualche giorno dopo - cosa risultasse dal tracciato. Io gli risposi che a un certo momento s'interrompeva il segnale secondario, c'erano successivamente dei primari, ma nulla d'anormale attorno all'area. L'ipotesi che noi facemmo, io e il capitano Martino, fu quella della rottura della struttura in volo e dell'interruzione istantanea dell'energia elettrica. Furono fatte due ipotesi tutte e due dedotte dalla disintegrazione della struttura e cioè o un grave cedimento strutturale o l'esplosione di un ordigno a bordo. Non pensammo assolutamente all'ipotesi del missile, in quanto non erano presenti in prossimità dell'aereo altri plots collegati. Se avessimo visto un'altra traccia, avremmo ipotizzato una collisione o eventualmente il lancio di un missile. La Commissione Luzzatti s'è riunita diverse volte a Ciampino ed io ho avuto occasione di dare delucidazioni, a loro richiesta, su queste rappresentazioni grafiche. Con Bosman, come ho detto, ho parlato. Non ricordo che facesse ipotesi diverse da quelle cui ho accennato sopra” (v. esame Russo Giorgio, GI 10.10.91).

A questo punto si deve rilevare quanto aveva riferito il teste Bosman su tali interpretazioni grafiche. Costui che era stato membro della Commissione Luzzatti, ingegnere aeronautico e funzionario del RAI, e facente parte del gruppo radar in quella Commissione, aveva dichiarato che un colonnello dell'AM aveva portato pochi giorni dopo l'inizio dei lavori della Commissione - l'indomani del sinistro - la trascrizione grafica dei plottaggi. In tale rappresentazione si vedevano, specificava Bosman, in una linea verticale una sequenza di quadratini o di tondi più ricalcati che rappresentavano il secondario del DC9, e una serie di pallini in una linea quasi orizzontale ad Ovest della traiettoria stessa. Ricordava anche il teste, che questi pallini erano due o tre ed erano numerati. Ad un certo punto, continuava, i secondari sulla traiettoria del DC9 si interrompevano, e si moltiplicavano i primari ad Est della traiettoria. “Dalla numerazione comunque si capiva che alcuni dei plots erano correlabili con la serie ad Ovest della traiettoria del DC9. Infatti alcuni plots avevano lo stesso numero. Da questa rappresentazione noi facemmo l'ipotesi del missile, perchè i secondari si interrompevano prima che i primari provenienti da Ovest giungessero all'altezza della traiettoria” (v. esame Bosman Francesco, GI 08.10.91).

Queste dichiarazioni venivano contestate al Russo nel corso dell'esame di cui sopra. Affermava a risposta di non ravvisare contraddizione sostanziale tra quelle dichiarazioni e le proprie. Contestatogli

che nella cartina si rilevavano plots ad Ovest della traiettoria del DC9, correlabili con altri ad Est, e cioè in particolare i plots -17 e -12, rispondeva che questi due plots non erano presenti nel suo plottaggio. A specifica domanda del Pubblico Ministero rispondeva poi che sul tabulato da lui preso in esame dovevano esserci anche quei plots, il -17 e il -12, ma al tempo non erano stati presi in considerazione per i motivi che aveva riferito e cioè che obiettivo del suo lavoro era l'individuazione del punto di caduta dell'aeromobile.

Contestatogli il fatto che l'aeromobile in questione “era già stato ritrovato” e cioè che l'indomani già si sapeva dove fosse precipitato, e che peraltro già risultava il sospetto della collisione, e che quindi fosse improbabile che la sua attività fosse stata richiesta al fine di individuare il punto di caduta, così testualmente rispondeva “Non ricordo che lo scopo dell'incarico affidatomi fosse stato espletato nella ricerca delle cause dell'incidente. Ovviamente l'ipotesi della collisione era stata tenuta da me presente”.

Risposta tanto contorta quanto inattendibile. Quindi contestatogli il fatto che di conseguenza avrebbe dovuto considerare i plots, testualmente rispondeva “come già affermato in precedenza, l'analisi è stata condotta in una regione di spazio ritenuta sufficiente al tracciamento della rotta dell'Itavia” (v. esame Russo Giorgio, GI 10.10.91).

A questo punto si deve ricordare che sulla base delle dichiarazioni di Bosman - secondo cui egli conservava copia delle rappresentazioni grafiche consegnate dal colonnello AM - s'era proceduto ad acquisire, mediante sequestro presso la sua abitazione, queste carte (v. decreto sequestro emesso in data 08.10.91).

Queste carte venivano mostrate, sempre nel corso dell'esame di cui sopra, al Russo e questi le riconosceva come copie dei lucidi originali. Rilevava in quella 1/100:000 che il tracciato a lui attribuibile era solo quello compreso tra le radiali 160 e 170 del radar Marconi, escludendo che fosse di suo pugno quanto si trovava fuori da tale zona ed asserendo di non sapere chi avesse aggiunto i cerchi -11 (è scritto -11, ma deve intendersi come poi si vedrà -17; nde) e -12.

Contestatogli che il punto 2 non appariva comunque compatibile con i plots rilevabili al termine della traiettoria del DC9 e che da ciò si sarebbe dovuto giungere a considerare la presenza di altri aeromobili, così testualmente rispondeva “poichè si trattava d'un solo segnale e alla stessa distanza degli altri primari, lo interpretammo come un errore particolarmente grande nella misura in azimuth” (v. esame Russo Giorgio, GI 10.10.91).

Prima di chiudere questa parte dedicata a quanto compiuto il giorno successivo al disastro presso l'ACC ed in ispecie dal colonnello Russo, merita ricordare un particolare che emerge dalle deposizioni di Bosman e che potrebbe andare disperso nella massa delle circostanze.

Bosman conferma che l'AM in un primo momento consegnò alla Commissione Luzzatti “una lettura compiuta da un colonnello dell'AM” cioè il foglio con cerchietti numerati in sequenza che rappresentavano le tracce degli echi radar. In un secondo momento “dopo qualche giorno ... ci portarono una o due “pizze” e cioè i nastri delle registrazioni radar, che noi a nostra volta portammo alla Selenia per l'analisi” (v. esame Bosman Francesco, GI 05.07.91).

Come ben si vede, ulteriore conferma che le “pizze” nonostante la sigillatura di Massari erano rimaste nella piena disponibilità degli organi dell'ACC.

A seguito di questa istruzione il Pubblico Ministero chiedeva che si procedesse contro il Russo per il delitto previsto dagli articoli 323, 61 n.2, e 479 c.p. per avere falsamente attestato in quelle rappresentazioni grafiche una situazione di fatto diversa da quella rilevata, in particolare non riportando i plots -17 e -12, per impedire che la perdita del DC9 potesse essere posta in relazione con la presenza di altri aerei e dopo che era stata acquisita una informazione sulla presenza di forze aeronavali statunitensi. Così motivava questa richiesta: “Dalle registrazioni telefoniche - nelle parti in cui si rileva l'intensa attività finalizzata alla ricerca delle cause del fatto attraverso l'esame dei dati radar e in particolare dalla conversazione dalla quale risulta che era agevole rivedere i nastri nell'immediatezza -, dalle dichiarazioni dell'addetto alla consolle, dall'esame del tabulato dei dati radar, dalle dichiarazioni rese da Steve Lund risulta che chiunque disponesse di minime conoscenze tecniche era in grado di individuare immediatamente la presenza dei plots anomali (-17 e -12) e di porli in relazione con il momento dell'evento.

La determinazione di un'area ristrettissima nella quale evidenziare i ritorni radar (per di più in una rappresentazione grafica che invece ricomprendeva anche le aree nelle quali i predetti plots erano rilevabili, così inducendo in errore circa il reale contenuto delle informazioni ricavabili dal radar) è dunque frutto di una scelta dolosa, finalizzata all'occultamento delle informazioni” (v. richieste del PM, 21.12.91).

Il Russo interrogato, nega di esser venuto a conoscenza di intenso traffico militare nella zona e ribadisce che chi deve disegnare la traiettoria dell'aeromobile trascura di riportare i singoli plots, tra l'altro di primario “quindi estremamente privi di significato particolare che sono stati

considerati distanti dalla traiettoria e non pertinenti”. Peraltro, aggiunge, la lettura del tabulato fu compiuta dal maggiore Martino, per cui egli nemmeno sa se questi avesse notato o meno la presenza di quei plots. Conferma che alla sua trascrizione sono stati aggiunti delle radiali e dei cerchietti “da loro”. Conferma poi che il solo scopo del tracciamento era quello di determinare al meglio il punto di caduta; nessuno lo aveva informato che il punto di caduta era stato individuato, nè alcuno gli aveva detto di sospendere il lavoro. Pur alle precise contestazioni del Pubblico Ministero, continua a dire che egli si è limitato a trasferire su carta i dati che gli venivano letti senza controllare nè riguardare i tabulati. Non riesce a ricordare se ha discusso delle possibili cause dell'incidente con colui che gli diede l'incarico della trascrizione, cioè il colonnello Guidi. Ammette di essere stato interpellato dal maggiore Di Natale nel 91 sul funzionamento dei radar (v. interrogatorio Russo Giorgio, GI 24.09.92).

Il capitano Martino che viene indicato da Russo come suo collaboratore, l'indomani del disastro, nella trasposizione dei dati radar dai tabulati alla rappresentazione grafica, così narra la vicenda. Egli era in servizio anche la notte dell'evento - e in nessun atto era apparso il suo nome - nelle sue mansioni di supervisore tecnico del sistema. Disponeva di uno schermo radar - la consolle era nella sala dell'ACC - da cui poteva monitorare i canali dei radar sia Marconi che Selenia. Non ha però visto nulla, così asserisce, giacchè egli controllava solo il funzionamento del sistema, e non s'interessava alla parte operativa.

L'indomani, ammette, ha collaborato con Russo “nel disegno della traiettoria”. Quindi un'affermazione di rilievo “non ricordo di aver fatto questo lavoro di plotting per altri disastri”. Questo prima di Ustica. Lo fece un'altra volta, ovviamente dopo - ma non ricorda nemmeno l'anno - in occasione della caduta di un F104 nei pressi di Terracina. La richiesta gli venne da Russo. Il plottaggio doveva essere inviato all'ITAV la sera stessa. Non risponde in modo netto alla domanda sulla finalità del plottaggio - che dovrebbe essergli rimasto impresso stante il fatto che era la prima volta che per un disastro aereo si compiva quella operazione, ma “sfuma” dichiarando: “Penso che il plottaggio servisse per vedere se c'era qualche anomalia attorno. Per vedere cioè se vi fossero state battute mancanti o battute di altro SSR e cioè di un altro aereo... . Quando dico che si faceva il plottaggio per ricercare le battute di altro SSR, era perchè si faceva anche l'ipotesi di una collisione... le ipotesi che si facevano erano o l'avaria, di qualsiasi tipo, dell'aereo o un'eventuale collisione.” Dopo qualche barlume di verità, immediato ritorno a comportamenti già visti in tanti suoi commilitoni. “Non avevo sentito, in sala operativa, voci di traffico americano intenso in zona.

Non ho visto colleghi chiamare l'Ambasciata americana”. Spiega poi come si svolse il lavoro e questa trascrizione è a tal punto di interesse da meritare d'essere riportata integralmente “il maggiore stava al tavolo di disegno ed io stavo ai tabulati. Io gli davo i dati radar, tratti dai tabulati, di coordinate e di distanze; gli comunicavo anche il tipo del dato e cioè se era un combinato (e cioè primario + secondario) oppure se era il solo secondario. Ed in questo caso, se all'intorno v'era un primario che potesse essere correlato con il secondario. Considerammo i dati del settore in cui si vedeva l'SSR dell'aeromobile e quelli dei due settori adiacenti. Ogni settore è 22 gradi, perchè i settori in cui è suddivisa la stampa radar sono 16. Non ricordo se notai i famosi -17 e -12. Il lavoro fu fatto cercando di vedere tutto il possibile in termini relativamente brevi. Si cercava di accertare quello che fosse successo durante la rotta e ci si concentrava sugli SSR. Il -17 ed il -12, anche se solo primari, se stavano sul tabulato analizzato per dare le coordinate al colonnello Russo, sono stati sicuramente visti. Se sono stati visti, io glieli ho sicuramente riferiti. Nel punto d'impatto tutti i primari sono stati tutti trascritti sulla presentazione grafica. Dopo un certo numero di battute dal punto di impatto i primari non sono stati più trascritti ed il plottaggio in pratica è terminato. Prima del punto di impatto presumo che siamo partiti da un certo numero di battute antecedenti per prendere in considerazione anche i primari. Se -17 e -12 stavano sul tabulato e non sono stati messi nella presentazione grafica, probabilmente ciò è avvenuto per decisione del colonnello Russo, secondo cui quei primari non erano importanti per l'analisi che stavamo facendo. Un settore alla distanza di Fiumicino al punto di caduta dell'aereo, abbraccia circa 50 miglia. Con gli adiacenti si arriva a circa 150 miglia”.

Alla esibizione della rappresentazione grafica sequestrata a Bosman afferma che non sa spiegare perchè i plots -17 e -12 non vi siano rappresentati; non sa dire quali siano state le disposizioni date al Russo; non sa dire le ragioni per cui la rappresentazione sia stata limitata alla radiali disegnatevi. Ribadisce che se quei primari erano sui tabulati, egli di sicuro li ha letti. Se avesse modo, asserisce, di vedere i tabulati, potrebbe confermare questa sua ipotesi (v. esame Martino Bruno, GI 14.04.94).

Esaminato di nuovo proprio per mostrargli quei tabulati egli tenta in più punti di dare versioni che possano giustificare la mancata scrittura di quei plots sulla rappresentazione grafica. Ma a domanda se avesse parlato con qualcuno nell'intervallo tra il precedente verbale e quello in corso ammette di aver chiamato il colonnello Russo il pomeriggio del medesimo giorno dell'esame testimoniale, dal momento che lo stesso Russo lo aveva preavvertito comunicandogli di averlo indicato come teste di quel lavoro.

Esso Martino gli aveva riferito “il tipo di interrogatorio” e subito il colonnello lo aveva confortato dicendogli che era stata “una buona idea quella di visionare il tabulato”. Si erano risentiti anche il giorno successivo e in questo colloquio erano ritornati sulla questione del -17 e -12, convenendo che “due plots da soli sono difficili da correlare”. E in effetti così egli aveva risposto prima di rivelare questi due colloqui. “Questi plots io di sicuro li ho letti. Non furono presi in considerazione, perchè distanti dall'aereo che era in analisi. Il fatto di non prenderli in considerazione potrebbe essere derivato dal tipo di analisi che dovevamo fare, e cioè tracciare la traiettoria dei dati SSR dell'aereo ed analizzare dopo l'impatto l'andamento dei primari. In caso noi avessimo dovuto prendere in considerazione anche l'ipotesi di collisione, avremmo dovuto rappresentare un'area più vasta, tentando di correlare tutti i primari del tabulato. Il tipo di analisi, presumo, era determinato dall'ITAV.” Comunque a fine esame, a scampo di responsabilità, ribadisce “io sicuramente non ho preso la decisione di non trascrivere sulla rappresentazione grafica i plots in questione. Non mi competeva. Ero un semplice lettore” (v. esame Martino Bruno, GI 18.04.94).

Anche Bosman, come s'è visto, seguì i lavori sui dati radar e ciò nell'ambito della Commissione Luzzatti. Egli ha ricordato, lo si è detto, la consegna qualche giorno dopo l'evento da parte del colonnello in divisa dell'AM delle trascrizioni; ha ricordato la consegna a distanza di alcuni giorni, delle “pizze”; ha ricordato che queste “pizze” furono poi portate dalla Commissione alla Selenia (v. esame Bosman Francesco, GI 05.07.91). Ha ricordato che proprio sulla base di quella rappresentazione specifica s'era compiuta correlazione tra i plots ad Ovest e quelli ad Est della traiettoria del DC9, e che da quella rappresentazione s'era fatta l'ipotesi del missile “perchè - come s'è scritto - i secondari si interrompevano prima che i primari provenienti da Ovest giungessero all'altezza delle traiettorie” (v. esame Bosman Francesco, GI 08.10.91).

Aveva anche aggiunto in quel verbale che quella ipotesi era stata formulata dalla Commissione dopo alcuni giorni dalla consegna della trascrizione. Queste trascrizioni non erano state allegate alla Relazione Luzzatti perchè superate dalla Relazione Selenia. In effetti la Commissione Luzzatti sull'ipotesi del missile richiese alla Selenia di rileggere il nastro delle registrazioni. La Selenia, riletta quei nastri, concluse “avendo correlato le tracce in linea quasi orizzontale e calcolato la velocità”, affermando la possibilità di una presenza di un aereo circa-sonico. Tale conclusione rafforzò nella Commissione l'ipotesi del missile. “Questa ipotesi insieme a quella di un'esplosione nel bagagliaio, formulata successivamente nel corso

dei lavori, fu condivisa dall'intera Commissione al termine dei lavori". Il teste aveva anche precisato che l'esperto inviato dalla Mc Donnell Douglas, Steve Lund, aveva preso parte alle riunioni della Luzzatti a Roma e che insieme avevano esaminato i dati alfa-numeriche dei plots. Mostratogli un fascicolo, proveniente di sicuro dalla Procura di Palermo (manca la nota di trasmissione) di cui alle pagg.355-376 del fasc.2 vol.I, con la scritta alla prima pagina "da consegnare a Guarino", riconosce in alcune annotazioni a foglio 356 la sua grafia, precisamente in quelle a margine delle colonne "azimuth" e "range". Il fascicolo, si deve rilevare, contiene le "registrazioni plot Itavia 870 del 27 giugno 1980". Aveva sottolineato che allorchè la Commissione si era recata negli Stati Uniti aveva consegnato all'NTSB la rappresentazione grafica dei tracciati - non ricorda se nella lettura AM o Selenia e che funzionari di quell'Ente ne avevano tratto una copia. (v. esame Bosman Francesco, GI 08.10.91).

Costui, esaminato nuovamente e mostrategli le registrazioni dei plots radar SSR e PRIM Marconi e Fiumicino redatta dalla RIV della 2^a Regione Aerea sequestrata presso il suo ufficio al RAI, conferma che si tratta di copia cianografica di lucido, di cui ha parlato nel precedente verbale. Precisa che quando quella trascrizione fu consegnata alla Commissione i plots -11 (su questo punto vale quanto detto prima e cioè -17; nde) e -12 non vi apparivano. D'altra parte essi, rileva, sono a matita mentre gli altri sono copia di un originale redatto ad inchiostro di china, anche se non ha mai preso visione dell'originale. Potrebbero essere state apposte, asserisce, da Ruscio, Mosti od Antonini che nella Commissione erano gli esperti radaristi. Egli potrebbe avere disegnato le coordinate in aggiunta che appaiono a penna biro e tracciate non con un righello, dal momento che egli s'avvale di fogli per disegnare le righe. Ribadisce, giacchè lo aveva già detto nel precedente verbale, che quelli dell'Aeronautica quando consegnarono la trascrizione non espressero alcuna ipotesi od opinione sulla caduta dell'aereo. Essi - quelli della Commissione Luzzatti - peraltro avevano già prospettato e discusso l'ipotesi del missile quando apparve la notizia del ritrovamento di un MiG libico sulle montagne della Sila (v. esame Bosman Francesco, GI 17.10.91).

Ruscio, funzionario del Ministero dei Trasporti e membro della Luzzatti designato dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile, ha confermato le dichiarazioni di Bosman. Ricevettero nei locali della RIV dal colonnello Russo una sorta di diagramma, d'un metro per un metro circa, su cui erano state riportate le tracce relative all'aeromobile sotto forma di cerchietti che rappresentavano la rotta del velivolo sino al momento in cui il radar secondario non aveva avuto più risposta da parte dell'aereo. Alla fine

di queste tracce, ricordava il teste, erano state trascritte ulteriori tracce relative alle risposte del radar primario. Queste erano da quindici a venti ed erano disposte per brevissimo spazio lungo il proseguimento della rotta che l'aereo avrebbe dovuto percorrere, e quindi lateralmente verso Est. Ricordava anche che c'era un'altra ad Ovest, che era correlata con le altre tracce sia dalla Selenia che dall'NTSB statunitense. Questo tracciato era stato dato dalla Selenia insieme ai tabulati di quello stesso sito, cioè di Ciampino, e quindi era stato portato da Luzzatti al National Transportation Safety Board (v. esame Ruscio Antonino, GI 05.07.91).

Antonini, ispettore di volo in servizio presso la Direzione Generale dell'Aviazione Civile del Ministero dei Trasporti e membro della Luzzatti anch'egli ha sostanzialmente confermato le vicende dei tabulati e della rappresentazione grafica come i rapporti con l'AM e la Selenia (v. esame Antonini Enzo, GI 05.07.91).

Nello stesso senso Mosti, membro della Luzzatti su indicazione dell'AM e capo sala di Roma Controllo, che afferma: “Noi ricevevmo subito, dopo uno o due giorni dall’inizio dei lavori della Commissione, dal 28 giugno cioè, il tracciato del volo Itavia. Si trattava di un disegno su un foglio di carta abbastanza grande. Il disegno consisteva in una successione di punti, che rappresentavano le varie posizioni nel tempo dell’aeromobile. Questo tracciato ci fu portato dall’allora maggiore o tenente colonnello Giorgio Russo, responsabile dell’Ufficio Operazioni della RIV. Riferimmo immediatamente al Presidente Luzzatti di questo disegno ed egli venne a vederlo a Ciampino, accompagnato, mi sembra, da Peresempio. Russo ci illustrò il tracciato. (v. esame Mosti Aldo, GI 05.07.91).

Aggiunge di aver appreso dei giudizi dati dai tecnici statunitensi Lund e Pontecorvo, ma asserisce di non aver informato lo Stato Maggiore. Ma su tale affermazione, si deve condividere la valutazione del PM, egli non appare attendibile.

Luzzatti ha ricordato di essere entrato in possesso dei tracciati nei giorni immediatamente successivi al disastro. Ha aggiunto che Mosti, in considerazione della sua specializzazione era stato incaricato specificamente di esaminare i tracciati radar come componente di una sottocommissione che aveva lavorato sin dai giorni immediatamente successivi al sinistro, quando si era venuti in possesso dei tracciati.

Ma Mosti, riesaminato proprio sul tema del tracciato esibitogli da Russo, ha minimizzato il suo ruolo asserendo che egli si era occupato prevalentemente di agevolare gli scambi di documenti e tabulati e che “il lavoro di gruppo non fu di analisi ma prevalentemente di trasporto del materiale da Ciampino alla sede della Commissione e viceversa”. (v. esame

Mosti Aldo, GI 16.04.94). Quasi quindi un lavoro meramente esecutivo. Che cosa non si fa e dice, per eludere ogni responsabilità.

Nella documentazione rinvenuta agli atti della Commissione Luzzatti un appunto manoscritto e datato 3 luglio 80, h.13.17, su cui si legge: “Telefonato a Ing. Fiorini/RAI – comunicato risultati Radar:

1°) Cessa segnale trasponder.

2°) Appaiono ulteriori tracce sul primario divise in due maggiori e altre.

Presenti Peresempio, Mosti, Bonfiglio.

ore 13.30

Telefonato a Com.te Chiappelli per riferire quanto sopra. Presenti Peresempio e Mosti.

ore 13.41

US. Embassy no Pont. Nor Switzer

ore 13.43

Douglas FCO no Reply”.

E' dunque accertato documentalmente che già il 3 luglio 1980 gli esperti dell'Aeronautica avevano accertato anomalie nei tracciati radar e ne avevano informalmente dato notizia ai membri della Commissione Luzzatti, i quali a loro volta ne avevano informato Rana.

Di Steve Lund si viene a conoscenza, come di tante altre vicende di questa inchiesta, dal libro di Claudio Gatti “Rimanga tra noi”- giacchè in questo processo mai alcun pubblico ufficiale s'è preso la briga di redigere d'iniziativa un qualsiasi straccio di rapporto; eppure i delitti di strage e di disastro aviatorio erano stati rubricati sin dall'83. Steve Lund è l'esperto della Mc Donnell Douglas chiamato per l'analisi del disastro insieme a Fred Kaiuzucka. Costoro raggiunsero Roma a tre giorni di distanza dall'evento, arrivando a Fiumicino alle 9 del 30 giugno con il volo PAN AM n.110. Lund di certo prese alloggio all'Holiday Inn e vi stette per circa un mese. Lavorò con la Commissione Luzzatti esaminando in particolare i dati radar. Lavorò anche la domenica 6 luglio e proprio quel giorno pervenne a determinate conclusioni, che comunicò immediatamente a un rappresentante del RAI, con il quale fu concordato un appuntamento per l'indomani. Avrebbe poi consegnato le sue carte al RAI ed avrebbe anche comunicato i suoi risultati all'Itavia. Quelli dell'Itavia prendendo conoscenza di queste sue conclusioni, letteralmente saltarono - usò il verbo to jump - come egli stesso ebbe a riferire a Gatti. Rimase poi, come s'è detto, per un mese a Roma, in attesa - senza frutto; nde - dei dati dei radar militari, che avrebbero dovuto essergli consegnati dagli italiani e dagli americani (v. esame Gatti Claudio, GI 16.09.91).

Il decreto di esibizione dell'ottobre 96 presso la Direzione Generale Aviazione Civile del Ministero dei Trasporti, di tutto il materiale utilizzato dalla Commissione Luzzatti ed in particolare quello proveniente da Lund, dette esito positivo, giacchè vi si rinvenne la relazione a sua firma sull'incidente, che così concludeva: “Sono stati studiati tutti i dati disponibili che potessero avere una rilevanza per l'incidente dell'Itavia I-Tigi, inclusi i dati di fatto dell'indagine sull'incidente, i dati relativi alla manutenzione della flotta, e i dati di utilizzo della flotta. Dalla valutazione dei dati sopra indicati sono state tratte le seguenti conclusioni:

1. I dati di fatto non corroborano alcuna teoria secondo la quale l'incidente sarebbe stato provocato da un cedimento strutturale. Al contrario, i dati di fatto indicano che gli elementi primari della cellula erano praticamente intatti dopo la perdita del segnale del transponditore ATC e che il distacco del cono di coda è avvenuto al momento dell'impatto di una grossa massa strutturale con l'acqua.

2. Tutti i problemi strutturali rilevabili dai dati relativi alla manutenzione della flotta di DC9 vengono considerati come cause molto improbabili dell'incidente sulla base dei dati di fatto dell'incidente stesso e dei dati statistici relativi alla flotta dei DC9.

3. Il DC9 ha ottimi risultati di impiego. Sebbene operi in un ambiente duro caratterizzato da voli brevi, lunghi tempi a basse quote ed aeroporti secondari, ha un tasso inferiore alla media di incidenti mortali per milione di atterraggi.”. (v. all.I alla lettera della Mc Donnell Douglas, datata 09.12.80 a firma Steve R. Lund).

Lund è stato esaminato in rogatoria negli Stati Uniti. Ha ricordato di essere stato chiamato a Roma subito dopo l'incidente per assistere la commissione Luzzatti. Ebbe i dati radar e fece i calcoli. Riconosce per suoi gli appunti che gli vengono esibiti, e cioè alcune pagine di un fascicolo intestato “da consegnare a Guarino” con “Registrazione plot Itavia del 27.06.80”. “Questi sono i dati originali che ricevetti e questi sono i miei appunti... . Ricordo che mi hanno fornito dati radar in una forma simile e ricordo di aver fatto dei calcoli sui dati, e di aver fatto un tracciato. Quando ho fatto il tracciato ho notato che c'erano tre punti che non sembravano appartenere alla traiettoria Itavia”. E alla domanda se ciò significasse secondo la sua interpretazione la presenza di altro oggetto in volo parallelo al DC9, egli risponde, ben ricordando la collocazione dei plots “due dei punti erano paralleli, l'altro invece era dall'altra parte”. A contestazione di quanto gli mette in bocca l'autore del libro e cioè che alla fine del suo esame era chiaro che il radar avesse registrato segnali di ritorno di due velivoli e più precisamente che a fianco del DC9 c'era un altro oggetto in volo che si

muoveva parallelamente ad esso a distanza da 10 a 13 miglia, oggetto che ha improvvisamente virato con manovra che poteva essere definita di attacco, a tale contestazione si diceva, risponde affermativamente dapprima, precisando poi di aver detto che i dati potevano essere interpretati con l'indicazione di un altro aereo e di aver telefonato a Bosman per comunicargli immediatamente la sua scoperta, stimando che quella informazione fosse utile agli inquirenti. Precisa poi di non aver riferito a Gatti che quell'andamento poteva essere interpretato come manovra d'attacco. Questa sua interpretazione, ricorda ancora, fu riportata oltre che a Bosman, al RAI e alla Compagnia proprietaria dell'aeromobile. In seguito attese i dati dei radar militari, dati che corroborassero quella sua interpretazione da un radar che egli colloca a Marsala. Chiamò poi l'ufficio della FAA a Washington per chiedere se ci fossero installazioni radar su navi statunitensi, dal momento che ve n'erano in zona, o comunque altre installazioni radar. “La risposta fu che c'era un'installazione radar militare che avrebbe potuto darci questa informazione e noi attendemmo per questa informazione”. Ma le risposte furono sempre - Lund le riporta in italiano - “forse domani... forse domani...”. Non arrivarono mai. Per quanto concerne gli italiani questa risposta si riferiva a Marsala. Gli americani invece “alla fine risposero” che non c'erano altre informazioni radar, che l'unica nave che avrebbe potuto registrare i dati era a Napoli, ma che il suo radar non funzionava.

Ricorda che il tempo era molto bello in luglio a Roma e quindi vi rimase tutto il tempo che poteva e cioè quasi tutto il mese di luglio, lavorando a Roma e a Palermo. Cominciò ad analizzare i dati di domenica in albergo. Dopo i primi dati ne ricevettero altri dalla Selenia e dalla Marconi. Solo dopo aver redatto il tracciato dei dati relativi ai tre punti ha notato che esso poteva indicare un altro aereo che dapprima era in volo parallelo al DC9 ad alta velocità e poi incrociava la traiettoria di questo secondo.

Ricorda a specifiche domande del PM che egli chiamò Bosman la domenica e poi gli consegnò l'indomani lunedì il tracciato. Ricorda di aver incontrato il generale Rana. Ricorda di aver conosciuto Davanzali. Afferma che la persona interpellata presso la FAA fu John Rosen (v. esame Lund Steve, in rogatoria agli USA 11.12.91).

I dati radar furono anche consegnati, in occasione della già detta missione a Washington, al National Transportation Safety Board, ove furono presi in esame da John C. Macidull “performance group engineer”. In esito costui redasse due rapporti datati rispettivamente 13 e 25 novembre 80. Le valutazioni del primo sono le seguenti “Durante l'ultimo minuto e mezzo di volo costante, l'aereo stava viaggiando in assetto normale a quota 25000

pie di e la velocità, l'angolo di incidenza e la direzione risultano normali. Alle ore 18.59.45, i siti radar a terra ricevono l'ultima risposta del codice transponder. Durante i 2 minuti successivi, il radar di terra riceve circa 40 echi di radar primario ad intervalli di tempo casuali e senza evidente correlazione con una traiettoria di volo. La distribuzione di questi punti in posizione e tempo generali segue la direzione dei venti. Questa distribuzione degli echi radar sta ad indicare frammenti. Il fatto che questi echi siano casualmente normali rispetto alla traiettoria di volo fa sì che non siano facilmente confondibili con le risposte del codice transponder. Il fatto che questo schema sia parallelo alla direzione del vento è ritenuto significativo. Tre echi sono stati registrati dal radar nei pressi della zona dell'incidente e ad orari vicini a quello dell'incidente. Dall'analisi di questi echi emerge la presenza di un oggetto che viaggia ad una velocità tra i 300 e i 550 nodi ad una quota sconosciuta. Detto oggetto viaggia parallelamente alla rotta dell'aereo caduto al momento dei primi due echi e poi gira verso l'aereo al momento del restante eco. Dato che l'oggetto è stato rilevato dallo stesso radar che ha registrato i dati dell'aereo caduto, si ritiene che i tempi degli echi siano accurati. L'ultimo eco - in materia radaristica questo termine non segue la regola dei generi - proveniente dall'oggetto è che i tempi degli echi siano accurati. L'ultimo eco proveniente dall'oggetto è stato registrato 12 secondi dopo l'ultima risposta del codice transponder dell'aereo caduto. Al momento dell'ultima risposta del codice transponder dell'aereo caduto, l'analisi dei plot indica che l'oggetto si trovava a circa 5,7NM di distanza. Date le ampie tolleranze di errore in azimuth per i radar che si trovano a grande distanza (nel presente caso circa 120NM), è possibile che la distanza di 5,7NM possa essere sbagliata per eccesso o per difetto di varie miglia. E' necessario procedere ad un'analisi di questo radar (Marconi)".

Queste le conclusioni: 1. L'aereo si è disintegrato in volo. 2. Sulla base delle informazioni pervenute, non è possibile stabilire con certezza se sia avvenuta una collisione in volo. (v. relazione NTSB a firma John C. Macidull, Washington 13.11.80).

Con i dati aggiuntivi valutò le tolleranze degli errori dei radar del "sito radar Marconi: 1- per le risposte del transponder: 0,05 miglia nautiche, per la distanza; 0,24 gradi, per l'azimuth; 2- per le risposte primarie (skin paint o "riflessi metallici") 01 miglia nautiche, per la distanza; 0,22 gradi, per l'azimuth. Questi valori equivalgono ad una cella costruita intorno a ciascuna risposta e all'interno della quale esiste una certa probabilità che il velivolo effettivamente esista. E' stata scelta una cella delle deviazioni a doppio standard (2 sigma), la quale rappresenta una probabilità del 95% che il velivolo si trovasse al suo interno. Per le risposte in codice del transponder,

la cella misura 2 n. miglia per 0,2 n. miglia. Per le risposte primarie, invece, la cella misura 1,84 n. miglia per 0,4 n. miglia. Queste celle sono generalmente orientate con l'asse maggiore in direzione Est-Ovest”.

Esaminò quindi la probabilità di una collisione in volo. “Utilizzando i valori delle tolleranze degli errori di cui sopra, è stato costruito un quadro delle probabilità del 95% intorno all'ultima risposta del transponder (misurante 2 per 0,2 n. miglia) e intorno alla risposta primaria proiettata dell'oggetto (alle 18.59.45) (misurante 1,84 per 0,4 n. miglia). Secondo l'analisi effettuata, alle 18.59.45 l'aereo precipitato e l'oggetto si trovavano ad una distanza l'uno dall'altro compresa tra le 3,7 e 7,6 miglia.

L'ultima risposta dell'oggetto è stata ricevuta alle ore 18.59.57. Proiettando le risposte del velivolo precipitato lungo la traiettoria di volo sino alle 18.59.57 e inquadrando sia l'oggetto che il velivolo precipitato, secondo la descrizione precedente, l'analisi indica che essi si sarebbero trovati ad una distanza compresa tra 1 e 4 miglia. Tale proiezione, però, collocherebbe il velivolo precipitato oltre l'asse dello schema dei frammenti prodotti dal radar. Sebbene le analisi non escludano la possibilità che si sia verificata una collisione in quota tra il velivolo precipitato e un qualcosa d'indefinito, le probabilità che quel qualcosa fosse l'oggetto non identificato registrato sul radar (con i dati forniti) sono remote”.

Ritenne poi che i dati radar a disposizione non fossero sufficienti per stabilire se il velivolo precipitato fosse stato interessato da un cedimento strutturale spontaneo. Valutò lo schermo dei detriti: “Utilizzando i valori delle tolleranze degli errori radar di cui sopra, è stato possibile dedurre che erano presenti uno o più oggetti che si muovevano attraverso lo schema radar dei frammenti ad Est del punto dell'incidente e con velocità compresa tra i 300 e i 700 nodi. E' stato fornito uno studio dettagliato in cui si formulavano due ipotesi per spiegare l'elevata velocità delle risposte in questa zona. A causa dei vincoli temporali, l'NTSB non ha potuto analizzare queste ipotesi, tuttavia ritiene importante il fatto che sia stato visto che un qualcosa ha attraversato, ad elevata velocità, una zona che poco prima era occupata da risposte radar indicative della presenza di frammenti. La rotta e la velocità di questo oggetto o oggetti avevano la stessa direzione e ordine di grandezza generale dell'oggetto non identificato in precedenza registrato ad Ovest della località dell'incidente”.

Stimò quindi che i dati ricevuti dai radar militari mostrassero una coincidenza tra il tracciato di volo del velivolo precipitato e le risposte delle altre due installazioni radar, sino al punto dell'ultima risposta del transponder, rilevando che non erano state ricevute risposte primarie e precisando che la località del radar militare non era stata rivelata per motivi

di sicurezza. Concluse che “al momento dell'incidente e secondo i dati radar disponibili l'oggetto non identificato che si trovava ad Ovest del luogo dell'incidente usciva dal sole in direzione del velivolo precipitato, mentre il velivolo precipitato guardava il sole in direzione dell'oggetto. Al momento dell'incidente il velivolo precipitato e l'oggetto non identificato si trovavano ad una distanza di alcune miglia l'uno dall'altro. Uno o più oggetti attraversarono, ad elevata velocità, una zona situata ad Est del luogo dell'incidente, la quale, poco prima era stata occupata da risposte radar indicative della presenza di frammenti. L'oggetto o gli oggetti che attraversarono tale zona, successivamente occupata dalle risposte indicate e dalla presenza di frammenti, possedevano rotta o rotte e velocità simili a quelle dell'oggetto non identificato e registrato prima dell'incidente ad Ovest del luogo dell'incidente. In base ai dati ricevuti il velivolo precipitato e l'oggetto non identificato non sono entrati in collisione l'uno con l'altro. Un oggetto non identificato ha attraversato l'area dell'incidente da Ovest verso Est ad elevata velocità e all'incirca allo stesso momento”. (v. relazione NTSB a firma John C. Macidull, Washington 25.11.80).

Il teste, sentito in rogatoria a Washington, ha confermato di aver ricevuto ufficialmente l'incarico nell'autunno 80; ha confermato di aver compiuto una prima indagine riferendo però alla missione italiana - a coloro che egli chiama rappresentanti del Governo italiano - che senza conoscere i margini di errore del radar e l'ubicazione delle stazioni radar, l'indagine non poteva essere approfondita. Ed infatti a seguito di questa sua riserva, alcune settimane dopo - ricorda due o tre - gli erano stati riferiti i margini di errore, ma non le ubicazioni, poichè coperte da segreto militare - non si capisce quale, giacchè egli stava lavorando sulla stazione di Ciampino - Fiumicino del sistema ATCAS; la segretazione di questi dati avrebbe dovuto immediatamente indurre al sospetto; anche perché faceva il paio all'analogia segretazione sui dati di Marsala, ottenuto tagliando nella data reduction le colonne di x e y. Sulla base di nuovi dati com'è risultato, produsse il secondo report. (v. esame Macidull John C., in commissione rogatoria USA, Washington 09.12.92).

Nel corso di questa rogatoria fu ascoltato anche John Transue, funzionario del Dipartimento della Difesa degli Stati Uniti che nel luglio 82 aveva contribuito a una ricostruzione degli eventi per la BBC inglese (trasmessa nel settembre successivo dalla RAI). Costui ha confermato di aver lavorato su dati radar fornitigli dagli autori della trasmissione, “dati radar di una stazione che aveva seguito l'aereo sino al punto della sua distruzione”. Si trattava di “data reductions” e cioè non nastri; “data reductions” in due forme: tabulati e “tracciati” o “plotted” come riferisce in

inglese. Dopo aver dato spiegazioni tecniche su questo materiale fornitogli, ha riferito la sua interpretazione, confermando la sua ricostruzione per la trasmissione BBC. Questi dati “dimostravano la rotta dell'aereo insieme a tre “skin returns” (ritorni radar), tre tracce radar da un altro oggetto in vicinanza dell'aereo. Il tempo di ciascuna delle osservazioni è stato registrato con i dati in modo che conoscendo la posizione (dell'aereo) in momenti diversi è stato possibile dedurre una traiettoria approssimativa, una rotta aerea dell'oggetto. I calcoli indicarono una velocità che era in ragionevole estensione per un velivolo a velocità subsonica alta o leggermente supersonica. La velocità era intorno a 300-600 nodi e c'era una qualche incertezza per il fatto che le misure presentavano degli errori”... . Lettegli le risposte che aveva dato nel corso dell'intervista, pur non ricordandole in dettaglio, sostanzialmente le ha confermate, pur precisando “mi sembra importante però riconoscere che i dati dimostravano solo il DC9 e un altro aereo; i dati non dimostravano alcun missile. La presenza di un missile è una congettura basata sulle posizioni dei due aerei”. Sul tipo di missile aveva detto che si trattava di missili a guida radar semiattiva. “La distanza - ha confermato - a cui l'attacco era successo mi fece giungere alla conclusione che se un missile era stato lanciato, si trattava probabilmente di un missile radar e non infrarosso. Comunque come ho detto prima tutti i radar contengono errori e non potevo essere sicuro che fosse un missile a infrarossi”. A precisa domanda se la posizione dei due aerei consentisse al radar attaccante di “illuminare” il DC9 durante la fase di approccio, ha risposto affermativamente specificando che “i tracciati radar indicavano che il secondo aereo era inizialmente sulla destra, ossia ad Ovest, del DC9. Entrambi gli aerei procedevano verso il Sud; il secondo aereo fece una virata a sinistra. Cosicché puntò approssimativamente nella direzione del DC9. A questo punto il radar del caccia sarebbe stato in grado di “illuminare” il DC9 per la guida del missile; il secondo velivolo allora continuò a procedere in quella direzione durante l'intero tragitto del missile. Se ci fosse stato un velivolo, esso sarebbe stato in una posizione in grado di illuminare l'obiettivo”. Quindi prosegue “...se c'erano solo due aerei e se erano in posizione d'attacco, il secondo aereo eseguì l'attacco in modo regolare. D'altra parte l'obiettivo era un velivolo di linea e il caccia avrebbe potuto abbatterlo in vari modi dal momento che esso non poteva opporre resistenza. Innanzitutto vorrei ribadire che quando dico secondo aereo o caccia, io non ho nessuna conoscenza specifica tranne tre punti su una traccia. E' quindi una congettura. Ma se un caccia desidera abbattere un DC9, lo potrebbe fare da dietro, da un lato, o da davanti, perchè il bersaglio non può eluderlo. E' un bersaglio molto facile”. Egli può affermare ciò sulla base di anni d'esperienza con aerei e missili aria-aria, sia

presso l'Amministrazione degli Stati Uniti che come consulente privato. Quanto ai danni di una testata di guerra della specie a continuous rod, egli ha affermato che il continuous rod "affetterebbe" il velivolo, e si produrrebbero, a causa della pressurizzazione dell'aereo sia l'effetto diretto dell'esplosione che l'effetto della depressurizzazione (v. esame Transue John, in commissione rogatoria USA, Washington 09.12.91).

Anche un altro esperto statunitense ha confermato queste interpretazioni dei dati radar del sistema ATCAS. Costui è Thomas Amlie, ingegnere per decenni in servizio anche come docente presso il Centro di Ricerca Missilistica di China Lake in California della Marina degli Stati Uniti, stimato uno dei massimi esperti in missili aria-aria, e costruttore del Sidewinder. E' stato interpellato dallo scrittore Claudio Gatti, cui ha inviato un'analisi, che è stata depositata agli atti. In tale documento Amlie testualmente afferma "ho calcolato la velocità dell'aeroplano misterioso (un intruder?) dal punto 1 (-17) al punto 2 (-12) ed era un po' sopra i mille piedi per secondo. La velocità dal punto 2 al punto 3 non supera i pochi piedi per secondo di questo stesso numero. Penso che il velivolo avrebbe dovuto essere un caccia ad alte prestazioni ed avrebbe dovuto accendere il post-bruciatore per raggiungere questa velocità. Nessun velivolo da trasporto passeggeri avrebbe potuto fare ciò, particolarmente per le brusche manovre che comporta...". Il fatto che ci furono solo 3 (o 4) avvistamenti radar è un po' difficoltoso, ma può essere spiegato. A quella distanza l'orizzonte radar è solamente di circa 8.000 piedi, cosicché non possiamo dire che l'intruder fosse coperto dall'orizzonte. Il maggior problema nel prevedere il raggio d'azione radar è che la misura radar effettiva di un bersaglio varia notevolmente a seconda della forma del bersaglio. Solo pochi gradi di differenza nella forma del bersaglio possono cambiare la misura del bersaglio per mezzo di un fattore superiore a 100. Di fronte o di coda un caccia può essere un bersaglio discretamente piccolo. In larghezza può essere enorme. Quanto segue può essere ragionevole: al punto 1 (-17) il bersaglio si trovava di coda, ma accese i post-bruciatori per qualche secondo per accelerare. Non avrebbe tenuto i bruciatori accesi per molto, poichè essi consumavano una grande quantità di carburante ed esso si trovava a molta strada dalla base. Il gas ionizzato presente nello scarico di un bruciatore è un ottimo eccellente bersaglio radar. Ai punti 2 e 3 esso si trovava disposto esattamente in larghezza... . I tre avvistamenti di un oggetto di disturbo non possono essere "atmosferici" o qualcos'altro senza senso, perchè non ci sono quasi altri avvistamenti improvvisi su nessun nastro" (v. lettera Amlie 10.01.93 - invece è del 94; nde).

Queste – è l'unico e amaro commento che ne discende – le conclusioni, a partire da pochi giorni dal disastro sino al cuore degli anni 90, degli esperti del massimo livello, di enti specialistici e militari, statunitensi. Amaro che diviene aspro, se si confrontano tali conclusioni stringate e sicure, con la massa di scritti e di parole che s'è spesa in seguito nel nostro Paese; e ancor più aspro se si suppone, come non può non supporre, che alcuni di questi scritti e parole siano stati determinati da buona fede, ma altri no.

3.6. Il trasporto ed il concentramento dei reperti del DC9 Itavia dall'aeroporto di Boccadifalco all'aeroporto di Ciampino.

Dalla complessa attività, tesa a ricostruire l'iter e le fasi di trattazione e concentramento dei reperti, sono risultati due passaggi fondamentali: il concentramento dei reperti presso l'aeroporto Boccadifalco di Palermo, avvenuto da luglio a dicembre 80 ed il successivo trasferimento dei reperti dall'aeroporto palermitano a quello di Roma-Ciampino, avvenuto in data 23.12.80.

La Procura di Palermo, dispose infatti, come già s'è scritto nel 1° capitolo di questa motivazione, che tutti gli oggetti recuperati fossero convogliati a Palermo presso l'aeroporto di Boccadifalco per essere sottoposti ad indagini radiografiche al fine di determinare i tipi di frattura, e ad indagini chimiche per rilevare eventuali tracce di esplosivo.

I reperti rimasero presso l'aeroporto di Palermo ed affidati in custodia giudiziaria all'AM (v. esame Luzzatti Carlo, GI 24.05.91) dalla fine del mese di giugno al 23.12.80, data in cui il tenente colonnello Cavallo Luciano, - ufficiale pilota della 46ª Aerobrigata di Pisa, - li prese in consegna per trasferirli all'aeroporto di Ciampino.

La serie di dubbi e perplessità sorti in ordine alla "genuina" conservazione di questi reperti ed al successivo trasporto a Roma-Ciampino indusse questo GI a dare incarico al Nucleo Operativo dei CC. di Roma di ricostruire cronologicamente le varie fasi del trasferimento dei reperti del DC9 (v. richieste GI del 26.05.93).

Significativa la dichiarazione del prof. Giulio Cantoro, perito incaricato dal Tribunale di Palermo di curare personalmente la catalogazione con la relativa documentazione fotografica di tutti i reperti giunti a Palermo-Boccadifalco nonché il successivo trasferimento degli stessi a Roma (v. esame Cantoro Giulio, GI 20.01.97). Le sue parole danno il senso delle

responsabilità in cui incorse l'AM. In particolare il trasferimento dei reperti a Roma-Ciampino venne effettuato dall'AM a sua insaputa e, si ricordi, proprio il 23.12.80, l'antivigilia del Natale. Il perito poi non fa mistero di un'altra circostanza da lui appresa e cioè che l'elenco dei reperti trasferiti al laboratorio AM di Roma in data 31.12.80 era incompleto rispetto a quello che il perito aveva redatto presso l'aeroporto di Palermo-Boccadifalco.

Questo Ufficio ha quindi sottoposto ad esame tutti coloro che a qualsiasi titolo si erano occupati dei reperti del DC9 Itavia. In particolare, si devono ricordare le dichiarazioni rese dal tenente colonnello Cavallo Luciano, ufficiale dell'AM all'epoca, come s'è detto, in servizio presso la 46^a Aerobrigata di Pisa con le mansioni di pilota, che prese in consegna i reperti del DC9 da Palermo-Boccadifalco a Roma-Ciampino: "...ho compiuto una missione di trasporto ordinatami dal mio Comando...". (v. esame Cavallo Luciano, GI 05.08.91).

Non di meno le dichiarazioni del comandante dell'aeroporto di Palermo-Boccadifalco Furci Rocco, che in una prima escussione dichiarava di essere stato informato del prelevamento del materiale sicuramente dal Comando della 3^a Regione di Bari, non escludendo di essere stato avvertito anche da Trapani-Birgi dove, a suo dire, vi era un Comando da cui dipendeva l'aeroporto di Boccadifalco. (v. esame Furci Rocco, GI 06.02.92). Ma nell'ultimo esame testimoniale appare più preciso nel ricordo, dichiarando che per la consegna dei reperti aveva ricevuto una disposizione telefonica da parte del Comando della 3^a Regione Aerea (v. esame Furci Rocco, GI 12.06.93).

Resta comunque il fatto che gli ufficiali si riferiscono a disposizioni ricevute e, pur richiesti specificamente, non sono in grado di fornire più ampie e dettagliate informazioni che diano contezza delle modalità di attuazione inerenti la specifica attività. E' questa l'ennesima conferma di comportamenti fuorvianti e contrari a provvedimenti dell'AG.

Ulteriori e significative dichiarazioni emergono sempre dalla citata escussione testimoniale del detto tenente colonnello Cavallo Luciano, il quale ricorda che in occasione del trasporto del materiale, si provvide a riporre i reperti alla rinfusa in scatoloni compilando un elenco non dettagliato per motivi di indisponibilità di tempo. All'arrivo a Ciampino, ricorda che salì a bordo dell'aeromobile G222 il capitano dell'AM Palermo ma non rammentare se il personale dei CC. di Ciampino gli rilasciò una qualche ricevuta del materiale. In ogni caso della missione svolta in data 23.12.80 fu redatta una relazione al Comando dell'aeroporto di Pisa.

Di rilievo quanto dichiarato da Ferraro Giuseppe, sottufficiale membro dell'equipaggio del G222 incaricato di effettuare la missione di

trasporto da Boccadifalco a Ciampino. Giunti a Boccadifalco, trovarono il materiale già custodito in scatoloni di diversa misura, debitamente chiusi con nastro adesivo ad eccezione di alcuni sedili. Il sottufficiale non ha mai saputo chi materialmente avesse provveduto all'imballo dei reperti. Ha inoltre precisato che al loro arrivo all'aeroporto di Roma-Ciampino, furono contattati dal personale dell'AM e dei Carabinieri. Questo personale presenziò scrupolosamente all'intera operazione di sbarco, effettuando tra l'altro, anche un'ispezione nel vano di carico dell'aereo, al fine di assicurarsi che nulla fosse rimasto a bordo. (v. esame Ferraro Giuseppe, GI 06.02.92).

Il capitano dei CC. D'Ovidio Giancarlo, comandante della locale Compagnia presso l'aeroporto di Ciampino, esaminato nel febbraio 92, ha ricordato che al momento dell'apposizione della firma sulla ricevuta relativa alla merce trasportata, richiestagli dal sottufficiale che aveva scortato il materiale da Boccadifalco a Ciampino, la ricevuta venne poi firmata dal capitano dell'AM Palermo Sergio, comandante del Gruppo Difesa dell'aeroporto di Ciampino, che aveva avuto in tal senso l'ordine da parte del SIOS. Rammentava altresì che il capitano Palermo sembrava abbastanza seccato con il SIOS: "ricordo che ce l'aveva con il SIOS". (v. esame D'Ovidio Giancarlo, GI 17.02.92).

Di rilievo le dichiarazioni rese dal maresciallo dei CC. Rizza Giuseppe, in servizio presso la Stazione CC. nell'aeroporto di Ciampino, che ha presenziato alle operazioni di scarico del materiale (v. esame Rizza Giuseppe, GI 03.06.93).

Entrambi gli appartenenti all'Arma hanno ricordato che i reperti erano stati scaricati tutti alla rinfusa - ciò contrariamente a quanto affermato dai componenti dell'equipaggio del G222, i quali hanno dichiarato che comunque tutti i reperti erano imballati in scatoloni.

Di diverso tenore la dichiarazione resa al riguardo da Furci Rocco, ufficiale dell'AM comandante dell'aeroporto di Boccadifalco: "il materiale venne caricato senza nessuna forma di imballaggio".

Le deposizioni dei testi sono pertanto discordanti e dalle loro dichiarazioni non si traggono elementi sufficienti ad individuare compiutamente le operazioni svolte per il trasferimento dei reperti. E' tuttavia evidente nella vicenda un atteggiamento di prevaricazione da parte di personale dell'AM nei confronti dell'ordine impartito dall'AG, che in relazione alla trattazione ed allo studio dei reperti aveva stabilito con apposito provvedimento che: "...il Prof. Giulio Cantoro curi il concentramento a Roma presso il laboratorio dell'AM di tutti i relitti e reperti relativi al disastro aereo in questione che si trovano presso

l'aeroporto militare di Boccadifalco di Palermo o dovunque si trovino, presso il laboratorio dell'AM di Roma, che coordini egli personalmente e sotto la propria responsabilità, tutti gli esami e le analisi che si riterranno necessari sui relitti e reperti stessi, e proceda all'interpretazione dei dati acquisiti riferendo con relazione scritta..." (v. decreto Procura di Palermo, 26.11.80).

3.7. Conversazioni telefoniche da e per Ciampino.

Preliminarmente si deve precisare che questo Ufficio non è in possesso delle registrazioni di tutte le comunicazioni di quella sera, concernenti il disastro e le conseguenti ricerche; al contrario, agli atti vi sono le registrazioni soltanto di pochi siti, e di questi siti vi sono solo conversazioni di controllo di Traffico Aereo e non di Difesa Aerea, e per tempi limitati. Il tenore di molteplici conversazioni dimostra che numerose comunicazioni sulla caduta del DC9 Itavia sono passate attraverso canali, le cui registrazioni non sono mai pervenute a questo Ufficio.

Agli atti vi sono, come già s'è detto, registrazioni compiute presso l'ACC di Ciampino, il 35° CRAM di Marsala, l'aeroporto di Palermo, il 3° ROC di Martina Franca. Quelle di Ciampino, Marsala e Palermo furono rispettivamente sequestrate come già sé visto, il 22.07.80, il 03.10.80 e il 28.06.80. Quelle di Martina Franca il 16.11.90 e il 19.11.90. Quelle di Ciampino furono "chiuse" alle ore 21.00 del 27 giugno grazie all'iniziativa di Massari.

Anche le trascrizioni subirono vicissitudini di cui s'è già parlato, perché le prime furono limitate nel tempo e furono perciò necessari ulteriori incarichi peritali per ottenerne di più complete.

Comunque non tutte le registrazioni di Roma-Ciampino furono consegnate all'atto del sequestro, giacché, come risulta dalle dichiarazioni di Massari Porfirio, da più documenti in atti e dalla numerazione delle stesse bobine sequestrate, i registratori di quel sito erano otto, di cui cinque dedicati alla registrazione delle comunicazioni di Difesa Aerea, non consegnate e di certo le comunicazioni di maggior interesse per l'inchiesta e la ricostruzione del fatto.

Le comunicazioni telefoniche che concernono la notizia della presenza di traffico militare americano e l'organizzazione dei soccorsi sono di seguito interamente trascritte ed ordinate cronologicamente:

Franco - bob.VI - Ciampino - canale 27, h.20.20:

X: mi dai il numero dell'Ambasciata americana? ...Mi dà, mi dai, mi dai dei dati, mi dai dei dati (inc.).

Franco - bob. VI - Ciampino - canale 27, h.20.20: conversazione tra X e X1:

X: (verso l'int.: com'è l'Ambasciata? 4664?...4664...prima 4664, risponde, mo' vediamo.

X1: pronto?

X: is the American Embassy?

X1: eh?

Franco - bob.VI - Ciampino - canale 28, h.20.23: conversazione tra il colonnello Fiorito, sergente Ambrosino ed il colonnello Guidi:

Ambrosino: controllo.

Fiorito: ah, sono il colonnello Fiorito buonasera.

Ambrosino: buonasera.

Fiorito: chi è che parla?

Ambrosino: sergente Ambrosino.

Fiorito: senta Ambrosino, mi puoi, il colonnello Guidi è arrivato?

Ambrosino: sì, mi sembra di sì, lo chiamo?

Fiorito: eh, oppure anche il capo sala, uno dei due, eh.

Ambrosino: sì, un attimo.

Fiorito: grazie.

Ambrosino: (verso l'int.: Fiorito)... un attimo che arriva

Fiorito: sì, grazie

(dall'int.: comandante Fiorito al telefono).

Guidi: pronto?

Fiorito: Guido.

Guidi: ohè.

Fiorito: novità?

Guidi: beh, novità niente eh, nel senso che adesso stiamo cercando di tenere qualche informazione da, da coso dalla, dai due radar che sono lì in Si.. in Sici.. in Sicilia, i radar della Difesa, no?!

Fiorito: eh.

Guidi: e però sembra che loro quando no quando gli è stato chiesto qualche cosa, cioè se osservavano la traccia, a cose avvenute.

Fiorito: eh.

Guidi: in quel momento, se so' messi a guardare e hanno visto soltanto l'Air Malta che volava con rotta sud, sempre sull'Ambra 13 e che lasciava, (dall'int.: X1- I-BADE tutti morti, trovata) e che lasciava praticamente, sor... lasciava Palermo, dopo averlo sorvolato che era diretto nella Fir di Malta, no?!

Fiorito: sì.

Guidi: però hanno guardato quando glielo abbiamo detto, noi si sperava che loro avessero segna... avessero seguito le due tracce, l'Itavia sotto e l'Air Malta sopra, e avessero preso nota del... dell'orario, della posizione alla quale era sparita la traccia dell'Itavia, cosa però, sembra che non.. dice che non stavano guardando, perché hanno l'esercitazione.

Fiorito: (inc.) c'era l'esercitazione?

Guidi: sì, c'era l'esercitazione perché dice, dice che vedono razzolà diverso, diversi aeroplani... americani, no, io stavo pure ipotizzando un po' una eventuale, una eventuale collisione.

Fiorito: sì o un'esplosione (inc. per sovrapp. voci) esplosione in volo.

Guidi: o un'esplo... e sì perché sto fa... se c'avevano st'esercitazione, ma e adesso vogliamo vedere un po' cercando di entra' in contatto con gli americani eventualmente lì a Sigonella, eh.. (dall'int.: X1 - (inc.) che Martina Franca dovrebbe fare da trait d'union, perché Martina Franca (inc. per sovrapp. voci)... sì, eh se si riesce a sapè qualcosa anche da loro perché... se questo ha avuto il tempo di mettere anche il codice emergenza sul transponder, ammesso che non sia avvenuta un'esplosione in volo e da 25.000 piedi se ha fatto in tempo a mettere il codice 77 e qualcuno lo deve aver visto, evidentemente la Difesa no, perché adesso i loro sistemi con i quali recepiscono immediatamente un codice emergenza non lo so quali sono.

Fiorito: beh, ce l'hanno anche loro.

Guidi: eh, ce l'hanno pure loro, quindi indubbiamente non hanno visto, non hanno visto niente, quindi c'è da escludere che, che il pilota abbia fatto a tempo a mettere 'sto, 'sto codice emergenza.

Fiorito: senti non avevamo altri aeroplani noi sotto controllo (inc.).

Guidi: c'avevamo l'Air Malta che stava sopra e un altro che stava in direzione opposta, sempre sopra (verso l'int.: a che livello stava? A 2?

X1: uno a 370 e uno a 350 vero..) ecco, quello di rotta opposta stava a 350 (dall'int.: X1 - comunque nella stessa rotta ce n'era uno solo a 370).

Guidi: sì.

X1: che stava di dietro a circa 10 minuti.

Guidi: sì, stava 10 minuti dietro, ma sai 10 minuti dietro so' 80 miglia, eh.

X1: l'ha chiamato, l'ha chiamato, poi ad un certo punto c'ha pure detto.

Guidi: l'ha chiamato pure e...

X1: lo sento, ma, ma erano chiamate.

Guidi: sì.

X1: eh, all'aria.

Guidi: sì.

X1: Itavia 870, da tutti quanti.

Guidi: sì, sì, sì.

X1: quindi abbiamo sentito cose insomma è stato ripetutamente chiamato da, da diversi aerei che... che stavano... sì... che stavano in quell'aerea lì, non diciamo sulla stessa rotta, ma che stavano anche a distanza di, di, di... di, di molte miglia, ma non, non c'è stata nessuna, nessun contatto, insomma, ecco.

Fiorito: comunicazioni (inc.) no?

Guidi: sì, sì, le comunicazioni sì, lui ha riportato praticamente, regolarmente sull'Ambra 13 Alpha e ha dato lo stimato di Palermo che era, come ti ho detto, le, le 22.13 locali.

Fiorito: (inc.).

Guidi: eh, ai 55, 55.

(verso l'int.: eh? Alle 21? X1: alle 18.55 Zulu, 19.13 Guidi - alle 21.13 locali?).

Fiorito: 21.13.

Guidi: sì, sì, 21.13 scusami, 21.13 locali alle (dall'int.: X1 - ai 20.50) alle 20.55 circa.

Fiorito: quindi a...

Guidi: quindi, quando stava grosso modo sulle, sulle 70 miglia a nord delle, di Palermo.

Fiorito: eh.

Guidi: eh, 70, 80 miglia (verso l'int.: no, un momento quando l'ha chiamato il controllore ai 13, 13 significa 55, 10 per 5, X1: no, ai 56 ha chiamato Guidi - 56 e 4 fa sull'ora, 13 e 4 fa 17, no, 17 per 8 quanto fa? 7 per 8, 56 eh... 8 per 1, 8 X1: (inc.) dai Guidi: eh, sì, strano sì, sì esatto) sulle 130 miglia, se stava ancora volando però, eh, se non, se stava ancora volando... il controllore l'ha chiamato e da questo momento lui non ha dato più risposta, quindi da quel momento.

(dall'int.: X1 - (inc.) le miglia non (inc.) bisogna togliere le miglia, l'ultima comunicazione è stata a 115 miglia da Palermo).

Guidi: sì, no, io sto dicendo, lui aveva dato lo stimato di Palermo, di Pal ai 13, no, quando il controllore l'ha chiamato erano i 56, significa che l'aeroplano stava.

X1: no, no, lui ha chiamato ai 56.

Guidi: ha chiamato il pilota.

X1: 115 da Palermo.

Guidi: ah, ha chiamato il pilota ha detto: 115 miglia da Palermo, perché l'ha letti col DME.

X1: è successo tra 115 miglia e.
Guidi: e Palermo, e Palermo, esatto.
Fiorito: sull'Ambra 1 (inc.).
Guidi: sull'Ambra 13, eh.
Fiorito: Ambra 13 ah.
Guidi: sull'Ambra 13 esatto, sei riuscito a parla' con Fazzino?
Fiorito: già ci ho parlato.
Guidi: eh.
Fiorito: lui m'ha detto se avevate informato il COP?
Guidi: il ?
Fiorito: il COP.
Guidi: allo Stato Maggiore?
Fiorito: sì.
Guidi: sì, sì, è stato chiamato lo Stato Maggiore.
Fiorito: (inc.) avranno seguito la procedura.
Guidi: sì, sì, sì, abbiamo fatto tutte le comunicazioni che sono qui stabilite nel... nel decalogo del capo sala.
Fiorito: non c'è più niente da fare, ormai.
Guidi: no, senti, è stato trovato il relitto di quell'aeroplanetto di cui ti dicevo.
Fiorito: ah, pure quello?
Guidi: sì, a 200 metri da Capo, Capo Gabbiano (verso l'int.: che era Capo Gabbiano? Come si chiamava Capo?) di Punta Gabbiano che sta... lì all'isola d'Elba, no, e sembra che hanno trovato i corpi di, di 4 persone... oh, eh... per quello che riguarda l'Itavia abbiamo saputo che (dall'int.: X1 - senti, vuoi che telefono all'americana attaccé?) Che ci sono 65 passeggeri.. aspetta adesso ti do i dati che ce l'ho scritti, eh... 64 passeggeri, 11 bambini, 2 infanti e 4 membri dell'equipaggio.
Fiorito: (inc.).
Guidi: 65 più 11 bambini fanno 75, 76 poi bisogna fa' i due neonati, sono 81 in tutto.
Fiorito: bambini, 2 neonati e l'equipaggio?
Guidi: l'equipaggio 4 membri d'equipaggio, uhm (verso l'int.: ah, senti t'ha confermato lì l'orario ... l'autonomia? eh? L'autonomia te l'ha confermata? X1 - non, non mi hanno) perché abbiamo chiamato per chiedere l'autonomia di questo, ci hanno detto 75 minuti, ma io penso che forse.. forse mi sembra un po' pochino.
Fiorito: ma 75 in aggiunta a quello del tempo per il volo?
Guidi: no, e io non so se quello ha capito male e ci ha dato il tempo di volo, perché da Bologna per andare a Palermo e caricare, 75 minuti d'autonomia mi sembra un po', mi sembra un po' rischioso, capito?

Fiorito: no, credo che 75 sia.

Guidi: sia il tempo di volo.

Fiorito: eh, il tempo di volo, infatti.

Guidi: eh, no, ma noi gli avevamo chiesto l'autonomia, perché siccome lui è partito alle 18.08 Zulu, volevamo sapere esattamente quando, eh, in funzione dell'autonomia, potevamo considerare ormai il ... più nessuna speranza perché ... quando non ci ha più carburante, capito?

Fiorito: (inc.).

Guidi: e questo ha detto 75 minuti, ma per me è una cazzata, perché...

Fiorito: sì, sicuramente.

Guidi: da Bologna a Palermo viaggia.. anda' in volo con (dall'int.: X1 - in quella zona so' stati mandati tutti i pescherecci.

Guidi: sì.

X1: dalla Capitaneria di Porto sì, la Capitaneria di Porto stavolta ha mandato... in maniera piuttosto sollecita tutti... i pescherecci e adesso vogliamo cerca' di stabilire un contatto con gli americani, se c'avevano 'ste esercitazioni, probabilmente ce sarà magari pur... anche una portaerei da quelle parti.

Fiorito: e qui c'era un'esercitazione a noi sconosciuta?

Guidi: no, no, l'esercitazione è... che probabilmente la conosciamo eh, l'esercitazione, però per... evidentemente non, non, non dava nessuna interferenza con la.. con la nostra attività, forse qualche cosa a basse quote, eh.

Fiorito: vabbè.

Guidi: eh... non lo so io, ancora mi trattengo qua se c'è qualche elemento.

Fiorito: eh, ma purtroppo.

Guidi: di rilievo, e purtroppo, aspetta un momento, voglio vedè di domanda' a Porfirio se è riuscito a rintraccia' Valenti, eh, un attimo solo (verso l'int. Porfirio sei riuscito a parla' con Valenti?... Chiamalo un po' va... Ci dica dove sta no, lo stiamo cercando...) sta dicendo Porfirio che ha telefonato un giornalista del Tempo, no.

Fiorito: eh.

Guidi: che già sapeva tutto.

Fiorito: che sapeva?

Guidi: sapeva pure, dice: ma sappiamo che l'ultimo contatto è stato all'Ambra 13 Alpha.

Fiorito: (inc.).

Guidi: sì, sì.

Fiorito: come lo sa?

Guidi: e che ne so io... evidentemente qui qualcuno ce deve avè la percentuale con la stampa, capito.

Fiorito: avete parlato con (inc.)?

Guidi: e sì lo sta... si stanno, sta telefonando che era occupato l'apparecchio telefonico, adesso sta riprovando il Porfirio.

Fiorito: sì, adesso non so se è il caso che venga, in ogni modo tienimi informato.

Guidi: no, eh, penso che sia inutile che tu venga, perché, se vuoi venire anzi mi fai compagnia, se c'è qualche cosa che... che merita, eh... sarà mia cura chiamarti.

Fiorito: va bene.

Guidi: a qualsiasi ora, eh.

Fiorito: sì, sì, sì.

Guidi: va bene.

Fiorito: (tu cerca allora di trovarcelo).

Guidi: sì, speriamo.

Fiorito: ma tanto ormai è finita anche l'autonomia, perché...

Guidi: ma io ritengo, io ritengo di sì perché 18.08, 18.08 Zulu sono... le 19, sono le 20, le 20.08 locali, 20.08 locali... eh, beh penso veramente che è un po' difficile che abbia... dell'autonomia per...

Fiorito: il doppio della (inc.).

Guidi: ma poi guarda lì a un certo punto, senti, ammesso che avesse avuto un'avaria agli apparati radio e... se non andava a Palermo, c'era Catania, c'era Trapani.

Fiorito: lo avrebbe visto il radar di Palermo.

Guidi: ma sì, poi, appunto, ma no, ma anche il radar, quando noi abbiamo chiamato.

Fiorito: la Difesa.

Guidi: la Difesa radar di Siracusa e ci abbiamo detto ma osservate così, lui ha osservato e ha detto che c'era l'Air Malta che stava lasciando Palermo a 370, ma vedeva solo, vedeva solo l'Air Malta, quindi lui non stava più in aria l'Itavia.

Fiorito: ma mi confermi che l'Air Malta ha detto che c'era un...

Guidi: ma no, forse s'è sbagliato perché lì erano tutte le altre chiamate, quando è stato chiamato l'Air Malta, so' stati chiamati anche altri aeroplani che, perché lui stava sulla, sulla, sul settore Sud, però sono stati invitati anche altri aeroplani che stavano sul settore dell'ESE, del Sud-Est no, a mettersi sulla frequenza del settore sud e a chiamare Itavia 870, quindi dopo qualche minuto 3, 4 aeroplani hanno cominciato tutta una serie di chiamate e l'Air Malta s'è sbagliato e... siccome lo chiamavano in italiano Itavia 870,

lui dice: sì, sento delle chiamate in italiano, pensando che fosse l'Itavia che chiamasse, invece erano gli altri... capito, che chiamavano l'Itavia 870, altri aeroplani.

Fiorito: senti l'ese... era (inc.).

Guidi: in quel momento, ma no, ma non credo, perché... aspetta un attimo (verso l'int.: Grasselli c'era già, avete fatto già lo (inc.)?) no, negativo, ancora non hanno fatto l'unificazione.

Fiorito: va bene.

Guidi: va bene.

Fiorito: io.

Guidi: se non mi senti... domani mattina.

Fiorito: ok.

Guidi: appena arrivo in ufficio.

Fiorito: va bene.

Guidi: ti do tutte le notizie.

Fiorito: va bene.

Guidi: ciao Nico' buonanotte.

Fiorito: ciao Guido.

Guidi: ciao.

Franco - bob. VI - Ciampino - canale 27, h.20.39 - Roma e Ambasciata americana:

Roma: (verso l'int.: X - allora io chiamo l'Ambasciata, chiedo dell'Attacché, eh.. senti guarda una delle cose più probabili è la collisione in volo con uno dei loro aerei secondo me, quindi...).

Ambasciata: American Embassy, good evening.

Roma: good evening, is there anybody at the extension 550?

traduzione:

Ambasciata: Ambasciata americana, buonasera.

Roma: buonasera, c'è qualcuno al numero interno 550?

Roma: (dall'int.: X1 - (inc.) tutti i nastri... oh, però qui fra tutti i nastri anche quelli (inc.);

X: non c'è un cazzo di nessuno.

X1: telefoniche, eh.. questi dovranno sentire anche.. eh.. vabbè, comunicazioni telefoniche per il coordinamento (inc.) bisogna...).

Franco - bob. VI - Ciampino - canale 27, h.20.41 - Roma e Ambasciata americana:

Roma: (verso l'int.: X - senti... la... scusami tanto l'esercitazione interessava aeroplani americani... molti?

X1: ce l'avevamo noi l'esercitazione... (inc.).

Ambasciata: American Embassy.

Roma: good evening, I just called you and you passed me the extension 550, but there was no answer, evident nobody's there at the attaché. This is the air traffic control of Rome speaking. We had a problem with an aircraft and we, we should speak to somebody. Have you got any other number to call?

Ambasciata: just a minute. I have to reach somebody at home.

Roma: uhm, well, if the aircraft has crashed, there'd be 81 persons dead, so I think it's important enough to call somebody.

Ambasciata: ok, just a minute. One moment.

traduzione:

Ambasciata: Ambasciata Americana.

Roma: buonasera, io ho appena telefonato e lei mi ha passato il numero interno 550, ma non c'è stato risposta, evidentemente non c'è nessuno là dall'addetto. Qui parla il controllo del traffico aereo di Roma. Abbiamo avuto un problema con un aereo e noi, noi dovremmo parlare con qualcuno. Ha un altro numero da telefonare?

Ambasciata: un minuto solo. Devo chiamare qualcuno a casa.

Roma: uhm, vede, se l'aereo è caduto, ci sarebbero 81 persone morte... quindi penso sia abbastanza importante da chiamare qualcuno.

Ambasciata: bene, un minuto solo. Un momento.

Roma (dall'interno)

X: chi c'era?... C'era un'esercitazione?... C'era un'esercitazione in giro?... Americana?

X1: beh, guarda dalle 10.30 alle 15.00 la (Patricia) (inc.).

X: fino a che ora?

X1: fino alle 15.00.. 15.00 avete, avvertito quel COP lì allo Stato Maggiore, lì... c'è il COP là... il coso (inc.).

X2: adesso Bologna ci manda tutti i dati, Porfirio ha richiesto, ci ha 2 ore e mezzo di autonomia.

X: quanto?

X2: 2 ore e mezzo.

X: d'autonomia e il tempo in volo quant'era?

X2: ma il tempo in volo 75 minuti, quello che ha detto pure a me, comunque adesso Bologna manda tutti i dati (inc.).

X1: 18.08.

X: 18.08-19.08-20.08-...-20.08-...-20.38? E ci siamo ecco, sta scadendo adesso... sta scadendo adesso.

X3: (inc.) allora lo riapriamo Palermo, no?

X1: 18.08-19.08-20.08-20.08 più 30.

X: aspetta 5 minuti Mario guarda, l'autonomia sta scadendo fra 5 minuti.

X1: è scaduta già.

X: scade adesso.

X2: no, no, 42 è scaduta.

X3: da 38 è scaduta.

X1: 42, 42, 42.

X: eh, so' i 42 adesso.

X1: potete pure fare il messaggio, potete pure di'...

X2: l'ho fatto.

X1: l'hai fatto?

X2: sì.

X1: gliel'hai detto all'RSC.

X: questo mi sta chiamando qualcuno della... mi sta chiamando l'Air attaché a casa...

X1: ma tu hai coordinato con loro per... X -sì, sì, già mi hanno detto loro di contattare se voglio io direttamente.

X2: (inc.).

X: avete avuto qualche contatto da Sigonella?

X3: no, nessun contatto ci pensa, ci dovrebbe pensare almeno Martina Franca.

X: chi ci dovrebbe pensare Martina Franca?...

Ambasciata: hello?

Roma: pronto? Hello.

Ambasciata: one moment, please, what airport is it?

Roma: well, really wère calling from Rome control, this is Ciampino airport.

Ambasciata: ok, just a moment.

traduzione:

Ambasciata: pronto?

Roma: pronto, pronto?

Ambasciata: un momento per favore, qual'è l'aeroporto?

Roma: vede, di fatto chiamiamo dal controllo di Roma, qui aeroporto di Ciampino.

Ambasciata: ok, un momento.

Roma (dall'interno):

X1: mi dai st'appunto del... aspetta (inc.) mò vediamo.

X3: deve prendere guarda, (inc.) del CSR.

X2: no.

X3: gli devi dà le frequenze su chi ha lavorato (inc.) e la linea telefonica è stato fatto il trasferimento.

X: ma, scusami tanto una cosa, ma di quelli che hanno fatto il soccorso eccetera, c'è nessuna notizia di questo genere visto che questi lo chiederanno... abbiamo niente di niente dal soccorso, nessuno ha trovato niente?

X3: allora dicevo, le comunicazioni del trasferimento dell'Itavia, è chiaro, visto che è venuto da Bologna, quindi diciamo, ha trasferito, no?... E la linea telefonica (inc.).

X2: e beh, non lo so.

X3: su quale linea da Palermo.

X2: (inc.).

X1: (inc.) Monte Venda che...

X3: oh, poi la 124,2 e poi che ha fatto sulla 124,2.

X2: vabbè, ma che ci interessa a noi (inc.) tanto ce l'abbiamo avuto in contatto (inc.) noi ce l'abbiamo avuto in contatto.

X3: ma non vuol di', vogliono, questi vanno a prende pure le comunicazioni da quando è decollato da Bologna quando fanno l'inchiesta.

X2: vabbè.

X3: hai capito, se il pilota ha denunciato quando è colto in frequenza.

X2: CSR.

X1: (inc.) CSR e poi è sceso.

X2: che ti ha dato (inc.) perché dopo Palermo come fa a (inc.).

X3: in base alle frequenze, segnatele.

X2: (inc.) dove è passato... ma quello che cazzo.

X1: pare, pare che sia stato passato un (inc.).

X: a Palermo stanno, stanno già in crisi, eh, pensa ha telefonato adesso qui uno del Giornale di Sicilia.

X3: digli di telefona'.

X: gliel'ho detto infatti.

X3: digli di telefona' a Palermo, a Punta Raisi.

X: beh, il Giornale di Sicilia lo sanno loro.

X3: parlasse col direttore dell'aeroporto di Punta Raisi.

X: vabbè, comunque m'ha fatto una domanda sensata, ma, ho detto semplicemente avete avuto contatti, avete semplicemente perso contatto e basta? Dico: sì, abbiamo semplicemente perso il contatto, basta.

X1: chi l'ha avvisati a questi del Giornale di Sicilia.

X3: ma guarda l'unica cosa era riuscire a beccare lì qualche (inc.) dell'Ambasciata era, era da riuscì a parlare con qualche americano di Sigonella.

X: e come, è questo che io sto chiedendo a loro.

X1: (inc.).

X3: (inc.) telefoni a Sigonella e gli dici: ma voi quando lì è cascato un Panthom chi cazzo chiamate degli americani? Ecco, è cascato un Panthom, dimme chi devo chiamà.

X: dai, su, su, provate un po' a questa maniera vediamo se lo tirano fuori... a Napoli possibile che non lo fanno.

X3: è possibile che se loro ci hanno una cosa con un Panthom (inc.) emergenza, non ci hanno una linea di contatto con gli americani.

X2: civile non penso, ci hanno gli americani lì a fianco.

X3: eh, appunto no, ma quando si arriva a Sigonella ti arrivano le camionette della MP americana che ti mettono pure il dito nel culo quando scendi dall'aereo... che quando so' andato col DC9 sembrava che fossimo venuti da Cuba.

X: ma io infatti sto telefonando a questo sola mente per sapè a chi devo telefona', mica altro. Ma non mi risponde.

X3: ma lascialo sta', lascialo sta', riattacchi e... never mind, perché un numero.

X: vabbè, mò per educazione bisogna che aspetto.

X3: gli dici quando (inc.) emergenza agli americani, come li contattate 'sti americani? Eh, dite, se casca un Panthom li dovete avvisa' o no, e allora come li avvisate, c'avete il numero telefonica? (inc.).

Franco - bob. V2: Ciampino - canale 3 (Tunisi 2) cassetta V2/1 -Lato A, h.20.45: conversazione tra Roma e Catania.

Roma (dall'interno):

X: da Sigonella vuoi?

X1: da Sigonella.

X: non so se funziona a Sigonella, mi (mi pare) a Catania.

X1: no, da Sigonella perché c'hanno lì il radar, a Sigonella)...

Catania: pronto?

Roma: Catania?

Catania: dimmi.

Roma: senti scusa, c'è il nostro capo, no?!

Catania: eh.

Roma: che vorrebbe una cortesia.

Catania: sì.

Roma: poter sapere se è possibile, un numero degli americani di Sigonella, l'Ufficio Operazioni degli americani di Sigonella per potersi collegare direttamente lui tramite telefono.

Catania: e non te lo so dire perché loro hanno tutto un sistema di centralino loro, tu chiedi il centralino di Sigonella e gli dici di mettersi in contatto con l'operazioni americane, stop.

Roma: il centralino di Sigonella voi non lo sapete che nome ha?

Catania: il centralino di Sigonella?

Roma: sì.

Catania: ma quale, quello civile?

Roma: e dammi uno che vuoi civile o militare che uno dei due lo chiameremo.

Catania: ma il militare non lo so, eh... la RITA forse.

Roma: eh, scusate se.

Catania: ma la RITA lo saprai, no?!... Aspetta Roma - (verso l'int.: cioè questi come cazzo la fanno difficile per dare un numero di telefono)... - pausa -

Catania: pronto?

Roma: sì.

Catania: resta in linea, un attimo, sto contattando con il centralino e ti faccio avere il numero RITA...

(voci confuse di fondo incomp.).

Catania: (verso l'interno chiede il numero RITA di Sigonella)... pronto?

Roma: sì.

Catania: 002 (331) il centralino di Sigonella.

Roma: ok.

Catania: va bene?

Roma: ciao.

Catania: ciao.

Di rilievo anche i contatti terra-bordo-terra.

Il pomeriggio del 27.06.80 alle ore 18.20.26 il DC9 avvia il contatto radio con il Centro di Controllo Regionale di Roma, dopo circa dieci minuti dal decollo ed a poca distanza da Firenze.

Tale controllo può essere seguito attraverso alcuni stralci di queste comunicazioni "terra bordo terra" e lo si accompagna fino all'ultima comunicazione alle ore 18.57.00 in prossimità dell'orario di scomparsa del velivolo, cui seguono dalle ore 19.04 alle ore 19.14 i primi e vani tentativi di riprendere le comunicazioni, ad opera proprio della RIV di Ciampino.

Questi gli stralci d'interesse:

...omissis...

- (frequenza 124.2).

18.20.26

IH870: Buonasera radar di Roma, è l'IH870.

Roma: Buonasera anche a lei, 870, inserisca 1136 ed è autorizzato a Palermo via Bolsena - Puma - Latina Ponza - A13.

IH870: 1136 sta arrivando per lei, a Palermo come da piano di volo, è su Firenze, praticamente, mantiene 190.

18.23.38

Roma: 870 a che distanza è da Firenze?

IH870: siamo prossimi a Peretola, 15 miglia a sud.

Roma: ci richiami a 20 miglia.

IH870: ok.

Roma: stabilizzato?

IH870: sì, ci stiamo stabilizzando.

18.24.45

IH870: 21 miglia per la 870.

Roma: salga a 230.

IH870: a 230, lascia 190.

18.26.06

Roma: 870 identifichi.

IH870: arriva.

Roma: ok, è sotto radar, vediamo che sta andando verso Grosseto, che prua ha?

IH870: la 870 è perfettamente allineato sulla radiale di Firenze, abbiamo 153 in prua ci dobbiamo ricredere sulla funzionalità del VOR di Firenze.

Roma: sì, in effetti non è che vada molto bene.

IH870: allora ha ragione il collega.

(Nota: il volo IH779 si era in precedenza lamentato del funzionamento delle radioassistenze di Firenze e Bolsena).

Roma: sì, sì, pienamente.

IH870: ci dica cosa dobbiamo fare.

Roma: adesso vedo che sta rientrando, quindi, praticamente, diciamo che è allineato, mantenga questa prua.

IH870: noi non ci siamo mossi, eh?

...omissis...

Gli specialisti in sala operativa che la sera del 27.06.80 interloquivano con il volo IH-870 furono tra gli altri il tenente La Torre Antonio - addetto al settore TRS (cioè il Terminale Roma Sud) - ed il tenente Corvari Umberto -

addetto al settore Sud. Quest'ultimo a proposito dei contatti radio con i piloti del DC9 Itavia, ha dichiarato:

“...La sera dei fatti svolgevo il mio lavoro di addetto al controllo radio dei voli civili svolgentesi nell'area compresa tra circa 100 miglia a sud di Ostia, la Sicilia, Malta e Calabria. Questo settore includeva l'Aerovia Ambra 13”.
(v. esame Corvari Umberto, GI 12.11.96).

Riprendendo l'osservazione sui contatti radio fra il “DC9” e Ciampino, questi gli stralci dalle comunicazioni radiotelefoniche successive intercorse tra il Centro di Controllo Regionale di Roma-Ciampino ed il volo IH870.

- (frequenza 125.5)

...omissis...

18.34.50

IH870: buonasera, la 870 a 290 è su Bolsena.

Roma: contatto radar, come autorizzato.

IH870: bene.

18.39.43

Roma: 870 134.2, buonasera.

IH870: grazie, buonasera.

Roma: prego.

- (frequenza 134.2)

18.40.05

IH870: è l'IH870, buonasera, Roma.

Roma: eight seven zero?

IH870: good evening, 870 we are maintaining 290 and approaching puma.

Roma: roger, proceed Latina-Ponza.

IH870: Latina-Ponza, 870.

18.40.40

..: Fontana?

..: sì.

..: uno due.

18.42.12

..: Belmondo*

(* potrebbe essere Edmondo)

18.44.08

IH870: Roma la 870

Roma: IH870 per Ponza, 127.35.

IH870: 27.35, grazie, buonasera.

- (frequenza 127.35)

18.44.44

IH870: è la 870, buonasera Roma.

Roma: buonasera 870, mantenga 290 e richiamerà 13 Alpha.

IH870: sì, senta, neanche Ponza funziona?

Roma: prego?

IH870: abbiamo trovato un cimitero stasera, venendo da Firenze in poi, praticamente non ne abbiamo trovata una funzionante.

Roma: e sì, in effetti è un po' tutto fuori, compreso Ponza, lei quanto ha in prua ora?

IH870: manteniamo 195.

Roma: 195, sì, va bene, mantenga 195, andrà un po' più giù di Ponza, di qualche miglio.

IH870: bene, grazie.

Roma: e comunque 195 potrà mantenerlo, io penso, ancora un 20 miglia, non di più, perché c'è molto vento da ovest, al suo livello dovrebbe essere di circa 100-120 nodi l'intensità.

IH870: e sì, in effetti sì, abbiamo fatto qualche calcolo, dovrebbe essere qualcosa del genere.

Roma: ecco, non lo so, se vuole continuare ancora con questa prua, altrimenti accosti a destra anche un 15-20 gradi.

IH870: ok, mettiamo per 210.

18.46.31

IH870: è la 870, è possibile avere un 250 di livello?

Roma: sì, affermativo, può scendere anche adesso.

IH870: grazie, lasciamo 290.

18.50.45

Roma: l'IH870, diciamo, ha lasciato Ponza 3 miglia sulla destra, quindi, quasi, quasi, va bene per Palermo così.

IH870: molto gentile, grazie, siamo prossimi a 250.

Roma: perfetto, e in ogni caso ci avverta appena riceve Palermo.

IH870: sì, Papa Alpha Lima lo abbiamo già inserito, va bene, e abbiamo il DME di Ponza.

Roma: perfetto, allora normale navigazione per Palermo, mantenga 250, richiamerà sull'Alpha.

IH870: benissimo, grazie.

18.56.00

IH870: è sull'Alpha la 870.

Roma: e sì, affermativo, leggermente spostato sulla destra, diciamo 4 miglia, e comunque il radar termina, 28.8 per ulteriori ...

IH870: grazie di tutto, buonasera.

Roma: buonasera a lei.

- (frequenza 128.8).

18.56.54

IH870: Roma, buonasera, è l'IH870.

Roma: buonasera IH870, avanti.

18.57.00

IH870: 115 miglia per Papa Alpha... per Papa Romeo Sierra, scusate, mantiene 250.

Roma: ricevuto IH870, e può darci uno stimato di Raisi?

IH870: sì, Raisi lo stimiamo intorno agli uno tre.

Roma: 870 ricevuto, autorizzati a Raisi VOR, nessun ritardo è previsto, ci richiami per la discesa.

IH870: a Raisi, nessun ritardo, chiameremo per la discesa, 870.

Roma: è corretto.

Da quest'ultimo brano di comunicazione si evince chiaramente che l'orario stimato sull'aeroporto di Palermo Punta Raisi era indicato dal pilota del DC9 alle ore 19.13 ovvero alle 21.13L.

Fino alle 18.57 il volo non presentava ritardo ed i contatti "TBT" non registrano anomalie o particolari problemi meteo ed operativi, ad eccezione di alcune considerazioni espresse dai piloti sulla funzionalità delle radioassistenze di Firenze e Bolsena e poi anche di Ponza.

Ma nonostante l'ordinarietà dello scambio di comunicazioni, come s'è visto, fino alle 18.57 di quel pomeriggio, dopo quell'orario la perdita del contatto con il DC9 Itavia. Dopo qualche minuto i tentativi di ripresa del contatto.

Questi gli stralci dalle relative comunicazioni.

- (frequenza 128.8)

...omissis...

19.04.28

Roma: IH870 quando pronti autorizzati a 110, uno uno zero, richiamare lasciando 290 e attraversando 150.

Roma: IH870 Roma.

19.05.05

Roma: IH870 Roma.

19.05.24

Roma: IH870 Roma.

19.06.20

Roma: IH870 Roma.

19.06.40

Roma: IH870 Roma.

19.07.02

Roma: IH870 Roma.
19.07.26

Roma: IH870 Roma.
19.07.49

Roma: KM758 Roma, please try to call for us, try to call for us IH870,
try to call IH870, please.
19.08.00

KM758: Roger. IH870, IH870 this is Air Malta charter 758, do you
read?
19.08.16

KM758: IH870, IH870 this is the Air Malta charter 758, do you read?
KM758: Roma the KM758, negative contact with IH870.
Roma: KM758 Roma, Roger, out.
19.09.48

Roma: IH870, IH870 this is Rome Control, do you read?
19.10.05

Roma: KM153 Roma.
KM153: go ahead, KM153.
Roma: ok, sir, please try to call for us IH870, try to call for us IH870
KM153: understand Alitalia 870?
Roma: Itavia, sir, Itavia, Itavia 870.
19.10.23

KM153: IH870, IH870 this is KM153, do you read?
KM153: Roma KM153, no contact.
Roma: KM153 Roma, Roger, thank you, out.

Si noti: alle ore 19.12.36 Roma effettua alcune chiamate sulla
frequenza di guardia 121.5: IH870 Roma Controllo sulla 121.5, riceve?
IH870, IH870, è Roma Controllo sulla 121.5, riceve?
19.13.:IH870 are you calling?
19.13.14

Roma: IH870, IH870 this is Rome Control, do you read?
KM758: Roma this is KM charter 758, stand by one, otto settanta is it
IH870?
KM758: otto settanta this is Air Malta 758, do you read?
KM758: otto settanta this is Air Malta charter 758, do you read?
19.14

KM758: Roma KM758.
Roma: KM758, go ahead.
19.14.43

KM758: we are maintaining 350 approaching Alpha, and we have heard otto settanta, I think that it is the 870 calling over Palermo, and he didn't reply when I called him.

Roma: understood you heard IH870 over Palermo, do you confirm?

KM758: I am not sure because he was speaking in italian and he was giving a call-sign of otto settanta.

Roma: KM758 roger, thank you very much for your cooperation, contact now on 135.7.

KM758: arrivederci.

Un ricordo di quei momenti è affidato agli atti dall'escussione testimoniale del già menzionato tenente Corvari, appositamente invitato a ricostruire la situazione in ogni dettaglio: "...fin dalla prima perdita di contatto radio, allorché chiesi l'intervento del capo sala, venne allertato l'RSC (Rescue Sub Center) di Ciampino i cui addetti, dopo aver lasciato trascorrere il tempo massimo in cui l'aereo avrebbe dovuto presentarsi all'aeroporto di Palermo e cioè i tredici minuti stimati dal comandante dell'aereo e comunicati nel momento dell'ultimo contatto, dettero l'allarme all'RCC di Martina Franca A titolo precauzionale potendosi ipotizzare il caso di mancato contatto radio con un velivolo, sia per un semplice difetto delle apparecchiature di trasmissione sia per un disastro o un dirottamento, chiesi ad altro aereo in volo da Malta verso la Sardegna, di chiamare il volo 870, cosa che l'aereo mi comunicò di aver fatto senza risultato. Sempre più allarmato chiesi notizie al Centro radar di Palermo e poi a quello di Catania, che a quel punto avrebbero dovuto visualizzare l'aereo, ricevendo in entrambi i casi risposta negativa. In questa attività fui coadiuvato dal capo sala da me chiamato e fu deciso di estendere il controllo anche a altri settori radio della sala e furono allertati anche i centri di controllo stranieri vicini e fu chiesta anche l'assistenza al centro radar militare di Marsala. Da Marsala ricordo che venne risposto che sugli schermi era visualizzato un aereo sempre sulla aerovia Ambra 13 ma su altra posizione che io facilmente individuai nell'aereo proveniente da Malta da me precedentemente interessato".(v. esame Corvari Umberto, GI 12.11.86).

Su questa fase anche le battute già riportate della nota conversazione telefonica di circa un'ora più tardi, quella dalle 20.23 tra De Falco e Guidi da cui si desume che non è solo il radar "civile" di Roma-Ciampino ad essere interessato a quelle fasi dell'avvistamento, delle ricerche e dei soccorsi, ma anche i due radar della Difesa Aerea siciliani di Marsala e Siracusa. Non è inopportuno a questo proposito riportare la frase di Guidi: "però hanno guardato quando glielo abbiamo detto, noi si sperava che loro avessero segna...avessero seguito le due tracce, l'Itavia sotto e l'Air Malta

sopra, e avessero preso nota del... dell'orario della posizione alla quale era sparita la traccia dell'Itavia, cosa però, sembra che non... dice che non stavano guardando perché ci hanno l'esercitazione”.

Per alcuni versi confermate, per altri contrastate dalle dichiarazioni del capitano Ballini rese nell'aprile 89 alla Commissione Pratis: “... Io ricordo che quando il Controllore di Ciampino mi chiamò, noi avevamo una linea diretta Ciampino-Marsala, lui mi chiamò e mi disse abbiamo un Itavia che non risponde, mi dette la zona più o meno dove era caduto il velivolo. Al che io risposi, avevo il radar davanti, guarda che io sto vedendo la traccia di un velivolo che sta scendendo e lui mi sembra che disse è un inglese. Comunque mi disse di che velivolo si trattava. Io lo chiamai e gli chiesi per favore di chiamare questo velivolo. Lui dopo qualche secondo mi rispose non ho risposta. Al che io cosa feci? Io chiamai immediatamente il SOC di Martina Franca e dissi al Capo controllore del SOC che c'era, noi chiamiamo la prima fase Incerfa, cioè c'era un velivolo e noi non sapevamo dove fosse. E loro avvisavano immediatamente l'RCC di Martina Franca ... Io personalmente le confermo nel modo più assoluto di non aver visto nulla. Cioè, fino a che Roma Controllo non mi ha chiamato e mi ha detto che non aveva risposta di quel velivolo, noi stavamo già partendo con la Synadex. Io ho cambiato sul PPI normale e ho visto che c'era un velivolo che stava scendendo. Allora ho detto a Roma, guarda che io sto vedendo un velivolo qui. Dice, no quello è un inglese, adesso non ricordo chi fosse. Mi sono fatto dare il nominativo, l'ho chiamato io personalmente in frequenza quel velivolo e ho detto di chiamare in aria questo Itavia. Perché certe volte può succedere anche con le frequenze che da terra non ci si sente e invece in aria ci si può sentire”.

Ma su questo già s'è ampiamente detto nella parte dedicata al sito di Marsala e di più si dirà in quella dedicata alle analisi sui dati radaristici.

3.8 Dati radaristici.

Per quel che concerne il radar di questo sito – impropriamente detto civile giacché ancora completamente gestito dai militari -, i rilievi d'interesse per l'inchiesta emergono per quasi tutto il percorso del DC9 Itavia, cioè dalla fase successiva al decollo sino ai plots -17 e -12 e allo sciame di plots successivo all'incidente. I rilievi derivano dal dato tecnico radaristico sia in sé che dai suoi collegamenti con le conversazioni TBT tra terra e lo stesso pilota del DC9, con le comunicazioni con altri siti e basi

militari e con le evidenze risultanti dalle recenti conclusioni del collegio Dalle Mese – Donali – Tiberio; elementi che troveranno riscontro con i dati complessivi emergenti dall'inchiesta.

Il primo elemento degno di nota consiste nell'interpretazione di alcune conversazioni TBT tra il controllore di Roma-Ciampino e il pilota del DC9 che in quel momento naviga all'altezza di Firenze Peretola. Tale colloquio in effetti ben si inquadra nello scenario complessivo che si verrà progressivamente delineando.

Infatti, qualche minuto prima delle 18.30Z, sugli schermi radar sia della difesa aerea sia del traffico civile appare uno scarto della traccia correlata al DC9, che assume improvvisamente un'alta velocità. Il controllore di Roma-Ciampino responsabile di quel settore geografico reagisce con questa comunicazione al DC9 I-Tigi (18:26:06Z): “Adesso vedo che sta rientrando, quindi praticamente, diciamo che è allineato. Mantenga questa prua”. La risposta del pilota del DC9 esprime stupore: “Noi non ci siamo mossi, eh?”. Chi si è mosso allora?

Ma tutto ciò diviene ancora più comprensibile considerando un precedente particolare significativo. Infatti poco prima, nell'ambito della stessa conversazione delle ore 18.26.06Z, Roma controllo, dopo aver chiesto al pilota del DC9 di identificarsi - fatto apparentemente strano, dato che il trasponder 1136 abbinato al volo IH870 era stato assegnato dallo stesso operatore di Ciampino ben sei minuti prima (v. conv. TBT delle 18.20.26) – comunica al comandante Fontana: “Ok, è sotto radar, vediamo che sta andando verso Grosseto, che prua ha?”. Il pilota del DC9, anche in questo caso esprimendo sorpresa, risponde: “la 870 è perfettamente allineata sulla radiale di Firenze, abbiamo 153 in prua” – quindi Sud-Est e non Sud-Ovest come pare vedere Ciampino. Infatti, si insinua il dubbio nel pilota del DC9 sulla funzionalità del VOR di Firenze che, invece, è perfettamente efficiente sia perché tale carenza non risulta da nessun atto dell'inchiesta, che ha preso in conto sia le annotazioni negli appositi registri di manutenzione degli apparati tecnici e tutte le altre conversazioni TBT, sia perché tutti gli altri velivoli naviganti in zona sono perfettamente identificabili e correlabili al loro piano di volo.

Inoltre l'Ufficio, disponendo di tutta un'altra serie di elementi tecnico radaristici e da inchiesta quali, in quel lasso di tempo, il segnale di “spy” lanciato dal sistema ATCAS di Ciampino, il codice di emergenza squoccato dall'F104 che segue a breve distanza il DC9, il rilievo di velocità supersonica effettuato per la LE157 (sempre il DC9) dal sito di Potenza Picena, la traccia AA433 rilevata dal sito di Poggio Ballone con SIF1 militare 00 e poi SIF3 1136 analogo a quello del DC9 che si inserisce nella

sua scia, la doppia quota per il DC9 trasmessa in cross-tell dal sito di Poggio Renatico a quello di Potenza Picena, i primari successivi accanto ai combinati del DC9, del volo Bergamo Ciampino e dell'F104, ha potuto constatare come i particolari delle conversazioni TBT sopra citati si collochino nell'ambito di uno scenario che appare così ancor più coerente. Si è proceduto infatti a produrre delle nuove cartine con raggio di 10 miglia attinenti l'orario, il luogo ed il traffico delineati nelle conversazioni e nei dati sopra riportati. Si è così potuto verificare una volta di più che la situazione tra l'Appennino Tosco Emiliano sino a 20 miglia a Sud di Peretola è, a prima vista, relativamente complessa ma senz'altro descrivibile alla luce della presenza di un oggetto volante che si insinua nella scia del DC9. Infatti, si può perfettamente notare (v. cartina n°1 allegata agli atti) come il trasponder 1136 del DC9 venga associato al volo IH870 solo sei minuti dopo la sua assegnazione; ciò perché in precedenza la risposta 1136 viene recepita soltanto alle media di una ogni quattro-cinque battute e mai per almeno quattro battute di seguito (algoritmo minimo previsto dal sistema ATCAS per dar luogo ad una correlazione plots - traccia). Tale fatto può essere conseguenza di tre evenienze:

- 1) mancato funzionamento del trasponder del DC9;
- 2) eccessiva distanza di velivolo che si trovi ai limiti della portata radar;
- 3) presenza di un oggetto volante nelle vicinanze e poi in scia al DC9 che disturbi le frequenze e la ricezione del trasponder dello stesso elemento questo spiegato in positivo dal perito d'ufficio prof. Picardi a proposito dello sciame di plots successivo all'incidente, ma non applicato al caso in questione.

Invero si sa per certo e de visu da tutti i tabulati radar che il trasponder del DC9 era perfettamente funzionante e che, per il secondo caso, il DC9 non era ai limiti di portata in quanto tutti i velivoli nelle vicinanze e nell'area in cui si trovava il DC9 sono perfettamente tracciati dal sistema sin da parecchie miglia più a nord del punto in cui trovasi il DC9 (v. sempre cartina n° 1). Resta la terza ipotesi che risulta confermata dall'inserimento in quel momento della traccia AA433 con SIF1=00 militare vista da Poggio Ballone, dalla successiva telefonata con cui poco dopo Ciampino segnala a Grosseto che un aereo sta uscendo dalla zona Delta per inserirsi nell'aerovia Ambra 14 ove transita il DC9, dal fatto che poco dopo l'F104 che segue il DC9 squocchi il codice di emergenza provocando la segnalazione in THR del SOS SIF2= emergenza confermata (v. anche relazione degli esperti del NPC), che attiva nella sala operativa di Poggio Ballone le spie di alert (blinking=1) e tutte le altre innumerevoli conseguenze.

Quanto poi alle basse frequenze di battuta del trasponder 1136 del DC9 nel periodo sopra indicato, queste sono ben visibili nell'allegata cartina n°2 ove si notano mancanza di codici in presenza di combinati, codici dalla sequenza distorta, a meno che non siano associabili ad altro oggetto, plots fuori allineamento sia primari che secondari e mancanza di risposta al modo C, che indica la quota, al momento del presunto inserimento dell'oggetto; mancata risposta alla quota che è tipica dei velivoli militari rispetto all'apparato di Ciampino.

Quel che è certo è che dopo i fatti sopra descritti si noterà nel corso della navigazione del DC9 e sino a Ponza, alla descrizione di Carico ed ai plots -17 e-12, prima la presenza periodica di plots primari accanto ai combinati del DC9 e degli altri velivoli che a mano a mano vengono a trovarsi vicini al DC9, poi le doppie quote relative allo stesso velivolo trasmesse in cross-tell da Poggio Renatico a Potenza Picena, quindi il doppio trasponder 1136, rilevato anche dal radar Selenia ed attribuito con poche miglia di distanza al DC9 e via dicendo (tutti elementi che verranno meglio delineati infra). Tutto ciò a prescindere dalla validità delle PR descritte nella perizia Dalle Mese – Tiberio – Donali.

Come detto una serie di altri elementi contribuisca di fatto a confermare la tesi dell'oggetto volante che da quel momento in poi naviga di conserva al DC9. I dati radaristici più salienti che emergono dall'analisi dei tabulati, cartine ed elaborazioni dati sono:

Tra le 18.25Z e le ore 18.27Z la sussistenza dello "spy", codice particolare con il quale il sistema ATCAS segnala all'operatore la difficoltà di individuare il DC9 rispetto ad altro traffico. Tale segnalazione è particolarmente interessante in quanto tutto il traffico "noto" nelle vicinanze del DC9 risulta compiutamente identificato.

Alle ore 18.30Z, nel corso di una telefonata da Ciampino a Poggio Ballone, viene data allerta circa un velivolo in uscita dalla zona di esercitazione militare denominata Delta che starebbe per inserirsi nella aerovia civile A-14 in prossimità del passaggio del DC9 Itavia.

Rispetto a tutte le situazioni su esposte un F104 che naviga poche miglia a nord-ovest del DC9 segnala con codice 73 di SIF1 una situazione di emergenza che gli esperti del NPC qualificano come emergenza generale confermata. E' singolare come ciò avvenga immediatamente dopo le evidenze innanzi descritte da parte di un velivolo amico che segue, in quel tratto di aerovia, il DC9 a poche miglia di distanza. Ne è allertata, per l'effetto, la sala operativa di Poggio Ballone.

Tra le ore 18.31 e le 18.34 si rileva la periodica presenza di plots primari accanto ai combinati del DC9, dell'F104 e del velivolo civile

Bergamo Ciampino: trattasi, in pratica, di una eco estranea rispetto ai combinati dei velivoli aventi Modo A 1136, 1133, 4200.

La situazione di cui al punto precedente si evidenzia maggiormente quando tra le 18.39Z e le 18.43Z il radar civile, sia Selenia che Marconi, segnala con lo stesso estrattore la presenza di due risposte di trasponder al Modo A=1136 a poche miglia di distanza l'uno dall'altro e con leggera differenza di range.

Dalle ore 18.47Z, all'altezza di Ponza, il DC9 è l'unico velivolo che in quella zona del Tirreno subisce tale fenomeno di riflessione a 180°. In alcune occasioni non viene riflesso il Modo C (quota) ed in una occasione tale riflessione si ha a 4500 piedi.

Si giunge così ai noti plots -17 e -12: dalle precedenti contrapposte interpretazioni che sono state attribuite a questi due plots (da Macidull a Cooper, dai periti di parte imputata a quelli di parte civile) si è fatto un passo avanti in sede di requisitoria del PM ma essi acquistano una più forte valenza di traccia appartenente ad altro velivolo, se inquadrati nel contesto dei punti precedenti e soprattutto se visti alla luce dell'elaborato del CPR Dalle Mese – Donali – Tiberio i cui sviluppi sono meglio delineati più avanti.

A tal proposito appare di rilievo poi il traffico militare avvistato ad ovest di Ponza in orario prossimo a quello dell'incidente dagli operatori Colonnelli e Cucchiarelli.

In particolare, il capitano Pierfranco Cucchiarelli, ha dichiarato: “La sera del 27.6.80 espletavo il turno notturno in sala operativa, cioè dalle ore 20.00 alle ore 08.00. Occupavo il settore ESO. Verso l'inizio del turno, sicuramente prima della scomparsa del DC9 Itavia, ho notato sul radar delle tracce operative ad ovest di Ponza. Per tracce operative si intende traffico militare. Ricordo che chiesi al collega che mi stava accanto, non ricordo chi fosse, se vi erano esercitazioni militari e mi rispose di no. Controllai, per curiosità, il registro dei Notam presente in sala e non risultavano esercitazioni ufficiali. Non ricordo l'ora esatta, ma comunque era l'inizio del turno e cioè dopo le ore 20.00 locali.

Ad Ovest di Ponza intendo dire una zona di circa 20MN di raggio e centro presunto su un'area entro 50MN da Ponza verso ovest-sud-ovest. Ho visto dalle due alle tre tracce. Le quote erano variabili; i livelli erano tra 19.000 e 24.000 piedi. Non era il vero e proprio “razzolare”, giacché con questo termine si intende il volo intorno a 10.000 piedi. Queste tracce erano con codice e quota, erano quindi aeromobili. (v. esame Cucchiarelli Pierfranco, GI 09.01.95).

Il sergente maggiore Colonnelli dichiarava "... la sera del 27.06.1980 ero in servizio in SO con turno notturno, cioè dalle ore 20.00 alle ore 08.00. Occupavo il settore partenze PIA. Ricordo che quando montai c'era attività militare nel Mediterraneo. Ricordo che dopo aver preso servizio e certamente prima che venisse segnalata la scomparsa del DC9, nel settore limitrofo al mio (TSR) sentii commenti del personale addetto circa la presenza di aerei militari ai limiti della copertura radar, nella zona a Sud di Ponza; mi avvicinai e notai nel radar tracce di traffico militare; non ricordo se apparissero anche i numeri di codice, ma sono certo che si vedeva traffico aereo militare. Era un traffico sicuramente non in contatto con noi; su questo punto concordavano tutti i colleghi che erano vicino allo schermo del TSR. Ricordo che sullo schermo appariva accanto a queste tracce anche la quota, che era piuttosto bassa, sicuramente sotto il livello che poteva interessare le aerovie. Non ricordo però se vi fosse anche il numero di codice. Le tracce erano sicuramente un paio; probabilmente anche di più. La zona, dove notai queste tracce, era sicuramente a Sud di Ponza". (v. esami Colonnelli Pierangelo GI 13.02.95 e 05.04.95).

Coerentemente con quanto affermato dai suddetti operatori, gli esperti del NPC, nell'ultima relazione trasmessa a questo GI del giugno 97, affermano, con ogni probabilità sulla base degli IFF presenti sulle THR e dei dati emersi dal radar civile di Fiumicino (che la Commissione ad hoc ha esaminato) nonché, in generale, dei movimenti dei velivoli militari nell'area del Tirreno, la presenza di una portaerei. In particolare affermano che "tale attività si configura in pattugliamenti di routine e voli in transito".

In questo documento del 16 giugno 97 gli esperti del NPC fanno presente come "la versione dell'ACP 160 custodita dal gruppo di lavoro Ustica dello Stato Maggiore dell'Aeronautica porta la data dell'1.04.75, copia 439 di 950. Essa contiene il Change 4, inserito nel luglio 79. Non vi è però traccia dei Change 1, 2 o 3 che devono essere precedenti al Change 4.

Inoltre, sempre a proposito degli ACP160 e tenuto conto che ne esiste una versione per ogni ente territoriale della NATO (Aclant, Afcant, Airsouth, ecc.) ed in relazione ai codici SIF, gli esperti del NPC al punto 4) del citato documento annotano: "Dato che i documenti sono classificati come specificato sopra, non è possibile spiegare nella presente relazione il significato dei vari codici o fornire informazioni che permettano di dedurne il significato. Inoltre, le informazioni contenute in quella copia dell'ACP 160 devono essere considerate inattendibili perché incomplete." Se ne deduce che le informazioni in base alle quali gli esperti del NPC configurano la presenza di pattugliamenti di routine e voli in transito riferibili ad una portaerei vengono dedotte non dall'ACP 160 a disposizione dell'Ufficio, ma

dalle altre versioni esaminate e, per evidenti motivi di sicurezza e segretezza, non divulgabili. Tra l'altro, ad esempio, i SIF2 dei velivoli imbarcati sulla Saratoga non sono relativi, ab origine, ad Airsouth. Difatti, così proseguono gli esperti del NPC: "Tuttavia, dalle informazioni disponibili - ma, come detto, non disponibili per l'Ufficio, nde-, è possibile trarre alcune conclusioni di carattere generale (e nel paragrafo "conclusioni generali" del documento è inserita solo l'attività aeromarittima che si "configura in pattugliamenti di routine e voli in transito" riferibili ad una portaerei, poiché l'unica altra conclusione generale è in negativo, e cioè che non risultano esercitazioni aeree militari su larga scala; nde) che possono aiutare gli inquirenti a farsi un'idea (e di idee il documento del 16 giugno sembrerebbe suggerirne solo una; nde) del tipo e dell'intensità della attività aerea nella zona di Ustica al momento dell'incidente."

Al punto 5) del documento gli esperti NPC annotano: "Prima di recarsi a Roma, gli esperti hanno confrontato i dati relativi al modo 3 con i codici elencati nei "Codes Allocation for Air Traffic Control in Wartime" (PU/934-T/68) (Assegnazione Codici per Controllo traffico aereo in guerra; ndt), senza individuare correlazioni significative". Ora, il dubbio dell'Ufficio sta nell'ambivalenza dell'interpretazione della allocuzione "senza individuare correlazioni significative"; in pratica, ci si chiede se gli esperti dell'NPC hanno voluto affermare l'assenza di codici di modo 3 di wartime oppure ne hanno verificato la presenza e non è stato possibile effettuarne la correlazione con i codici di modo 1 per la loro scarsa settazione e con quelli di modo 2 per la loro totale assenza nelle ore precedenti e successive a quella dell'incidente.

Per altro verso, dall'esame dei tabulati e dei tracciamenti relativi al radar civile di Fiumicino, è stato possibile constatare la presenza di una serie di plots che dalle Bocche di Bonifacio si dirigono verso il centro del Tirreno (ore 18.40 – 19.13) e che fanno ipotizzare un bersaglio captato dai radar, anche (come si vedrà) militari, in movimento lento e costante.

In effetti, dalle 18.40Z e sino alle ore 19.13Z circa il radar civile di Fiumicino rileva la presenza di centinaia di tali plots, tutti primari.

Dalle varie analisi peritali, condotte principalmente dall'ultimo collegio radaristico, emerge una serie di considerazioni sul fenomeno che vengono qui di seguito riportate:

- a) Non trattasi di clutter in quanto da nessuno dei quattro estrattori emerge l'evidenza di più plots contemporanei.
- b) Non trattasi del riflesso del sole. Quest'ultimo è evidente in altra zona più a Sud, molto distante dal fenomeno in questione.
- c) Non sembra trattarsi di fenomeno meteorologico. Infatti, sia per la

velocità che per le osservazioni meteo della sera dell'incidente, tale eventualità si presenta altamente improbabile.

d) Non trattasi di malfunzionamento del radar Marconi in quanto il fenomeno, alternativamente o contemporaneamente, viene rilevato anche dal Selenia.

e) Dalle testimonianze del generale Bozzo e del fratello emerge una intensa attività di velivoli militari da Solenzara verso il medio Tirreno. In particolare, dichiara: "c'era stata attività aerea intorno alle 12.00 (del 27.06.80; nde). Questa attività mi colpì in particolare perché a differenza dell'anno prima, avevo notato in volo anche aerei diversi dai Mirage, che avevo invece visto l'anno precedente. Conosco bene questo tipo di aereo e sono in grado di distinguerlo da altri velivoli da caccia. Questa attività è continuata sino al sul far della sera, quando si è intensificata. E' durata sino alle 21.00 circa, quando è diminuita. Ricordo con precisione questi perché mio fratello era molto disturbato dal rumore degli aerei, al punto tale che voleva andar via da quell'albergo. Io quella sera andai a letto intorno alle 23.00 e non fui disturbato dall'attività, sia perché era scemata sia perché occupavo una stanza sul retro. Mio fratello invece non sopportava quel rumore ed io così gli proposi il cambio di stanza che egli accettò. I decolli e gli atterraggi, sempre a coppie, si susseguivano ad intervalli di circa 10 minuti.

f) Come detto, gli operatori di Ciampino Cucchiarelli e Colonnelli notarono nel settore ESO delle tracce operative ad ovest di Ponza. Costoro, inoltre, rilevarono l'inesistenza di Notam relativi ad operazioni o esercitazioni militari in corso.

Anche il Nadge presso il CRAM di Poggio Ballone, rileva il fenomeno e gli operatori compiono delle azioni sullo stesso. Di fatto, sino alle ore 18.32 Poggio Ballone segue un velivolo civile (LL004) e, quando lo stesso incrocia la serie di plots vista da Ciampino, gli operatori si disinteressano del velivolo civile con SIF3=4213 e posizionano la Ball-Tab sul citato sciame di plots, preoccupandosi di reinizializzare la traccia tutte le volte che scade di qualità.

Per quel che concerne invece i plots successivi all'incidente occorre premettere che tutte le perizie che si sono succedute nel tempo hanno avuto come base comune il riconoscimento che i plots in questione individuavano almeno due tracce distinte, con la seguente associazione traccia-plot:

Traccia 1: plot -17, -12, 2b, (3), (4), (6), 8a, 9a, 12, 13a, 19 (le parentesi indicano plots non associati a tutte le perizie).

Traccia 2: tutti gli altri plot.

Tale correlazione basata sui dati di distanza azimuth e velocità, è evidente dal semplice esame delle figg. 2 e 3 allegate alla perizia Dalle Mese-Tiberio-Donali, dove i plots precedenti (ad eccezione del -17 e -12 fuori scala) sono rappresentati in funzione delle distanze e dell'azimuth rispettivamente.

La differenza tra le varie perizie è dovuta unicamente alla diversa interpretazione che è stata data alle due tracce.

Tali interpretazioni sono state fondamentalmente due:

A) La traccia 1 rappresenta un velivolo di bassa area equivalente radar (un caccia militare) che da una rotta parallela del DC9 ha virato per portarsi su una rotta di attacco ortogonale alla traiettoria del DC9. La traccia 2 è costituita dagli echi dei frammenti del DC9.

B) La traccia 1 è costituita dal corpo sostanzialmente integro del DC9, che avendo ancora capacità di sostentamento in volo, è disceso planando e quindi rimanendo in visibilità radar sino al plot 19. La traccia 2 è costituita dagli echi del frammento del DC9.

Alcune varianti minori alle due interpretazioni precedenti non modificano la sostanza delle due ipotesi contrapposte che, ulteriormente semplificate, possono essere così riformulate:

A) la traccia 1 è dovuta ad un caccia che attacca, mentre la traccia 2 sono i frammenti del DC9.

B) La traccia 1 è il corpo principale del DC9, mentre la traccia 2 sono i suoi frammenti, negando così la presenza di velivoli estranei nell'intorno del DC9 al momento dell'incidente.

In particolare l'interpretazione A concorda con l'analisi fatta pochi mesi dopo l'incidente dall'esperto americano Macidull ed è stata fatta propria nel supplemento della perizia Blasi dai periti Lecce, Migliaccio e Imbimbo; l'interpretazione B viceversa è stata fatta propria nel supplemento della perizia Blasi dai periti Blasi e Cerra. La perizia Misiti merita un'analisi a parte sia perché compiuta più di recente e da un collegio composto di un numero maggiore di esperti, sia perché disponeva di una maggiore quantità di dati rispetto alle altre perizie.

Nella perizia Misiti è stato dimostrato dall'esame dei pezzi recuperati dall'aeroplano e dalla conoscenza del luogo del recupero, che la parte più grossa del DC9, non poteva restare in visibilità radar fino al plot 19 (cioè per circa 54 s) di fatto dichiarando inammissibile la prima parte

dell'interpretazione B. Sembrerebbe logico quindi, in base a quanto detto in precedenza, che l'unica interpretazione possibile fosse l'interpretazione A.

Nella perizia Misiti viene presa in considerazione l'interpretazione A, addirittura arricchita dall'ipotesi che la traccia 1 rappresenti non solo uno ma due caccia, spiegando così il plot anomalo 1 che non trovava spiegazioni convincenti in altre perizie.

Basandosi sull'interpretazione che la traccia 1 rappresenti un caccia il Collegio Misiti ha recuperato, in una area individuata dalla velocità e direzione di detta traccia, proprio il serbatoio supplementare di un caccia.

Pare a questo punto che la conclusione di tutta l'analisi debba essere una sola: la traccia 1 rappresenta un aereo militare oppure una coppia di aerei militari che effettuano un'azione di attacco nei confronti del DC9. Invece, senza alcuna spiegazione, tale interpretazione viene rigettata a favore dell'altra che associa ogni plot a pezzi del DC9 in caduta. Tale associazione risulta talmente difficile, che si è costretti a presumere frammentazioni successive di alcuni pezzi per rendere tecnicamente possibile l'associazione per alcuni di tali plots. Il fenomeno delle frammentazioni successive è quantomeno singolare se non impossibile dal punto di vista frattografico; se si considera infine che i plots che non trovano una naturale associazione con pezzi in caduta sono proprio i plots 2b, 8a, 9a, 12, 13a e 19 che viceversa correlano i plot -12 e -17 con la traccia di un aereo militare, appare assolutamente sorprendente che non sia stata presa in considerazione l'interpretazione A, più semplice e già abbondantemente considerata nel passato.

Con le conclusioni della perizia Misiti si è venuti a negare anche l'esistenza di almeno due tracce, cosa mai messa in discussione da nessuno nel passato.

Questa stridente contraddizione fra l'analisi e le conclusioni contenute in questa perizia ha determinato i noti quesiti aggiuntivi al fine di chiarire principalmente questi contrasti nell'ambito delle questioni radaristiche. Invece, a parere del C.P. Dalle Mese – Donali – Tiberio, le risposte fornite sono state vaghe, debolissime, e non hanno affrontato il merito del problema.

Alla luce di tutti i fatti sopra riportati il CPR ha ritenuto che l'interpretazione A sia quella che allo stato dei fatti meglio rappresenti lo scenario dell'immediatezza dell'incidente.

Tale interpretazione è perfettamente congruente con la presenza di un aereo nascosto nella scia del DC9 con la presenza di tracce primarie non

identificate, e tenderebbe ad avvalorare l'ipotesi che l'incidente possa essere stato provocato da una "quasi collisione" come proposto nella nota aggiuntiva alla perizia Misiti a firma dei periti Casarosa e Held, o comunque un contesto complesso, in cui potrebbe trovare collocazione anche la ricostruzione che sarà presentata dai consulenti di parte civile Algostino -- Pent -- Vadamchino. Infatti, data per corretta l'analisi effettuata dalla perizia Misiti prima e dal CPR successivamente resta da chiarire il significato dei plots primari rilevati dai radar Selenia e Marconi dalle 19.01.35 sino alle 19.02.33, premesso che dagli studi effettuati dal prof. Taylor, dall'ausiliario Protheroe e dal prof. Cooper il corpo principale del DC9 si sarebbe potuto rilevare solo sino al plot 19 e cioè, solo sino a 110'' circa dall'ultima risposta di trasponder.

Infine se si dà per corretta l'analisi compiuta dalla perizia Misiti prima e dal CPR successivamente, resta significativa la serie di plots primari rilevati dai radar Selenia e Marconi dalle 19.01.35 sino alle 19.02.33, premesso che dagli studi effettuati dal prof. Taylor, dall'ausiliario Protheroe e dal prof. Cooper il corpo principale del DC9 si sarebbe potuto rilevare solo sino al plot 19 e cioè, solo sino a 110'' circa dall'ultima risposta di trasponder.

Trattasi di una serie di elementi, la maggior parte dei quali indicano in modo inequivocabile una situazione prima di allerta e quindi di invadenza e di pericolo dovuta all'inserimento nella scia del DC9 di un velivolo allo stato sconosciuto.

3.9. Conclusioni.

Tutti gli ostacoli frapposti dai militari all'inchiesta nei siti già esaminati, per Ciampino si presentano ancor più forti e difficili da superare.

Ciampino nonostante non sia un CRAM, cioè non faccia parte del sistema di Difesa Aerea, ma sia un radar del Controllo del Traffico Aereo, è all'epoca dell'incidente, in quel periodo di transizione verso la smilitarizzazione del Traffico, ancora una struttura militare, composta da militari AM, con una organizzazione militare. E proprio perchè è una struttura siffatta con ogni probabilità i suoi componenti si comportano in modo non difforme anzi di maggior chiusura e reticenza - se si fosse in area di criminalità organizzata, si potrebbe anche dire omertoso, per effetto con ogni probabilità di malintesi spiriti di corpo a protezione dell'Arma, se non peggio di ordini o disposizioni - rispetto ai CRAM.

Per anni - per la precisione oltre un decennio - gli unici due nomi della sala operativa a conoscenza dell'inquirente sono stati quelli dei tenenti La Torre e Corvari. E dire che in sala, nelle ore dei turni diurni prestavano servizio sui sessanta militari, di cui due terzi ufficiali e i restanti sottufficiali, disposti su tredici settori, e anche nel turno notturno, dalle ore 18.00Z in poi, vi erano sui quaranta dipendenti, accorpati su otto settori.

Ebbene nessuno ha riferito nemmeno i nominativi di coloro con i quali lavorava a contatto di gomito; i controllori cioè nemmeno i nomi dei propri controllori assistenti e assistenti controllori.

Solo la Commissione Pisano "scopre" Russo e lo interroga, ma questi se la cava con poco più di venti righe di dichiarazioni, senza rilievo e senza contestazioni. E prima di essa la Luzzatti aveva "scoperto" Massari, che aveva rilasciato in quella occasione quattro righe e mezza di dichiarazioni, del tutto anodine. Ma di questi atti e relativi nomi l'inquirente avrà conoscenza solo quando acquisirà la relazione Pisano e gli atti della Commissione Luzzatti.

Non è stato mai rinvenuto il Log, cioè l'elenco del personale, relativo al 27 giugno 80. Ma quello che più colpisce è che si rinvengono tutti i Log di quel mese di giugno, eccettuato quello del 27. Che siano sempre casualità è difficile crederlo.

Solo nel 91 dall'esame di Battifoglia, capo dell'RSC, - e quindi quasi casualmente - che esibisce una sorta di lista delle razioni del caffè e biscotti nei turni di notte, si viene a conoscenza dei nominativi, circa quattrocento, di tutto il personale in servizio.

Solo attraverso l'escussione dei quattrocento, si riesce a stabilire, con una buona dose di approssimazione, il personale presente in sala la sera e la notte del 27 giugno, e ad interrogare costoro dettagliatamente. Si riesce anche, con un'attività di riconoscimento delle posizioni occupate, a individuare settori e consoles.

Ma nessuno, eccettuati i detti capitano Cucchiarelli e sergente Colonnelli, rammenta alcunchè. Non rammentano i colleghi prossimi di postazione, l'organigramma della sala, eventi di rilievo di quella notte. La reticenza, come già si diceva, è totale, giacchè il mancato ricordo su circostanze così semplici come i nomi di coloro con cui si lavora, a volte per anni, quasi a contatto, non è assolutamente credibile. Sono tutti comportamenti di contrasto e ostruzionismo all'inchiesta. Le dimensioni della falsa testimonianza in questo sito sono patologiche e su di esse dovrà provvedere l'azione del PM.

Molti sanno, hanno visto o udito quei fatti che riferiscono Cucchiarelli e Colonnelli, ma nessuno riferisce. Non pochi, quelli che erano prossimi alle

posizioni di Cucchiarelli e Colonnelli, devono essere a conoscenza delle stesse circostanze che costoro hanno accertato; il contrario è impossibile. Ma nessuno tra costoro ha riferito. Eppure gli interrogati sono stati decine. E' per questo che si può affermare che la reticenza è generale .

Ma su tale atteggiamento ancor più emblematici gli atteggiamenti degli ufficiali con incarichi direttivi nella scala a partire dalla sala operativa: Massari, Guidi, Fiorito. Le condotte di costoro sono impressionanti e chiaramente indicative dei livelli cui può attingere la falsità nelle deposizioni. Su Massari si è avuto un dispendio di attività istruttorie perchè egli rifiutava di ammettere la qualifica di capo controllore, e accettava solo quella di capo sala. Ma come si dovrebbe chiamare l'ufficiale che ha responsabilità di una sala operativa del controllo del Traffico Aereo, composta perciò di controllori, controllori assistenti e assistenti controllori? E chi dovrebbe essere il capo controllore nella scala della RIV, giacchè tra il capo della RIV e il supervisore operativo di sala non vi era altri che lui capo della sala del controllo o dei controllori, e quindi capo-sala o capo-controllore? E' semplicemente assurdo che si sia negata anche una circostanza tanto palese quanto minima. E un atteggiamento di tal genere dimostra con chiarezza quanto pervicace fosse la volontà di opporsi a qualsiasi accertamento e progresso dell'inchiesta.

Ma Massari, come chi era al di sotto e al di sopra di lui, nega anche le circostanze di maggior peso. Come di aver mai sentito parlare di traffico militare americano, se non poco prima - e qui dimostra oltre che d'essere menzognero, anche di essere senza pudore - di essere esaminato e dalla stampa. Quando di questo traffico s'è parlato dalla sua stanza e da più circostanze v'è prova che egli fosse presente in quell'ambiente, mentre per telefono se ne riferiva dal capo della RIV al capo del 2° Reparto.

Egli che ne aveva riferito, come appare con la massima chiarezza e certezza nella notissima comunicazione delle 20.22, all'RSC, aggiungendo che essi avevano la possibilità di mettere in contatto - come poi faranno - con l'Ambasciata degli Stati Uniti, egli, si diceva, ha il coraggio di negare che alcuno del suo personale gliene abbia mai parlato. Cosicchè se ne dovrebbe solo dedurre contro ogni logica che avesse avuto delle intuizioni.

Egli è colui che pone in essere, proprio come capo controllore responsabile di quella sala, tutti gli adempimenti previsti dal "decalogo di sala". Tra l'altro telefona a Marsala e a sua detta anche a Licola, Poggio Ballone e probabilmente anche a Capo Frasca; ma di quest'ultima telefonata non v'è alcuna registrazione. Cosicchè è da credere che più linee della sala e degli uffici connessi non fossero sottoposte a registrazione. Egli sigilla i nastri di registrazione, ma li sigilla così sollecitamente, alle 21.00Z, da

impedire così la conservazione di quelle comunicazioni telefoniche di rilievo che si sono tenute di sicuro dopo quell'orario, e cioè la prosecuzione dei contatti con l'Ambasciata statunitense, le comunicazioni con Marsala e con Bagnoli. Egli di certo conserva, come previsto, il Log di quel giorno, ma nulla sa sulla sua scomparsa.

Questo nell'ACC, nel sito che istituzionalmente doveva seguire quel volo, che per primo ha percepito la scomparsa del velivolo, che precipuamente ne doveva seguire le ricerche. Queste le dichiarazioni di coloro che sono stati identificati nella sala operativa. Senza le registrazioni o le liste del caffè mai saremmo potuti arrivare alla maggior parte di essi. Ma pur identificati hanno negato la maggior parte delle circostanze. Dinnanzi alle contestazioni delle trascrizioni i più hanno continuato a non ricordare o a negare il senso delle frasi e delle parole, se non, come s'è detto, addirittura ad asserire a seguito della indicazione del proprio nome, che con quel nome vi erano più dipendenti.

Comportamenti analoghi, anzi più gravi via via che si sale nella scala gerarchica. Dopo Massari il capo della RIV, il colonnello Guidi, e il capo del 2° Reparto ITAV, colonnello Fiorito De Falco, che emergono entrambi nella già menzionata comunicazione telefonica tra di loro a 20.23.

Il primo, in un primo esame, a precise domande, esplicitamente nega – si noti l'evoluzione di queste condotte di pura reticenza – che qualcuno gli abbia parlato di intenso traffico militare, aggiungendo quasi con ostentazione di sicurezza che se si fosse venuti a conoscenza in sala di un fatto del genere, vi sarebbe stato l'obbligo di riferirlo, come egli avrebbe avuto a sua volta l'obbligo di riferirlo al capo del 2° Reparto ITAV. Nega poi che quella sera si fece alcuna ipotesi di collisione; addirittura asserisce di aver riferito al suo superiore solo l'indomani. Quindi ribadisce di non essere stato informato.

Nel secondo esame ove vengono effettuate le contestazioni, risposte ancor più contorte e mendaci. Prima delle contestazioni conferma di non ricordare telefonate all'Ambasciata americana, così come non ricorda – quasi a mo' di scusa – tante altre circostanze, in particolare che in sala si parlasse di traffico americano. Dopo la contestazione delle note telefonate all'Ambasciata delle 20.39 e delle 20.41, continua a dire di non ricordare e che forse si trovava in altro punto della sala. Ma tutte queste telefonate avvenivano, lo si ricordi, dall'ufficio del capo controllore, lì dove si svolse anche quella delle 20.23 in cui egli fu interlocutore, come più volte detto, di Fiorito De Falco.

In questa telefonata ove parla un colonnello di nome Guidi, non può non ammettere che si tratta di lui; spiega poi cosa significa “razzolare”; ma

quindi afferma di non ricordare chi possa aver riferito quella notizia. E qui l'usuale discolpa di tanti testi in questo processo cioè l'impossibilità di ricordare ad anni di distanza. Ma qui – lo si deve ribadire con fermezza, altrimenti una “discolpa” del genere potrebbe essere accettata – si chiedono fatti e circostanze di un tal peso – specie per gli addetti, specie per coloro cioè che istituzionalmente dovevano prestarvi la massima attenzione – che non potevano non fissarsi, a meno che non si fosse di parte, o dei minus habentes, nel ricordo.

Alla contestazione delle precedenti versioni, come già s'è visto, nuove del tutto incredibili spiegazioni al punto da essere ammonito. Nonostante ammonizione, persistenza nell'atteggiamento, per cui sospensione dell'esame. Alla ripresa addirittura nega di essere la persona, che con gli stessi toni e la medesima inflessione romanesca – riconosciuto pure da altri -, interloquisce nella telefonata delle 20.39. Addirittura ha il coraggio, si potrebbe dire la sfrontatezza, di esclamare “le pare che possa dire una menzogna così spudorata?”.

Questi i personaggi ? e sono ufficiali collocati in posti chiave, che avrebbero potuto, e dovuto, dare collaborazione relevantissima all'inchiesta – queste le menzogne.

La serie continua con il capo del 2° Reparto dell'ITAV, l'ufficiale che è all'altro capo del telefono nella comunicazione delle 20.23. Costui, il colonnello Fiorito De Falco, nega di aver ricevuto telefonate quella sera da Guidi; nega di aver riferito al suo superiore l'Ispettore generale ITAV, all'epoca il generale Fazzino. E quindi ovviamente Guidi non gli riferì di alcun traffico intenso militare. Addirittura l'esistenza di traffico sconosciuto non avrebbe dovuto essergli riferita. Continua su questa linea di apparente rigore burocratico, trascurando o simulando di trascurare qualsiasi riferimento alla gravità dell'evento di quella sera. Addirittura a contrasto di questo suo atteggiamento, si deve ripetergli la domanda per ben tre volte. Addirittura ha la temerarietà di affermare, dopo la contestazione della telefonata delle 20.22 tra Martina Franca-Marzulli e RSC Ciampino–Bruschina, che quel traffico potesse non essere pericoloso per l'aerovia. Insiste nel riferirsi a notizie di mancata collisione. Si potrebbe ben dire, se si fosse certi della padronanza dell'italiano da parte del soggetto, che l'impudenza delle risposte sconfinava nella irrisione degli inquirenti.

Alla contestazione della telefonata delle 20.23 ammette, bontà sua, di essere lui l'interlocutore di Guidi. Ammette, ma non poteva essere altrimenti, che quella telefonata dovesse essere stata preceduta da altre, giacchè con evidenza vi si parla di fatti già a conoscenza di entrambi gli interlocutori. Quindi l'usuale “discolpa”: a tanti anni di distanza non si può

ricordare; non si può nemmeno ricordare degli aerei americani che razzolano. Ci si domanda a questo punto, invece, come si fa a non ricordare una circostanza di tanto rilievo, da parte di chi occupava una posizione così rilevante nella catena della informazione e della ricerca delle eventuali cause dell'evento, evento di tanta gravità quale la precipitazione di quel velivolo civile con 81 persone a bordo.

Quindi elucubrazione sulla sua ipotesi di esplosione; ammissioni della continua presenza, giorno e notte di velivoli americani; ammissione anche di aver parlato con Fazzino, ma senza ricordare i contenuti del colloquio, perché ovviamente si accorge che l'inquirente non dispone di queste circostanze. E' "costernato", ma rinvia altre ammissioni a dopo la contestazione di altri testi di telefonate. Di rilievo da ultimo le sue considerazioni sul rapporto con Fazzino; egli cioè si rifiuta di pensare di non aver riferito – anche se colloca questa sorta di rapporto al superiore all'indomani dell'evento – anche i dettagli di cui era a conoscenza a meno che non ne avessero parlato Guidi o il Capo dell'Ufficio Operazioni Russo. Ma tale suo ragionamento a maggior ragione deve aver valore per la sera e la notte, nelle ore immediatamente successive all'evento, quando v'era necessità di riferire ogni notizia, anche quelle relative ai dettagli, alla linea gerarchica.

Su questo personaggio si dovrà ritornare sia quando si parlerà dell'ITAV che quando si affronterà il capitolo del S.I.S.MI ove egli approderà nel corso della sua carriera. La sua figura è emblematica, nel senso che la sua condotta di fronte all'inchiesta è quasi rappresentativa degli atteggiamenti assunti dai militari interrogati. Di negazione assoluta di ogni conoscenza, di scarsissime ammissioni solo di quello che sarebbe assolutamente impossibile negare, di trinceramento dietro i "non ricordo" di fronte all'incalzare dell'evidenza.

Sopra Fiorito all'ITAV l'Ispezzore generale , Fazzino. Costui nega di essere stato informato la sera stessa. Certo, dichiara, fin dalla sera stessa furono ricercati gli americani, ma per la loro assistenza, cioè nella speranza che vi fosse una portaerei che potesse contribuire ai soccorsi. Quindi nessun riferimento agli argomenti del colloquio Guidi-Fiorito. Da costui e dal colonnello Sguerri, capo del 1° Reparto, l'indomani mattina ebbe notizie. Egli quindi era stata informato solo il giorno dopo e non avvisato la sera stessa. Anche alla contestazione della telefonata delle 20.22, afferma di non essere stato informato del suo contenuto. La catena informativa si premura di informare, era ACC-ROC, e quindi non ACC-2° Reparto ITAV. Nè Fiorito nè Sguerri ebbero a riferirgli di ricerche per l'esclusione di aerei che potessero essere entrati in collisione con il DC9.

Nel successivo esame, com'è noto, gli fu contestata la telefonata delle 20.23 tra Guidi e Fiorito, ma anche a seguito di tale contestazione ribadisce che quella sera nessuno parlò con lui. La sua risposta è sicura, recisa; egli, ben ricorda, venne a conoscenza dell'incidente dal giornale radio delle 07.00 del mattino successivo. Anche sulle circostanze della conversazione, non ricorda alcunchè, perché non v'era motivo di ricordarsi. Esclude nella maniera più assoluta che, sia ovviamente quella sera che l'indomani mattina, si fosse parlato di aerei americani e di esercitazioni.

Certo queste sue affermazioni sono in netto contrasto con il contenuto della telefonata Guidi-Fiorito. A dire il vero, non v'è alcun motivo di porre in dubbio la schiettezza sia della domanda di Guidi che della risposta di Fiorito quella sera a così breve tempo dal fatto. Quando cioè non erano scattati nè meccanismi di difesa nè progetti di inquinamento. I due peraltro avevano già parlato tra di loro e avevano avuto sia il tempo di ragguagliarsi l'un l'altro sull'evolversi delle informazioni, sia, il Fiorito, di fare la comunicazione che era d'obbligo al suo livello superiore – per lui certamente d'obbligo una volta ricevuta la notizia, indipendentemente dalla linee asserite da Fazzino e cioè ACC-ROC e non ACC-ITAV, giacchè qui era stato informato un reparto ITAV e questo doveva informare il livello massimo dell'ITAV.

Quindi veridicità di quelle battute della conversazione delle 20.23, sull'informazione a Fazzino. E di conseguenza nessun valore alla sua negativa, che peraltro non può essere attribuita nemmeno a difetti di memoria, giacchè egli mostra di conservarla vivida, anche nei particolari di quegli eventi quantomeno dell'indomani a partire dalle 07.00 del mattino. Deve perciò stimarsi che quella sua negativa rientri negli atteggiamenti già descritti di tutti questi personaggi del sito e dei suoi collegamenti.

Ma i personaggi del sito che mentono non sono finiti. Se ne rinvengono anche nell'Ufficio Operazioni e nell'RSC, cioè il Sottocentro di coordinamento e soccorso.

In questo Sottocentro tutti e tre coloro che vi prestavano servizio si sono mossi con chiari intenti di nascondere come vi si fossero realmente svolti i fatti. Solo dopo le contestazioni di telefonate ne ammettono alcuni, ma dando ad essi sempre interpretazioni inattendibili.

Il maresciallo Bruschina riconosce di aver avvisato Martina Franca perché “rimbalzasse” ai piloti degli elicotteri del soccorso il messaggio secondo cui in zona c'era traffico militare americano. Fu lui a supporre che vi fosse anche una portaerei. Non sa però dire come fosse stata accertata questa presenza; ma può dire che dalla visione del radar è facilissimo individuare decolli e atterraggi di aerei, perché un traffico in alto mare – gli

aeroporti più vicini erano Capodichino e Sigonella – può concentrarsi solo se c'è una portaerei. D'altronde, aggiunge, pericolo per gli elicotteri, che volano in genere ad altezze non elevate, può insorgere solo se ci sono decolli o atterraggi da portaerei, a meno che non ci sia traffico basso per missioni specifiche.

E poi aggiunge – e qui il suo discorso mostra vizi di attendibilità - che quell'avviso potesse essere una comunicazione gratuita. Solo qualche tempo dopo, quando sui mezzi di comunicazione apparvero le prime supposizioni di abbattimento, quella comunicazione gli si impresso nella mente e nella memoria. Anche qui però tenta di allontanare il collegamento immediato, come avevano fatto gli altri, tra presenza di quel traffico e caduta del DC9.

Comportamento più strano quello dell'altro maresciallo del Sottocentro che ricorda poco o niente, nega a volte l'evidenza, ad ogni esame cade in prostrazione. Ricorda soltanto, all'ultimo esame, che Bruschina diceva, ma non ricorda rivolto a chi, che c'era un traffico intenso in quell'aerovia, che l'avevano visto pure al controllo, che era un traffico di esercitazione, che vi era una esercitazione. A mezzo d'un verbale, si ricordi, costui aveva testualmente dichiarato: “Sono molto sofferente, la psicosi non mi funziona più. Mi hanno ammazzato. Non voglio parlare più.”

Non dissimile la condotta del comandante dell'RSC cioè Trombetta. Che solo dopo tre verbali come teste e due come imputato sostanzialmente ritratta le versioni affette da falsità e reticenza e ricostruisce come essi avevano ricevuto l'informazione dal capo controllore sull'intenso traffico americano. Era costui il maggiore Massari, che aveva raggiunto il loro ufficio e li aveva in quel senso informati. Massari che da lui era ben conosciuto. Quindi contrariamente a quanto sostenuto da più di un militare, e dallo stesso Massari, la fonte della notizia per l'RSC, e quindi indirettamente per il 3° SOC, fu esso Massari, che per le sue funzioni era comunemente chiamato capo controllore. Non s'è riuscito per la totale chiusura di Massari, e di chi gli teneva bordone, ad individuare con certezza la sua fonte, anche se più indizi portano a quel NIMA, che era collocato all'interno della sala operativa e che per essere organo della DA era sicuramente collegato con quei radar di DA che potevano “vedere” in quell'area e a cui comunque Guidi si apprestava a chiedere conferma.

In conclusione, giorni ed ore di istruttoria per contrastare reticenze fortissime e menzogne d'ogni genere, e raggiungere risultati dopo tutto di breve momento, ma che si sarebbero potuti conseguire de plano, se solo i testi avessero osservato i loro doveri di lealtà.

Non diversi gli atteggiamenti dell'Ufficio Operazioni del sito, lì ove si redasse il primo plotting. L'ufficiale incaricato di questa operazione ha

scaricato sul suo aiutante la responsabilità della scelta dei plots. In pratica questi avrebbe omesso, leggendo i tabulati, di riferire a lui che costruiva la traccia su carta con coordinate geografiche, i plots -17 e -12. Essi cioè si sarebbero limitati a ricostruire la traiettoria del DC9 e non avrebbero considerato alcunchè d'altro nemmeno nel suo immediato intorno. Ed infatti il plotting confezionato da questo Ufficio Operazioni è soltanto una lunga striscia ove appare il volo del velivolo precipitato, senza alcun ampliamento ad Est e Ovest.

E dire che il tecnico americano Lund soltanto pochi giorni dopo, la prima domenica dopo il 27.06.80, appena riceve gli stessi tabulati, immediatamente individua altra traccia di diverso velivolo. Ma quell'Ufficio Operazioni usa una carta della larghezza di poche miglia. Sarà sufficiente una leggermente più ampia, come quella sequestrata presso un membro della Commissione Luzzatti per potervi tracciare, come ben si vede in questo esemplare, anche i noti -17 e -12 e 2, che erano "sfuggiti" al colonnello Russo e al suo assistente, e che appaiono a poche miglia di distanza dalla traiettoria del DC9.

Ma il primo insiste – negando che tali plot fossero stati da lui tracciati – nel dire che compito dell'Ufficio Operazioni era solo quello di accertare il punto di caduta del velivolo, a fini di soccorso. Senza considerare che quando egli procede a tale operazione il punto di caduta è già stato individuato da tempo e i soccorsi sono su di esso da più ore. E che invece quella operazione potrebbe essere stata più utile alla ricostruzione del fatto, che già al momento appariva assolutamente non chiaro e vi erano due ipotesi sulla caduta, come emergeva dai discorsi della serata del capo della RIV. Al quale egli, come suo diretto dipendente, l'indomani mattina doveva riferire e con il quale più che sicuramente discusse delle cause del disastro. Ricerca alla quale, altrettanto sicuramente, quel plotting da lui curato doveva mirare.

4. Il 21° CRAM di Poggio Ballone.

4.1. Introduzione.

Il radar di Poggio Ballone per la sua portata, per il suo collegamento con la base di Grosseto, per gli eventi avvenuti in sala operativa agli operatori di quella sera del 27 giugno 80 e nelle ore a seguire, ha un rilievo determinante nella ricostruzione dei fatti.

Come degli altri di maggiore importanza in queste indagini, dapprima se ne disegnerà un profilo generale, poi si elencheranno le attività

dell'inchiesta che lo hanno riguardato, infine se ne delinea cronologia e sintesi delle principali vicende.

E' una postazione radar ubicata nel comune di Castiglion della Pescaia - frazione Tirli - in provincia di Grosseto. Viene anche identificato con il nominativo in lettere "Quercia" e numerico "21°". Gli è assegnato come nominativo NATO di identificazione delle tracce "LL" o Lima-Lima.

Il suo sistema radar, nell'80, era del tipo semiautomatizzato ed era integrato nel sistema di controllo Nadge. Aveva dipendenza funzionale dal 1° ROC-SOC di Monte Venda e gerarchica dalla 2ª Regione Aerea. Il radar era collegato in cross-tell con quelli di Marsala, Licola e via linea telefonica con quelli francesi di Solenzara e di Nizza.

Il Gruppo radar era dotato di due aree: la zona logistico-operativa, su Poggio Ballone e il centro Telecomunicazioni di Poggio Rossino. Le due aree, distano l'una dall'altra 800 metri circa. Nella zona logistico-operativa avevano sede tutti gli uffici ed i servizi. Situati in questa area, vi sono infatti: Comando e sala operativa, Ufficio SLO ed infermeria, Corpo di Guardia, Autoreparto, centrale elettrica, alloggi, mense e Servizio Amministrativo. Nel Centro Telecomunicazioni sono invece ubicati gli apparati trasmettitori e le relative antenne per le comunicazioni TBT. Il sistema di registrazione delle comunicazioni impiegava un registratore a bobine Philips a 22 canali. Tutti i collegamenti avevano come supporto tre ponti radio così suddivisi: un ponte radio Marconi MH-174 in direzione aeroporto Grosseto, un ponte radio Selenia SMC-306 in direzione Nord via Monte Cimone, un ponte radio Selenia SMC-306 in direzione Sud via Punta Nibbio.

Il 21° CRAM di Poggio Ballone è stato oggetto di interesse dell'inchiesta per la vicenda del DC9 Itavia sin quasi dall'inizio dell'istruttoria, per effetto del noto decreto di sequestro della Procura di Palermo emesso il 5 luglio 80 avente ad oggetto le registrazioni delle intercettazioni radar militari comunque operanti sul mar Tirreno tra ore 18.00Z e le 21.15Z del giorno 27.06.80 con particolare riferimento all'allineamento Latina-Ponza-Palermo.

4.2. Attività in sala la sera dell'incidente.

La sera del 27 giugno 80 il servizio in sala operativa era espletato dal turno denominato "Delta" così composto:

Capo Controllore (MC)	capitano Gari Maurizio;
Assistente MC	sergente maggiore Ogno Salvatore;

Assistente MC	sergente maggiore Carta Francesco;
Guida-Caccia (IC)	maresciallo De Giuseppe Antonio;
Capo sorveglianza (TPO)	sergente maggiore Lauretani Antonio;
Capo Sorveglianza (TPO)	sergente maggiore Cozzolino Donato;
Identificatore (IO)	sergente maggiore Tassi Ilvo;
Identificatore (IO)	sergente maggiore Cirina Paolo;
Inseritore tracce (TKM)	sergente maggiore Russo Salvatore;
Inseritore tracce (TKM)	sergente maggiore Marra Luigi;
Operatore Computer (MIO)	sergente maggiore Miracco Luigi.

Oltre a costoro risultavano in servizio avieri di leva impiegati nella ricezione telex. Ma questa attività non era svolta in sala operativa, bensì in una stanza attigua alla stessa. Gli avieri erano: Meloni Jean-louis, Corti Alessandro, Pingitore Santo, Graziano Antonio, Sanità Enrico, Di Giacinto Marino.

La ricostruzione di quanto accadde presso il CRAM ed in particolare presso la sala operativa la sera del 27 giugno 80 dopo il disastro ed anche in precedenza, è stata irta di difficoltà e di lunga durata, in considerazione dei ritardi e delle omissioni nella consegna delle documentazioni acquisite e sequestrate nel corso di molti anni, e a causa delle mancate collaborazioni della maggior parte degli operatori escussi.

In primo luogo dal riscontro delle telefonate intercorse quella sera fra i vari reparti dell'AM e registrate sui nastri magnetici, si è tentato di ricostruire come si attivò quel CRAM. Alle ore 19.04Z del 27.06.80 (sulla bobina 6 canale 26 di Ciampino - collegamento tra ACC e TWR di Grosseto) è registrata una telefonata a carattere privato intercorsa tra il sergente maggiore Mormile Pasquale e la consorte. Il sottufficiale in servizio a Poggio Ballone quel giorno aveva espletato il turno pomeridiano in sala operativa, ultimandolo alle ore 18.00. In realtà alle 19.04Z si trovava ancora in sala in quanto aveva richiesto, tramite il centralino dell'aeroporto di Grosseto, il numero della propria abitazione di Roma. L'apparecchio telefonico abilitato, della linea RITA, in sala operativa era ubicato nella sezione armi, ove operava il guida caccia, o forse – non è stato possibile accertarlo con sicurezza - nell'ufficio del capo controllore. Nel corso della conversazione, protrattasi per trenta minuti circa, verso le 19.15Z-19.20Z, si sente una voce nell'interno chiamare "IH870", ed il Mormile, sempre parlando con la moglie, commenta "chiamano pure gli aerei qui". La voce che chiamava "IH870" proveniva dal canale di chiamate in emergenza 125.5, effettuate dal personale della sala operativa di Ciampino e diffuse anche nella sala di Poggio Ballone, attraverso un altoparlante posto

all'interno della stessa. E così dalla telefonata si trae l'ora alla quale l'ACC di Ciampino si muove per la ricerca del DC9.

In merito all'orario in cui il sito viene a conoscenza della scomparsa del DC9, l'assistente al capo controllore sergente maggiore Ogno Salvatore, ha dichiarato di aver ricevuto la notizia della scomparsa del DC9 mezz'ora dopo l'incidente dal 1° SOC di Monte Venda (PD). Sui registri di sala operativa però ed in particolare su quello del capo controllore tale notizia non viene riportata.

Il capo controllore del 1° SOC di Monte Venda, da cui dipende Poggio Ballone, il tenente colonnello Zaramella Ivo, in merito ha riferito di aver chiesto notizie alla sala operativa di Poggio Ballone sulla posizione e l'ultimo avvistamento del velivolo. Tale richiesta proveniva dal capo controllore del 3° SOC. (v. esame Zaramella Ivo, GI del 13.02.96).

Poggio Ballone, in effetti, tramite il sergente maggiore Cirina Paolo chiede all'ACC di Ciampino notizie del volo IH870, in quanto pressata dalle richieste della sala operativa di Licola, che a sua volta era incalzata di richieste da parte del 3° SOC. Poggio Ballone però non è in grado di fornire notizie precise. Questa situazione è confermata dalla telefonata ad h.19.45Z, nella quale il maresciallo De Giuseppe contatta l'ACC di Ciampino e parla con il supervisore della sala, capitano Grasselli, chiedendogli notizie sul volo del DC9, in quanto deve riferirle al 1° SOC di Monte Venda. Riceve i dati relativi all'ultimo contatto radio, il punto in cui il velivolo si trovava e l'orario stimato di arrivo a Punta Raisi. (telefonata h.19.45-19.54, canale 20, bobina 6 di Ciampino).

Alle ore 19.52Z (canale 15 di Marsala) il capitano Gari contattava telefonicamente il 35° CRAM di Marsala e chiedeva di parlare con il capo-controllore capitano Ballini, facendo presente che trattavasi di cosa urgente. L'interlocutore di Marsala è il maresciallo Sardu Mario, quella sera ed in quel momento con l'incarico di TPO, il quale riferiva che il capitano Ballini era indisponibile perché impegnato con la ronda.

Alle 19.56Z (canale 16, bobina di Palermo) il sergente maggiore Marra chiedeva notizie sul DC9 Itavia alla torre dell'aeroporto di Punta Raisi; gli riferivano di non aver avuto contatti radio con il DC9.

Alle 20.21Z (canale 15, bobina di Palermo) il sergente maggiore Marra chiedeva ulteriori notizie alla torre di Palermo Punta-Raisi; gli ribadivano di non aver avuto contatti radio con il DC9 e di non saper nulla.

Alle 20.45Z (canale 20, bobina 6 di Ciampino) interlocutore di Poggio Ballone non identificato contattava l'ACC e chiedeva notizie sull'India Hotel 870, ricevendo risposta negativa.

Alle ore 21.54Z (canale 15, bobina di Marsala) il capitano Gari parlando con il tenente Giordano, TPO del CRAM, di Marsala, gli riferiva di non essere al corrente di nulla di preciso del DC9 e che essi sapevano soltanto che il velivolo era partito regolarmente da Roma-Ciampino, ma che a Palermo non era arrivato.

Per ricercare la traccia del DC9 Itavia il sergente maggiore Miracco Luigi, operatore di sala computer (MIO), ricordava di essere stato allertato, intorno alla mezzanotte tra il 27 e il 28, da appartenente al personale di sala operativa, di cui non ricordava il nome, che gli aveva richiesto di effettuare una riduzione dati; operazione che eseguì di persona, ricavando un tabulato di tutto il periodo registrato sul nastro, su cui tentò di individuare il volo del DC9 Itavia (v. esame Miracco Luigi, GI 19.10.95). Al proposito deve porsi in evidenza che sul registro in uso all'operatore MIO vi è riportata una riduzione dati da ore 05.15 del 28 giugno, cioè da ore 07.15 locali. Tale annotazione è di pugno del Miracco.

Al momento dell'incidente il CRAM stava registrando il traffico su un nastro di registrazione indicato con il n.60; come risulta dal registro del MIO sequestrato. Tale nastro inizia a registrare a ore 16.14Z; non risulta però l'orario di fine nastro. Alle ore 21.40Z comunque viene inserito un nuovo nastro, indicato con il nr.61.

Nel corso dell'inchiesta, per ricostruire i turni di servizio del 27.06.80 e identificare il personale presente in sala, s'è provveduto al sequestro e all'acquisizione di copiosa documentazione; d'importanza i registri di sala operativa, ove gli operatori annotavano, cronologicamente, le operazioni compiute. Nel registro del Master Controller a ore 05.15Z, l'assistente Carta Francesco annota: "Trasmesso Gesrep a Rupe per D.R. per il percorso della LE157 del 27.06.80". Il Gesrep, come noto, era un messaggio con il quale il CRAM chiedeva l'autorizzazione al 1° SOC di Monte Venda, sito denominato Rupe, per estrarre una riduzione dati della traccia LE157. Questa autorizzazione era necessaria perché all'epoca per procedere a questa operazione doveva ridursi l'operatività del radar; si procedeva cioè "Off Line". Nel registro in uso al MIO, alle ore 06.00Z del 28 giugno l'operatore Mezzabarba Angelo, subentrato al Miracco, annota sul registro: "06.00 sistema off per data reduction; ore 7.37 inserito nastro nr.62".

Sul registro in uso al TPO sotto la data 27.06.80 invece non risultavano annotazioni, né sulle ricerche del DC9 né su eventuale riduzione dati effettuata. Anche il registro in uso all'IC è privo di annotazioni nella sera del 27.06.80. Ad avvalorare invece la tesi che la sera del 27 e la mattina del 28 si fosse provveduto a fare delle riduzioni dati e dei plottaggi, risultava dal sequestro del 14.07.94 tra documentazione varia un foglio sul quale era

stato trascritto il plottaggio della LE157 dal sergente Precetti Luigi, che la mattina del 28 era in servizio in sala operativa turno denominato "E".

Da notare che dal 2 al 4 luglio 80 il sergente maggiore Stasio Fausto, programmatore del sito, si era recato a Borgo Piave (LT) ove aveva sede la Brigata Tecnica Addestrativa dell'AM. La missione era stata compiuta ufficialmente per consegnare e ritirare materiale, come risulta dal relativo foglio di viaggio. (v. seq. registro fogli di viaggio, 15.11.95). Ma sull'attività realmente espletata più dettagliatamente sugli esami di Stasio.

4.3. La vicenda delle THR e dei nastri di registrazione.

Il 10 luglio 80 il capitano Pongiluppi Dante, capo Ufficio-Operazioni del CRAM, firmava la missiva nr.T12-2/0733/2-1, indirizzata al 1° ROC, con la quale trasmetteva a seguito di richiesta telefonica, a mezzo corriere, quattro copie della THR relativa alle tracce registrate dal sito il giorno 27 giugno 80 dalle ore 18.00 alle ore 21.15. Nella missiva non veniva menzionato l'incidente del DC9 Itavia. Le copie venivano recapitate al 1° ROC lo stesso giorno dal sergente Tarducci Marco.

Il 29 novembre 95 veniva escusso questo sergente, il cui nominativo emergeva dal registro delle missioni del 1980 acquisito il 15 novembre 95; registro da cui risultava che costui si era recato dal 10 al 12 luglio 80 presso il 1° ROC di Monte Venda per consegna plichi classificati. Il sottufficiale dichiarava che durante la sua permanenza al 21° CRAM aveva effettuato un servizio di corriere una sola volta. In un periodo che non ricordava era stato incaricato dall'Ufficio Operazioni, forse dal capitano Pongiluppi, di portare due plichi, di dimensioni non proprio contenute - circa 15/20cm di spessore, 30/40cm di lunghezza e 20/25cm - di larghezza - ad un sito radar del Nord, forse a Villafranca. Non ricordava se la consegna dei plichi era stata effettuata alla persona che gli era stata indicata. I plichi che avevano classifica "restricted", erano stati consegnati in quel sito per essere successivamente portati presso un altro ente situato in una collina nei dintorni del sito radar. Non gli era stata rilasciata alcuna ricevuta. La classifica dei plichi non era scritta all'esterno ma nella lettera di accompagnamento. Il sottufficiale, preso atto che la sua missione era stata effettuata a Monte Venda, dichiarava di non essere stato personalmente presso tale ente, ma di aver lasciato il materiale ad Abano Terme.

Quello stesso 10 luglio, alle ore 13.50 era pervenuto al 21° CRAM dalla 3^a Regione Aerea il telex nr.TR3-134/3032/NC/G53-1, relativo al

decreto di sequestro emesso dall'AG di Palermo delle registrazioni, come detto, intercettazioni radar militari comunque operanti nel mar Tirreno tra le ore 20.00 e le 23.15 del 27.06.80. Nel telex si precisava che la documentazione doveva essere inviata presso l'aeroporto di Trapani-Birgi, ove sarebbe stata consegnata ai Carabinieri di Palermo. Il telex era stato posto in visione al capitano Felici Lino, capo controllore di sala operativa nel turno pomeridiano del 10.07.80, che vi aveva apposto la propria sigla senza alcuna determinazione. Il messaggio era stato poi protocollato dal CRAM in data 11.07.80 con il nr.G37-4/0739/2-1 ed il capo Ufficio Operazioni, capitano Pongiluppi, aveva annotato, di proprio pugno sulla cedola di smistamento pratiche, che la Track History era stata già inviata al Comando del 1° ROC/SOC a mezzo corriere.

Il 13 luglio 80, domenica, il capitano Pongiluppi predisponendo e firmava una missiva indirizzata al Comando aeroporto di Trapani Birgi, avente come oggetto: "incidente del DC9 Itavia", e come riferimento il telex della 3ª Regione Aerea. Con essa si trasmetteva la documentazione richiesta telefonicamente dal Comando del 1° SOC/ROC.

Lo stesso giorno Pongiluppi da Poggio Ballone si recava presso la sede del 4° stormo cioè all'aeroporto di Grosseto per consegnare il plico da recapitare a mezzo corriere aereo al Comando aeroporto di Trapani-Birgi. Prima della consegna passava per la stazione ferroviaria di Grosseto, ove effettuava alcune fotocopie delle undici cartine costituenti il plico, in quanto presso la sede del CRAM non era disponibile la macchina fotocopiatrice. Subito dopo presso la sede del 4° Stormo consegnava il plico, non ricordando però a chi. Agli atti risulta una ricevuta di consegna di detto plico a firma del tenente colonnello Gon Alessandro, capo Ufficio Operazioni del 4° Stormo. Il capitano Pongiluppi non ricordava se avesse avvertito il Comando aeroporto di Trapani-Birgi dell'arrivo del corriere da Grosseto. (v. esame Pongiluppi Dante, GI 03.10.95).

Alle ore 11.00 sempre di quel 13 i tenenti colonnelli Maresio Luigi, vice comandante del 4° stormo e Gon Alessandro, con un velivolo MB326, decollavano da Grosseto con destinazione Trapani Birgi, ove atterravano alle ore 12.20. Qui consegnavano il plico ad un ufficiale dell'Aeronautica Militare di cui non ricordavano nè nominativo nè grado. Maresio e Gon hanno sempre dichiarato agli inquirenti che il plico trasportato e recapitato a Trapani conteneva nastri di registrazione, in quanto era di forma circolare e di consistenza metallica. (v. esami Maresio Luigi e Gon Alessandro, GI 26.03.92). Il Pongiluppi ha invece dichiarato che il plico da lui confezionato e recapitato a Grosseto conteneva documentazione cartacea consistente in una Track History e undici cartine riportanti alcune tracce. (v. esami

Pongiluppi Dante, GI 03.10.95 e 08.11.95). Il 14 luglio veniva predisposta una missiva per l'invio all'ITAV - 2° Reparto concernente le copie di undici cartine che erano state recapitate il giorno prima anche a Trapani.

Il 15 luglio queste undici cartine venivano recapitate presso il 1° ROC, a mezzo del corriere sergente maggiore Capuano Fiorino; e presso la sede dell'ITAV, alle ore 11.45, come risulta dall'annotazione manoscritta del tenente colonnello Vespasiani (deceduto), ufficiale addetto al 1° Reparto Difesa Aerea dell'ITAV, su un foglio smistamento pratiche, nonché sull'agenda di lavoro del capo del 2° Reparto dell'ITAV, colonnello Fiorito De Falco.

Sempre il 15 luglio, il tenente colonnello Vespasiani sulla scorta della documentazione pervenuta da Poggio Ballone, predisponendo un appunto ove al punto nr.2 si legge: "Nessuno dei tracciati di aeromobili riportati nelle cartine corrisponde per posizione, tempo ed identificazione al velivolo oggetto dell'inchiesta". In calce a detto appunto il citato ufficiale apponeva anche una nota manoscritta: "Il tracciamento del 21° CRAM è stato richiesto dalla 1ª RA con telex all'ente e disposto invio all'ITAV in quanto trattava un volo da Nord a Sud (Bologna). La copertura radar del 21° CRAM non copre la zona indicata nel tele della commissione d'inchiesta". Secondo quanto scritto dal Vespasiani le undici cartine servivano per soddisfare la richiesta della Commissione Luzzatti e non quella dell'AG di Palermo.

Il 16.07.80, il sostituto procuratore della Repubblica di Roma, richiedeva al Nucleo di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza di Roma, di sequestrare le registrazioni su nastro magnetico, (ove applicabili) tracciati radar difesa aerea operanti nella zona compresa tra Latina - Ponza - Palermo ...".

Il 21.07.80 (non si conosce l'orario in quanto non menzionato nel verbale di notifica) due sottufficiali della Guardia di Finanza notificavano il decreto di sequestro al colonnello Fiorito De Falco Nicola (capo 2° Reparto dell'ITAV), il quale preso atto del provvedimento dichiarava che le registrazioni dei tracciati del radar della difesa aerea operanti nella zona tra Latina - Ponza e Palermo (CRAM di Licola e CRAM di Marsala) erano state accentrate presso l'aeroporto di Palermo a seguito di accordi precedenti con l'AG di Palermo, per facilitarne la messa a disposizione della predetta Procura, precedentemente incaricata del caso in esame.

Il 21.07.80 il colonnello Fiorito firmava un messaggio indirizzato per competenza agli aeroporti di Ciampino e Trapani Birgi e per conoscenza alla 2ª e 3ª RA e al 2° e 3° Reparto dello SMA, nel quale si richiedeva la trasmissione di quanto richiesto nel decreto di sequestro (16.07.80), a

seguito di accordi intercorsi con le Regioni Aeree competenti, con la massima urgenza. Il messaggio veniva trasmesso la mattina del 22.07.80 alle ore 07.30.

Il 21.07.80, alle ore 13.20 locali un velivolo G91T del 32° Stormo di Brindisi con i piloti capitano Gorga Pasqualino (deceduto) e Gennari Cosimo, decollava dall'aeroporto di Brindisi con destinazione Trapani Birgi per ritiro plico da consegnare all'ITAV. Alle ore 17.45 locali atterravano all'aeroporto di Ciampino. Il plico veniva consegnato a personale, di cui il tenente Gennari non ricordava il Reparto di appartenenza. Sempre costui non era in grado di riferire nulla sul contenuto del plico. (v. esame Gennari Cosimo, GI 21.03.96).

Il plico recapitato era accompagnato da una lettera a firma del comandante dell'aeroporto di Trapani Birgi, colonnello Pentericci Giorgio, indirizzata all'attenzione del colonnello Fiorito De Falco, con la quale si comunicava che: "Seguito contatti verbali con capo Ufficio Operazioni della 3ª Regione Aerea, in allegato si trasmettono le registrazioni effettuate dai CRC di Marsala, Licola e Poggio Ballone il 27.06.80 dalle ore 18.00 alle ore 21.34".

Il 22.07.80 il colonnello Fiorito De Falco consegnava ai sottufficiali della Guardia di Finanza la documentazione richiesta dalla Procura di Roma. Veniva così acquisito lo stralcio delle registrazioni dei tracciati radar della Difesa Aerea territoriale di Licola e Marsala. Nell'occasione il Fiorito De Falco riferiva che il radar di Licola non aveva nastri di registrazione in quanto basato su sistema fonetico-manuale, mentre le registrazioni su nastro relative al radar di Marsala erano inserite nell'elaboratore elettronico del citato radar.

Così come emerge sempre da questo verbale che il Fiorito De Falco non consegnava la documentazione di Poggio Ballone, pur pervenuta da Trapani Birgi, documentazione che unitamente a quella di Licola e Marsala era stata concentrata in quell'aeroporto (e non in quello di Palermo, come asserito dal Fiorito il 21 luglio), per essere consegnata ad un ufficiale dei Carabinieri del Gruppo di Palermo a seguito del decreto di sequestro emesso dall'Autorità Giudiziaria di Palermo il 5 luglio.

In effetti questo decreto trasmesso in data 07.07.80 via telex cifrato alla 3ª Regione Aerea, dai Carabinieri di Palermo, alla data del 21 luglio non aveva avuto ancora esecuzione (né tanto meno era stato eseguito presso l'aeroporto di Trapani Birgi, ove era stata disposta la concentrazione della documentazione da parte della 3ª Regione Aerea), in quanto in data 12 luglio 80 il comandante del Gruppo Carabinieri di Palermo, tenente colonnello Valentini Francesco, riferiva alla Procura della Repubblica di

Palermo che il Comando della 3^a Regione Aerea aveva fatto presente che per poter procedere alla consegna di detto materiale era necessaria una comunicazione da parte dell'AG al Gabinetto del Ministro per la Difesa, anche a mezzo telegramma.

L'asserzione secondo cui per procedere al sequestro era necessaria la preventiva comunicazione al Ministro della Difesa, invero non ha trovato riscontro in dati ufficiali, tranne alcune annotazioni manoscritte del capo Ufficio della 3^a Regione Aerea colonnello Salvi in un messaggio datato 11 luglio 80. "Tel. 091/587533 colonnello Valentini". E in altra annotazione nella copia del messaggio del 10 luglio 80 trasmesso per conoscenza al Comando Gruppo Carabinieri di Palermo all'attenzione del tenente colonnello Valentini, ove in basso a destra sopra il timbro con il visto dell'ufficiale dei Carabinieri risulta scritto a matita: "Richiesta Gabinetto Ministro".

Il colonnello Salvi escusso non ricordava di aver contattato l'ufficiale dei CC., ma escludeva di avergli suggerito quella disposizione. Il colonnello Valentini non riconosceva come propria la grafia a matita "Richiesta Gabinetto Ministro" nè ricordava di aver mai parlato con ufficiali dell'AM, sull'autorizzazione del Ministro della Difesa. La richiesta era stata suggerita da personale AM di Trapani Birgi ai suoi collaboratori quando si recarono in quell'aeroporto per la notificazione.

Nel diario storico del mese di luglio dell'80 dell'ITAV, a pagina 34, punto C, si legge: "Incivolo Itavia del 27.06.80 (riservato). Su richiesta della Procura di Palermo questo reparto ha provveduto a rilevare tutte le registrazioni del tracciamento radar sulla direttrice Latina - Ponza - Palermo, relative al DC9 Itavia (I-Tigi) inabissatosi il 27.06.80 nel mare di Ustica. Le predette registrazioni e relative riduzioni grafiche effettuate dai siti DA di P. Ballone, Licola e Marsala nonché le comunicazioni TBT esistenti sono state consegnate al 2° Reparto T.A. per il successivo inoltro alla commissione d'inchiesta. (tenente colonnello Vespasiani - st. 216 - tel. 4455)".

Il 24 luglio 80, il capo Ufficio Operazioni della 3^a Regione Aerea, colonnello Salvi Vinicio, (che aveva dato disposizioni al comandante dell'aeroporto di Trapani per l'invio della documentazione al colonnello Fiorito De Falco), presa visione del messaggio dell'ITAV datato 21 luglio, pervenuto in data 22 successivo con cui si richiedeva l'invio della documentazione custodita a Trapani, annotava di proprio pugno: "Documentazione richiesta già inviata da Trapani a ITAV (colonnello Fiorito) con velivolo G91Y da Brindisi il giorno 21/7 (lunedì). Il giorno 23/7 ho avuto conferma che il colonnello Fiorito aveva ricevuto il tutto".

Quanto sopra avvalorava la tesi che il colonnello Fiorito De Falco, non appena ricevuta la notifica del decreto di sequestro, contatta il colonnello Salvi; questi predispone il corriere aereo del 32° Stormo di Brindisi, impartendo le disposizioni al colonnello Pentericci per l'invio della documentazione all'ITAV. Ragion per cui il messaggio inoltrato dall'ITAV il 22 luglio era soltanto una formalità, giacchè la documentazione richiesta il 21 precedente era stata già ricevuta lo stesso giorno.

Il 4 agosto 80, il sostituto Procuratore della Repubblica di Palermo, comunicava al Gabinetto del Ministero della Difesa, e per conoscenza al Comando della 3^a Regione Aerea e all'aeroporto di Trapani Birgi, che con provvedimento del 05.07.80 aveva disposto la consegna delle registrazioni delle intercettazioni dei radar militari, il tutto su delega della Procura di Roma. Successivamente il 28.08.80 quel sostituto chiedeva al Comando Gruppo Carabinieri di Palermo di dare esecuzione al provvedimento del luglio, in quanto egli ne aveva data prescritta comunicazione al Ministro della Difesa. Il 5 settembre, il Comando aeroporto di Trapani Birgi, probabilmente interessato dal Gruppo Carabinieri di Palermo, comunicava a quest'ultimo che la documentazione era stata inviata per competenza all'ITAV. Anche il colonnello Fiorito De Falco riferiva ai Carabinieri di Palermo di aver consegnato la documentazione richiesta dall'AG di Palermo alla Guardia di Finanza di Roma, a seguito del decreto di sequestro emesso dall'AG della Capitale in data 16.07.80. Ricevuta la missiva dall'ITAV i Carabinieri di Palermo restituivano ineseguita l'ordinanza del 5 luglio alla Procura di Palermo, comunicando che la documentazione era stata consegnata all'AG di Roma il 22.07.80.

Il comportamento del colonnello Fiorito De Falco dell'ITAV è certamente da censurare. Il predetto infatti il 22.07.80 a seguito della notifica del provvedimento dell'AG di Roma del 16.07.80, consegna alla PG della Guardia di Finanza la documentazione richiesta ad eccezione di quella di Poggio Ballone, che sicuramente era contemplata dal decreto emesso dall'AG di Palermo il 05.07.80. Il Fiorito era a conoscenza del decreto di Palermo, avendo egli stesso siglato il telex della 3^a Regione Aerea, con il quale si richiedeva il sequestro. Inoltre all'AG di Roma viene consegnata documentazione limitata come orario al periodo 20.00-23.15, così come prevedeva il provvedimento dell'AG palermitana, e contrariamente alle indicazioni di quello emesso da Roma che non aveva limitazioni d'orario. Si può dire che il colonnello Fiorito De Falco ha eseguito il provvedimento dell'AG isolana per quanto concerneva l'orario, e quello della magistratura di Roma per quanto riguardava la zona geografica - infatti esso aveva ad

oggetto le registrazioni relative alla zona compresa fra Latina - Ponza - Palermo -; così cumulando le due limitazioni.

Deve rappresentarsi infine che mentre per il decreto emesso dall'AG di Palermo si richiede la comunicazione al Ministero della Difesa, nessuna formalità viene richiesta per il decreto dell'AG di Roma. Tale difformità di risposta, oltre a creare confusione, aveva portato a perdite di tempo e non aveva consentito il sequestro del nastro di registrazione di Poggio Ballone, che fu presso quel CRAM rimesso in circolo come di norma, dopo trenta giorni esattamente il 22.08.80.

Per meglio comprendere gli atti compiuti dal colonnello Fiorito De Falco in relazione alla consegna della documentazione, e lo stato di confusione creatosi a seguito dei provvedimenti di sequestro, è di utilità l'analisi dell'agenda del predetto (sequestrata con provvedimento del 6.10.95) ove al 12 settembre 80 annota: "qtn - per questione; nde - La Franca a nome procuratore Guarino vuole sapere dove ritirare i tracciati di Licola e P. Ballone ...". Il 13 settembre annota: "Comunicato Stataereo 3° - sic. volo richiesta di Procura Palermo attraverso perito La Franca prof. universitario ... di andar c/o Cram Licola e Poggio Ballone per sequestro tracciati non nastri in quanto questi fanno parte del Nadge ove applicabile. suggerito Sidoti di fare richiesta at Aeroregione Seconda Roma ...".

In calce all'appunto redatto il 15 luglio 80 dal Vespasiani, (1° Reparto Difesa Aerea, dell'ITAV) sulle undici cartine pervenute all'ITAV il 15 luglio, lo stesso ufficiale annota di proprio pugno: "13.09.80 il capo OPS del 21° CRAM (capitano Pongiluppi) a seguito comunicazione telefonica del colonnello Fiorito De Falco (2° Reparto T.A.) aveva comunicato che presso il 21° CRAM esiste tutta la documentazione scritta relativa all'incivolo Itavia IH870 ad eccezione dei nastri magnetici o pizze per le quali non avendo ricevuto in proposito alcun ordine di conservazione (tele 1^a RA) aveva provveduto alla cancellazione secondo le norme (dopo 30 gg.)".

A tal proposito deve mettersi in evidenza che all'epoca il CRAM usava nastri di registrazione numerati, che una volta terminati in un primo tempo venivano conservati e dopo 30 giorni rimessi in circolo. La sera del 27 giugno al tempo dell'incidente e immediatamente prima era inserito il nastro 60; il successivo il nr.61 fu inserito alle ore 21.40. Ebbene i nastri nr.60 e 61 non sono stati reimpiegati subito dopo l'ultimazione del ciclo dei nastri a disposizione e cioè il 31 luglio, ma bensì il 22.08.80 (come risulta dal registro MIO e dall'ordine cronologico). Questo differimento lascia supporre che fosse giunto l'ordine di non rimetterli in circolo, oppure che fossero stati inviati, a seguito di sequestro dell'AG di Palermo, all'aeroporto di Trapani Birgi il 13 luglio 80, come dichiarato dai tenenti colonnelli Gon e

Maresio. Senza tener conto che altri nastri potrebbero essere stati etichettati 60 e 61.

4.4. Attività di esibizione e sequestro.

Il 16 giugno 88 il Sottocapo di SM generale di S.A. Meloni Luciano, su incarico del capo di SMA generale Pisano, iniziava la raccolta e il coordinamento di tutta la documentazione esistente sul caso Ustica all'interno dell'AM, richiedendo tra l'altro alla 1^a Regione Aerea tutta la documentazione posseduta dagli enti dipendenti sull'incidente di Ustica. Non avendo il 1° SOC nella persona del colonnello Mario Capasso rinvenuto i grafici, ma solo le quattro Track History, la richiesta veniva girata al 21° CRAM. In data 30 giugno 88, su richiesta del 1° ROC di Monte Venda, il 21° CRAM di Poggio Ballone, trasmetteva l'elenco della documentazione inviata nel luglio 80 sia al SOC che al Comando aeroporto di Trapani Birgi per la consegna all'AG di Palermo, allegando copia degli undici grafici già recapitati al ROC in data 15 luglio 80.

L'8 agosto 88 questo GI richiedeva al Nucleo di PG dei Carabinieri di Roma, l'acquisizione presso l'aeroporto di Grosseto degli ordini di servizio nominativi del personale addetto al servizio radar ed alla torre di controllo il 27.06.80. Il 13.08.88 detto Nucleo di PG trasmetteva la documentazione acquisita presso il 21° CRAM di Poggio Ballone. Tale documentazione consisteva in un brogliaccio in originale del capo controllore (MC) dal 23.06.80 al 10.07.80, un brogliaccio in originale dell'ufficiale supervisore della sala (TPO), l'elenco nominativo del personale in servizio in sala operativa il 27.06.80, nonché vari fogli di servizio di ufficiali e avieri, tra cui anche quello relativo al 27.06.80. Nell'occasione il comandante del CRAM tenente colonnello Carlo Arrivas spontaneamente consegnava undici grafici concernenti gli avvistamenti del sito dalle ore 18.00 alle ore 21.15 del 27.06.80.

Sulla scorta della documentazione consegnata il personale in sala operativa la sera del 27 giugno 80 risultava il seguente: il capitano Gari Maurizio (deceduto il 9.05.81), i marescialli De Giuseppe Antonio, Fabbretti Sandro, Tassi Ilvo, Ogno Salvatore, Lancioni Francesco, Carta Francesco, Russo Salvatore, Marra Luigi, sergente maggiore Cozzolino Donato, i marescialli Lauretani Antonio e Colucci Antonio. Si appurava altresì che la sera del 27 giugno 80 Gari era il MC, Lauretani il TPO, De Giuseppe l'IC e Colucci il MIO.

Il 3.11.89 questo GI delegava sempre al Nucleo di PG dei CC. di Roma l'acquisizione delle registrazioni radar del giorno 27.06.80 dalle ore 20.00 alle ore 22.00 GMT presso il CRAM di Poggio Ballone. Il comandante del CRAM, maggiore Guerrini Giulio dichiarava che la documentazione richiesta era già stata consegnata dall'allora comandante tenente colonnello Arrivas al maggiore dei Carabinieri Petraccini in data 12.08.88. In realtà quel giorno non erano state date le registrazioni radar, THR o nastri di registrazione, bensì spontaneamente erano stati consegnati quegli undici grafici, che riportavano alcune tracce registrate dal radar tra le ore 20.00 e le ore 23.15, e non la registrazione di tutto il traffico aereo di quel periodo di tempo.

Il 4 giugno 90, questo GI richiedeva di nuovo al Nucleo di PG dei Carabinieri di Roma di sequestrare presso il 21° CRAM la seguente documentazione: nastri delle registrazioni radar; Track History Recording in originale; Console Data Recording in originale; DA1 in originale e ogni altro eventuale documento attinente alle registrazioni radar ad esclusione di quelli consegnati in data 22.11.89; Wintr in originale. Il tutto relativo al 27.06.80 dalle ore 18.00 alle ore 20.00 GMT. In data 05.06.90 quel Nucleo di PG trasmetteva la documentazione sequestrata. Presso il CRAM venivano acquisiti il registro del guida caccia e quello delle tracce significative del mese di giugno 80, nonché documentazione cartacea in originale relativa alla trasmissione di documentazione del luglio 80; ma non veniva rinvenuto nulla di quanto richiesto con il provvedimento.

Il 15.11.90 questo GI ordinava di acquisire presso il sito di Poggio Ballone le registrazioni delle conversazioni telefoniche, in entrata ed in uscita, del CRAM il 27.06.80. Il Nucleo Operativo Carabinieri di Grosseto, delegato per l'esecuzione notificava il provvedimento al capitano Dolce Carlo in assenza del comandante. Costui riferiva che presso il sito non era disponibile quanto richiesto.

Il 22 dicembre 90 questo GI richiedeva ai Carabinieri del Reparto Operativo di Roma di procedere all'acquisizione presso il sito del 21° CRAM della documentazione relativa ai turni di servizio del personale operante nella sala operativa del 21° CRAM nei giorni 26-27 e 28 giugno e 17, 18 e 19 luglio 80. Veniva consegnata in originale la documentazione del mese di luglio, consistente nei registri di sala operativa del capo controllore (MC), del capo sorveglianza (TPO) e del guida caccia (IC) nonché gli ordini di servizio, mentre veniva consegnata in copia la documentazione del mese di giugno, già consegnata in originale il 12.08.88 e il 04.06.90.

4.5. Le prime testimonianze.

Tra il 10 e il 12 gennaio 91 venivano escussi il comandante, ufficiali e sottufficiali in servizio nel 80 al CRAM, al fine di accertare la presenza del maresciallo Dettori in servizio la sera del 27 giugno 80 in sala operativa, nonché il significato delle disposizioni riportate sul registro del guida-caccia del giugno 80 circa le “intercettazioni Awacs”.

Nel mese di febbraio 92, questo GI emetteva vari decreti di sequestro, sia presso gli aeroporti di Trapani-Birgi, Palermo-Boccadifalco e Punta Raisi che presso il 3° ROC di Martina Franca, allo scopo di ricercare i nastri di Poggio Ballone del 27.06.80. I provvedimenti sortivano esito negativo.

Nel marzo 92 venivano escussi ufficiali e sottufficiali del CRAM al fine di riconoscere le voci degli operatori di Poggio Ballone che quella sera avevano parlato ai telefoni con i siti di Marsala, Ciampino e Palermo. Venivano riconosciute le voci del capitano Gari, cioè il capo controllore, del maresciallo De Giuseppe, guida-caccia, e dei sergenti maggiori Marra, Lancioni e Mormile, inseritori.

Nel giugno 92, a seguito di filtraggio di varie telefonate registrate sul canale 15 bobina 6 di Ciampino (collegamento tra Grosseto e ACC di Ciampino) emergeva la registrazione di un colloquio ad ore 20.04 del 27.06.80. Di questo argomento più a lungo nel sito di Grosseto. Qui si deve solo ricordare che fu avviata in tale periodo un’indagine per l’identificazione delle tre persone, sia presso l’aeroporto di Grosseto che presso il CRAM di Poggio Ballone. Venivano così identificati i due militari della torre di Grosseto, partecipanti a quel colloquio; non si riusciva invece a identificare il terzo partecipe, sicuramente proveniente dalla sala operativa di Poggio Ballone.

Nel mese di settembre 92 venivano escussi anche i Carabinieri in servizio nell’80 presso il posto fisso del 21° CRAM, al fine di accertare eventuali attività svolte la sera del disastro. Dalle loro testimonianze non emergeva però alcun elemento di rilievo.

Il 27 aprile 94, questo GI richiedeva allo SMA se nell’80 i radar francesi, collegati e non al sistema Nadge, in particolare quello di Solenzara e gli altri collocati in Corsica, avessero avuto delle interruzioni nel corso della giornata nel funzionamento e nella conseguente registrazione dei dati. In data 4 luglio lo SMA rispondeva che l’esistenza di un collegamento telefonico fra il sito italiano di Poggio Ballone e quello di Solenzara (Corsica) aveva lo scopo di coordinare eventuali atterraggi di velivoli dell’aeroporto di Grosseto sulla base alternata di Solenzara, ove era

assicurato un servizio radar APP con orari presumibilmente coincidenti con l'attivazione della zona denominata LI-D67 normalmente operativa dal lunedì al venerdì dalle ore 05.30 GMT alle ore 16.30 GMT.

L'11 luglio 94 lo SMA, facendo ulteriore seguito alla richiesta di cui sopra, riferiva che il gruppo radar di Poggio Ballone aveva reperito documentazione di possibile interesse. In particolare un registro intitolato "Site Outage Report" (rapporti di avaria e/o efficienza del sito), ove erano state trascritte, nel periodo compreso tra il 24.05.78 ed il 29.05.81, le comunicazioni telefoniche effettuate tra il Centro di Poggio Ballone e quello francese di Nizza, con riferimento allo stato di efficienza; un registro INSTAT (stato di prontezza dei velivoli intercettori) ove erano riportati i messaggi nel periodo compreso tra il 27.03.80 ed il 20.10.80, con alcune indicazioni manoscritte a fronte, tra cui quella relativa ai numeri delle linee delle Basi Aeree stesse, codificate nella maniera in uso nel periodo considerato; un registro "Gesrep", ove venivano trascritti i messaggi relativi allo stato di efficienza del Gruppo radar del sito, nel periodo compreso tra il 1°.05.80 ed il 5.09.80, trasmessi telefonicamente dal sito al 1° SOC di Monte Venda.

Unitamente a tale documentazione veniva consegnato dallo SMA anche: una cartella intitolata "attività giugno 80"; una cartella intitolata "Traffico in aerovia A-15"; un registro "Rapporto Operativo del Controllore" dal 4.06.80 al 22.06.80; un registro "Rapporto Operativo del Controllore - MIO", dal 23.06.80 al 15.09.80; un registro "DOP sala operativa" dal 13.05.77 al 3.10.80; un registro di protocollo "Dizzy Jolt" dal 11.10.77 al 29.07.80; turni personale controllore di intercettazione, dal 1°.1.80 al 31.12.80; un registro attività supersonica, dal 23.10.72 al 1°.09.80.

Il 14 luglio successivo, sulla scorta di quanto sopra, veniva disposto il sequestro della documentazione originale rinvenuta e giacente a Poggio Ballone. La PG incaricata procedeva al sequestro e rinveniva i seguenti documenti d'interesse:

- un foglietto manoscritto dal titolo "Plottaggio della LE157 DC9 IH870 da Bologna a Palermo", rinvenuto nella cartella "Attività Giugno 1980" ed allegato ad un foglio intercettazioni velivoli del 27.06.80, riportante dati radar dalle ore 18.23 alle 18.32;
- il registro dell'operatore di sala Computer - MIO relativo al mese di giugno 80 in cui risultava quale operatore in servizio la sera del 27.06.80 il sergente maggiore Miracco Luigi e non Colucci Antonio come comunicato dall'AM sin dal 1988;
- il registro di trasmissione di messaggi Gesrep relativi al 1980.

Il 25 luglio 94, in relazione al rinvenimento di questa documentazione veniva escusso il comandante del 21° CRAM, tenente colonnello Mauro Berta, il quale dichiarava di non riconoscere la grafia dell'estensore del foglietto manoscritto e di aver dato incarico al maresciallo Branca Salvatore nel giugno del 94, a seguito di un fermo radar, di riordinare la documentazione giacente nel sottotetto della palazzina Comando. In quella circostanza era stata rinvenuta la documentazione in questione, che dopo essere stata vagliata da esso comandante, era stata trasmessa al Comando della 2ª Regione Aerea.

Il 27 luglio 94, era escusso il maresciallo Branca Salvatore, il quale in merito alle modalità di ritrovamento della documentazione sequestrata il 14 luglio dichiarava di aver ricevuto l'incarico nel maggio precedente dal tenente colonnello Berta di riordinare l'archivio dell'Ufficio Operazioni, situato nel sottotetto della palazzina Comando. Durante la catalogazione dei documenti giacenti, coadiuvato da altri sottufficiali, aveva rinvenuto verso la fine del mese di maggio documenti relativi al periodo maggio - giugno - luglio 80 e li aveva consegnati al suo comandante.

Il 25 maggio 95 veniva sequestrata presso la 1ª Regione Aerea di Milano copia originale della Track History di Poggio Ballone, che, con quella sequestrata in data 2 luglio 90 al 1° ROC di Monte Venda, risultava essere la seconda copia sequestrata dall'AG.

Il 3 ottobre 95 questo GI citava presso il sito del 21° CRAM di Poggio Ballone tutto il personale in servizio la sera del 27 giugno 80 in sala operativa, come comunicato sin dall'88 dall'AM, nonché il comandante, il capo Ufficio Operazioni ed altri ufficiali in servizio nel 90; ciò al fine di ricostruire la esatta dislocazione degli operatori in sala operativa. Gli avieri Corti, Meloni, Sanità, Graziano, Di Giacinto e Pingitore nella sala attigua alla sala operativa; l'operatore sala computer MIO Colucci Antonio, nella stanza del MIO, locale separato rispetto alla sala operativa; i marescialli Carta e Ogno nella postazione del capo controllore-MC, quali assistenti; il tenente De Giuseppe nella postazione del guida caccia IC; i marescialli Lauretani e Cozzolino nella postazione del capo sorveglianza-TPO; il maresciallo Tassi nella postazione dell' identificatore-IO; i marescialli Russo e Marra nella postazione degli inseritori-TKX.

Il 3 ottobre 95 l'operatore MIO Colucci Antonio prendeva atto, a seguito del rinvenimento e sequestro del registro dell'operatore MIO avvenuto il 14 luglio 94, che la sera del 27.06.80 egli non era in servizio in sala computer, e che in turno vi era invece il sergente Miracco Luigi.

Il 19 ottobre 95 costui era escusso per la prima volta come operatore MIO in turno la sera del 27 giugno 80 e dichiarava, - come già detto - senza

titubanze, che verso la mezzanotte circa tra il 27 e il 28 giugno 80 aveva effettuato la riduzione dati completa del nastro di registrazione inserito al momento dell'incidente, cioè il nr.60, al fine di individuare il percorso del DC9 Itavia. Escludeva di aver effettuato la riduzione dati di una sola traccia.

Il 7 novembre 95, per la prima volta veniva escusso il maresciallo Mezzabarba Angelo, operatore MIO che aveva dato il cambio al sergente Miracco la mattina del 28 giugno 80 e che secondo i registri del MIO e del capo controllore risultava essere l'operatore MIO che aveva ultimato la riduzione dati della traccia LE157, cioè quella relativa al DC9 Itavia. Costui però non aveva alcun ricordo né dell'operazione né di una eventuale presa in consegna della riduzione dati completa effettuata nella notte dal collega Miracco.

Nel novembre del 95 venivano esperite indagini per individuare l'autore del foglietto manoscritto, con i dati radar del DC9 Itavia nel percorso visto da Poggio Ballone, sequestrato come già anzidetto in data 14 luglio 94. Venivano effettuati dei confronti con varie grafie di personale che prestava servizio nell'80 a Poggio Ballone e si accertava così che l'autore del foglietto era il sergente maggiore Precetti Luigi. Questi, escusso per la prima volta in data 10 novembre, dichiarava che il 27 giugno 80 era smontato dal servizio nel pomeriggio con il turno Alpha e aveva ripreso servizio soltanto al mattino del 28 giugno. Mostratogli il foglietto manoscritto in questione dichiarava di riconoscere come sua la grafia delle annotazioni, ma di non ricordare da quale documento avesse preso tali dati o se qualcuno glieli avesse dettati. Il fatto che il foglio era timbrato lo lasciava perplesso, giacché non ricordava se un timbro tondo fosse al tempo in uso in sala operativa.

Il 15 novembre 95 questo GI disponeva che personale del Reparto Operativo CC. e della Direzione Centrale Polizia di Prevenzione, effettuasse un sopralluogo presso la sede del CRAM, al fine di verificare le modalità di rinvenimento della documentazione nel luglio 94 e individuare con precisione i luoghi ove essa era stata custodita. Si accertava così che nel mese di settembre 93 aveva avuto inizio il riordino dell'archivio situato nel sottotetto dell'Ufficio Comando e che la documentazione rinvenuta era stata distrutta, a mezzo fuoco, perché non più utile alla conservazione. Come responsabile del riordino dell'archivio era stato nominato dal tenente colonnello Berta il maresciallo Branca Salvatore. Dalla documentazione conservata agli atti del sito non risultava il periodo in cui era stata rinvenuta la documentazione sequestrata nel luglio 94, ma soltanto il periodo di quella distrutta a mezzo fuoco; a tal riguardo infatti si evinceva che nel mese di ottobre 93 era stata distrutta documentazione anche relativa all'80. Si

accertava altresì che la documentazione consegnata all'AG nell'88 e nel 90 era stata ricercata nell'archivio del sottotetto.

Appariva singolare che la comunicazione all'AG da parte dell'Aeronautica Militare l'11.07.94 sul rinvenimento della documentazione fosse scaturita da una richiesta generica fatta dall'AG relativa a notizie sui collegamenti tra i siti italiani e quello francese di Solenzara. Infatti, sia il comandante del CRAM, tenente colonnello Berta, che il sottufficiale incaricato, maresciallo Branca, a distanza di dieci giorni dal sequestro della documentazione, in data 25 e 27 luglio 94 dichiaravano che la ricerca della documentazione nel sottotetto aveva avuto inizio nel maggio del 94 ed il rinvenimento era avvenuto verso la fine del successivo mese di giugno, mentre in realtà erano entrambi a conoscenza che la ricerca aveva avuto inizio nel mese di settembre 93 e che non esisteva alcun verbale o elenco della documentazione rinvenuta, ma soltanto verbali della documentazione distrutta a mezzo fuoco, senza precisare né i giorni né i luoghi ove fosse stata rinvenuta. Nell'occasione veniva acquisito, in copia, il registro delle missioni del personale del sito relativo all'80.

Il 21 novembre 95, questo GI effettuava un sopralluogo presso la sede del 1° ROC di Monte Venda (PD). Nell'occasione veniva richiesto con decreto di acquisizione, tra l'altro, la Track History di Poggio Ballone, che però non veniva rinvenuta.

Agli atti del ROC non esisteva documentazione cartacea dell'80 relativa alla trasmissione delle quattro copie di THR o delle cartine di Poggio Ballone, ma soltanto quelle trasmesse in copia il 30 giugno 88 dal citato CRAM. Sui registri di protocollo del ROC non risultava la documentazione in arrivo da Poggio Ballone con le lettere datate 10 e 14 luglio 80, mentre risultava protocollata in partenza in data 11 luglio 80 la Track History di Poggio Ballone indirizzata all'ITAV 2° Reparto.

L'esame sul contenuto del registro dell'operatore MIO, sequestrato il 14.07.94, consentiva, s'è visto, di stabilire che l'operatore la sera del 27.06.80 era il sergente maggiore Miracco e non Colucci, come risultava invece dai turni di servizio del mese di giugno 80, sequestrati e consegnati sia nell'88 che nel 90 a questo GI, dal CRAM di Poggio Ballone. Nel periodo compreso tra il 27 giugno ed il 13 luglio 80, (data in cui era stata consegnata a Trapani Birgi la documentazione richiesta dall'AG di Palermo), sul registro dell'operatore MIO l'unica annotazione relativa alla effettuazione di una riduzione dati del periodo dell'incidente risultava alla mattina del 28.06.80 alle ore 05.15. Questa operazione, secondo quanto riportato sul registro del capo controllore, non riguardava tutto il traffico

avvistato, nel periodo in oggetto, ma soltanto la traccia LE157, cioè quella assegnata al DC9 Itavia.

Altre annotazioni relative a riduzioni dati sul registro MIO risultavano in data 10 luglio 80 ore 11.15, operatore maresciallo Santi, e in data 12 luglio 80 ore 9.45 e ore 20.30, operatore maresciallo Callieri (non viene riportato il numero del nastro). Quella relativa al 10 luglio, dal registro TPO, risultava essere una riduzione dati relativa allo scoppio di un “pallone sonda” avvenuto il 10 luglio.

Tra il mese di ottobre e novembre venivano escussi i due operatori, Santi e Callieri, per accertare se il 10 luglio fossero state estratte quattro copie di Track History, inviate lo stesso giorno a Monte Venda a mezzo del corriere sergente Tarducci Marco, e se il 12 luglio fosse stata estratta altra copia di Track History e realizzate le cartine su quadrante Georef inviate a Trapani Birgi il 13 luglio 80 con corriere aereo. Entrambi i testi non ricordavano dette operazioni, nonostante l’esibizione delle annotazioni che li riguardavano sul registro MIO in data 10 e 12 luglio 80 (v. esami Santi Pietro, GI 29.11.95 e Callieri Fabio, PG 19.10.95).

Nel primo semestre del '96 aveva inizio un’intensa attività tesa ad individuare i veri ruoli del personale di Poggio Ballone, attività resa necessaria dalle contraddizioni tra le testimonianze e la documentazione sequestrata nel periodo tra il 12 agosto 88 e il 15 novembre 95. Veniva così effettuata una accurata ricerca della documentazione originale trasmessa nell’80 dal sito ed in particolare quella inviata a Trapani Birgi il 13 luglio 80, presso lo SMA, l’ITAV e la 1^a Regione Aerea di Milano. Presso l’ITAV e la 1^a Regione Aerea non veniva rinvenuta alcuna documentazione originale dell’80, mentre presso lo Stato Maggiore Aeronautica, in data 27.03.96, venivano rinvenute e sequestrate due Track History in originale, pervenute in data 4 luglio 88 dalla 1^a Regione Aerea e in data 1° giugno 90 dal 1° ROC.

L’inchiesta alla data del 27.03.96, dopo varie ricerche, acquisiva quattro THR prodotte dal sito di Poggio Ballone; confrontate, si riscontrava che tre - sequestrate la prima in data 2 luglio 90 al 1° ROC, la seconda il 25 maggio 95 alla 1^a Regione Aerea e l’ultima il 27.03.96 presso lo SMA - (quest’ultima pervenuta dalla 1^a Regione Aerea in data 04.07.88) - risultavano uguali tra di loro, con una mancanza di dati tra le ore 18.30Z e le ore 18.33Z; e che invece la quarta - sequestrata in data 27.03.96 presso lo SMA, ov’era pervenuta in data 01.06.90 dal 1° ROC - confrontata con le altre tre presentava le seguenti differenze: - non aveva una numerazione progressiva come le altre copie da pagina 1 a pagina 305, bensì presentava alcune ripetizioni, da pagina 2 a pagina 69; da pagina 1 a pagina 21; da

pagina 1 a pagina 228; - vi era un vuoto di registrazione da ore 18.31.540Z a ore 18.36.251Z, mentre nelle altre tre copie il vuoto è compreso tra le ore 18.30.180Z e le ore 18.33.536Z; - non vi era la ripetizione di dati da ore 19.32.276Z a ore 19.37.186Z, invece presente nelle altre tre copie; - mostrava degli “Zero Length Record” in orari diversi rispetto alle altre tre copie; - era stampata in unica copia originale a modulo continuo, mentre le altre tre risultavano esser copie di una stampata a modulo continuo formata da quattro fogli.

Nell'aprile 96 si può quindi affermare che la documentazione originale rinvenuta e sequestrata relativa a Poggio Ballone era composta da quattro Track History di cui tre uguali e la restante difforme. Il 1° ROC, che nel giugno 88 aveva rinvenuto nell'archivio del SOC le THR, non è stato in grado di precisare la data della loro ricezione. La documentazione originale mai trovata ma risultante da atti e testimonianze è invece: una Track History e undici cartine originali, secondo quanto dichiarato dal capo Ufficio Operazioni dell'80, capitano Pongiluppi; nastri di registrazione, secondo quanto dichiarato dai tenente colonnello Maresio e Gon, consegnati a Trapani Birgi il 13 luglio 80 ed il successivo 21 luglio inviati all'ITAV per la consegna alla magistratura, consegna questa mai avvenuta; una Track History inviata l'11.07.80 dal 1° ROC/SOC all'ITAV 2° Reparto, come emerge dal registro di protocollo del 1° ROC; copie delle undici cartine inviate dal 1° ROC in data 15.07.80 con il corriere sergente Capuano Fiorino; registrazioni tracciamento radar e comunicazioni terra – bordo – terra, secondo quanto scritto nel “Diario Storico” dell'ITAV del mese di luglio 80 dal tenente colonnello Vespasiani.

Tra il 16 e il 18 aprile 96 questo GI convocava il personale di Poggio Ballone in servizio la sera del 27 giugno e la mattina del 28 giugno 80, compreso il comandante, il capo Ufficio Operazioni, gli operatori della sala computer -MIO-, ed il personale con la qualifica di programmatore. I testi escussi mostravano amnesie e gran confusione sulle operazioni svolte la sera dell'incivolo. In particolare il maresciallo Stasio, che tra il 2 e 5 luglio si era recato a Borgo Piave per ritiro e consegna materiale, non ricordava cosa avesse ritirato e consegnato. In merito ad eventuali riduzioni dati riferiva di non averne effettuate. Il sergente Precetti sul foglietto da lui manoscritto e rinvenuto nel luglio 94, relativo al plottaggio della LE157, pur avendo riconosciuto come propria la grafia del foglietto, non ricordava da quale documento avesse tratto i dati trascritti. Il capo Ufficio Operazioni dell'80, capitano Pongiluppi, riferiva di aver inviato il 13.07.80 a Trapani Birgi documentazione cartacea e non nastri di registrazione. Riferiva altresì che i nastri di registrazione di quella sera erano stati conservati per 30 giorni,

dopodiché erano stati rimessi in circolo per essere reimpiegati, anche perché non era giunto nessun ordine di conservazione. In merito alle undici cartine, il Pongiluppi riferiva di aver partecipato alla redazione della stesse, ma non ricordava con chi.

Uno dei personaggi emblematici della vicenda del sito di Poggio Ballone è proprio costui, divenuto nel frattempo colonnello. L'ufficiale, capo Ufficio Operazioni tra il '79 e l'82 a Poggio Ballone, è colui che trattò in prima persona, sin dai giorni successivi all'incidente, ed in particolare tra il 10 e il 14 luglio 80, la pratica relativa alla trasmissione della documentazione da inoltrare ai comandi superiori ed all'AG di Palermo; tra l'88 e il 91 ricoprì l'incarico di capo della 2^a Sezione del 1° Reparto dell'ITAV e fu incaricato dal superiore diretto colonnello Maresca di analizzare i dati della THR di Poggio Ballone, che successivamente in data 11.09 e 13.11.90 venivano trasmessi allo SMA.

Il Pongiluppi, escusso da questo GI nel 91, dichiarava di non avere ricordi particolari sugli eventi nel sito la sera del disastro. Nei successivi esami, pressato da più precise domande, dichiarava di aver ricevuto nell'immediatezza una disposizione, presumibilmente telefonica, dal 1° SOC, con la quale gli si richiedeva l'effettuazione di una riduzione dati e relativo plottaggio e trasposizione su cartine della traccia del DC9 Itavia; di aver ricevuto anche altro messaggio, con cui gli si chiedeva di effettuare una riduzione dati in un'area a Sud di Poggio Ballone ed esattamente su Ponza. In merito faceva predisporre sia la riduzione dati che la trasposizione delle tracce riportate sui tabulati, quindi inviava detto materiale a Trapani ed una copia di esso al 1° SOC e all'ITAV; non ricordava a chi diede l'incarico di effettuare la riduzione dati delle Track History inviate il 10 luglio al 1° ROC e il 13 luglio a Trapani Birgi, così come non ricordava il personale che aveva eseguito la trasposizione dei dati su cartina Georef; non sapeva spiegarsi la mancanza della traccia del DC9 Itavia sulle undici cartine; non ricordava altresì l'ufficiale del SOC che gli aveva ordinato le quattro riduzioni dati inviate il 10 luglio 80 - si deve ricordare che il comandante del SOC dell'epoca tenente colonnello Moneta aveva dichiarato che l'unica riduzione dati relativa all'evento era stata da lui disposta la sera stessa dell'incidente e non nei giorni successivi -; non ricordava a chi avesse consegnato la documentazione da inviare a Trapani il 13 luglio 80 né chi gli avesse firmato la ricevuta di consegna della documentazione né chi avesse informato Trapani dell'arrivo della documentazione; non ricordava, inoltre, se era stato contattato dai suoi superiori nel 90, quando prestava servizio all'ITAV, per sapere se la documentazione trasmessa nell'80 a Trapani Birgi consistesse in nastri di registrazione o in riduzioni dati.

Le testimonianze del personale del sito di Poggio Ballone ed in particolare di quello di servizio la sera del 27 giugno 80 in sala operativa, sulla scorta dell'elenco consegnato nell'agosto 88 all'AG, hanno inizio il 2 luglio 90. In quel periodo infatti aveva preso le mosse una campagna stampa molto critica nei confronti dell'AM accusata di aver nascosto i dati del citato CRAM, ed anche la Commissione Stragi aveva volto il suo interesse alla vicenda del 21° CRAM di Poggio Ballone. Lo Stato Maggiore dell'AM, dal canto suo, chiedeva agli esperti dell'ITAV la decifrazione delle tracce registrate sulla THR dal sito, prima per un arco di tempo molto ristretto e successivamente molto più ampio. E' da ricordare che la prima THR viene consegnata alla magistratura proprio il 2 luglio 90, ed una copia di essa viene rinvenuta presso la sede del 1° ROC, mentre da parte dell'ITAV - dove la stessa era giacente sin dal 21 luglio 80 - viene consegnata, a seguito di decreto di sequestro, soltanto una fotocopia, ricevuta peraltro dallo SMA, e non viene fatta alcuna menzione di quella ricevuta nel luglio 80. La THR e i tabulati Wintr nonché i nastri di registrazione venivano richiesti anche al 21° CRAM. A tal proposito si riporta l'affermazione posta sul verbale di sequestro datato 5 giugno 90, redatto dal Nucleo di PG dei CC. di Roma, del comandante pro-tempore del sito, tenente colonnello Guerrini Giulio, che in relazione al tabulato Wintr dichiara addirittura di non conoscere il significato della sigla. Affermazione semplicemente sconcertante in bocca a un comandante di sito della Difesa Aerea.

Da questi esami testimoniali nel luglio 90 non traspare, nelle dichiarazioni rese, alcuna particolare attività da parte del personale di sala connessa all'incidente del DC9 Itavia, se non la ricezione della comunicazione della scomparsa dell'aereo da parte del 1° SOC di Monte Venda. Nessuno dei testi indica gli eventuali nominativi di altri colleghi in servizio quella sera in sala operativa, anzi in diversi tentano di escludere se stessi da quel turno. Ricordano comunque la presenza del capitano Gari deceduto nell'81.

Nel novembre 90 scoppia il caso del maresciallo Dettori a seguito della denuncia da parte della moglie, la cui versione è confermata anche dalla sorella di costei. Ha inizio una nuova campagna stampa sulla misteriosa morte del sottufficiale in cui ancora una volta l'AM viene accusata di aver nascosto la documentazione che avrebbe attestato la presenza del sottufficiale in sala operativa la sera del 27 giugno 80.

Nel gennaio 91 vengono escussi ufficiali e sottufficiali in servizio nell'80 e anche nell'88. Tutti ricordano il Dettori in servizio in sala operativa, ma nessuno in particolare la sera del 27 giugno 80. Ricordano che egli espletava servizio nel turno "Delta", cioè presso l'equipaggio in servizio

la sera dell'incidente. Al tenente colonnello Arrivas veniva contestato il fatto che il Dettori non era stato inserito nell'elenco, da lui trasmesso alla magistratura nell'agosto 88, tra il personale in servizio in sala operativa la sera dell'incidente, elenco in cui risultava invece inserito il capitano Gari anch'esso già deceduto. L'ufficiale giustifica questa mancanza asserendo che il nominativo del Gari risultava dai brogliacci di sala, mentre quello del Dettori non era stato inserito perché dimenticato in quanto morto. Questa dichiarazione, alquanto singolare, determinava più dubbi sulla mancanza del Dettori in sala operativa anzi induceva al sospetto che fosse presente, e il sospetto si rafforzava anche perché i colleghi in turno quella sera non confermavano il fatto.

Comunque anche da questa serie di esami testimoniali non emergeva una situazione di intensa attività del personale di sala a causa dell'incidente.

Nel marzo 92 viene nuovamente escusso il personale risultante in servizio nell'80 in sala operativa, ricavandone sempre i nominativi dall'elenco trasmesso nell'88, al fine di individuare quei militari che tennero le comunicazioni telefoniche con i siti di Marsala e Ciampino e l'aeroporto di Palermo. Sono così riconosciute le voci del capitano Gari, del maresciallo De Giuseppe e dei sergenti Marra e Lancioni, di militari cioè già tutti inseriti nell'elenco in disamina. Deve però ricordarsi che il Lancioni, inserito nell'elenco dell'88 come in servizio la sera del 27 giugno 80, quel giorno era di sicuro in licenza matrimoniale, come accertato nel corso degli interrogatori del 90 e 91. Viene riconosciuta anche la presumibile voce del sergente Mormile, nominativo mai emerso prima ma che successivamente - solo nel 96 - si accerterà come presente in sala operativa, fuori dal servizio; la sua, come già detto, era una telefonata di carattere privato con la moglie. Per alcune telefonate, nonostante molteplici tentativi, non viene riconosciuta la voce dell'interlocutore di Poggio Ballone; e v'è da stimare volutamente dai testi, per non coinvolgere altre persone nell'inchiesta. Quelle voci verranno poi identificate ma solo a distanza di quattro anni, cioè nel 96 al termine di estenuanti istruttorie attraverso l'ascolto delle telefonate da parte del personale in servizio a Poggio Ballone nell'80; come avverrà durante il confronto tra i due TPO Lauretani e Cozzolino (v. confronto Lauretani-Cozzolino, GI 06.03.96).

Sempre nel marzo 92 vengono esaminati i corrieri che consegnarono il materiale di Poggio Ballone a Trapani Birgi il 13 luglio 80, richiesto dalla magistratura di Palermo e mai rinvenuto. I predetti Maresio Luigi, nel frattempo divenuto generale, e Gon Alessandro, congedatosi dall'AM e passato nell'aviazione civile, affermano che quel giorno il plico da loro trasportato conteneva nastri di registrazione e non documentazione cartacea.

E' la prima volta che si parla di nastri di registrazione. I successivi esami testimoniali dei predetti ufficiali e il relativo confronto con i responsabili dell'aeroporto di Trapani Birgi, colonnelli Pentericci e Baruffini, per accertare quale fosse il contenuto della documentazione, se cartacea o se si trattasse dei nastri di registrazione, sono compiuti nel luglio 95; anche in questa occasione però le posizioni dei testi non si modificano e cioè gli ufficiali di Grosseto confermano di aver consegnato nastri di registrazione, mentre quelli di Trapani addirittura non ricordano il fatto cioè alcuna consegna e custodia di materiale da parte dei siti della Difesa Aerea, tra cui Poggio Ballone, da trasmettere poi all'AG di Palermo. Nel corso del confronto si sono avuti momenti di forte imbarazzo tra i testi, allorchè da una parte, Maresio e Gon, confermavano la loro tesi e cioè di aver consegnato materiale a ufficiali dell'Aeronautica di Trapani di cui non ricordavano il grado - circostanza questa a dir il vero poco credibile - e dall'altra, Pentericci e Baruffini, che addirittura non ricordavano alcuna consegna e custodia del materiale. Infatti qualche giorno dopo il confronto, il generale Maresio invia una sua memoria nella quale evidenzia, secondo il suo punto di vista, la scarsa preparazione professionale degli ufficiali di Trapani Birgi e mostra un certo disappunto anche nei confronti del tenente colonnello Gon, suo subalterno a Grosseto, per aver mal compilato il rapporto di volo omettendo la sosta all'aeroporto di Grazzanise durante il viaggio di ritorno da Trapani a Grosseto, episodio questo citato nel corso degli esami testimoniali ma non risultante appunto dal rapporto di volo.

Nel giugno 92, a seguito del filtraggio da parte del collegio peritale Franco-Benedetti-Franco, della telefonata delle ore 20.04 registrata sul canale 15 - bobina 6 di Ciampino, collegamento tra Grosseto e ACC Ciampino, viene posta in essere attività investigativa volta ad identificare i sedicenti Mario, Sandro e Nicola, nella supposizione che costoro dovessero essere in forza all'aeroporto di Grosseto ed anche che dovesse trattarsi di conversazione tra Grosseto torre e la sala operativa di Poggio Ballone. In questo senso vengono richiesti tutti i nominativi di Mario, Sandro e Nicola del personale di Poggio Ballone in servizio nell'80. I successivi esami testimoniali non portano però alla individuazione di alcun militare di Poggio Ballone. Questo argomento però è più diffusamente analizzato nel capitolo di Grosseto.

Nel luglio 94 dopo la segnalazione da parte dello Stato Maggiore a quest'Ufficio del rinvenimento di documentazione d'interesse a Poggio Ballone, e quindi l'immediato sequestro della stessa effettuato in data 14 luglio, verso la fine dello stesso mese sono escussi il comandante, ufficiali e sottufficiali del sito, al fine di accertare le modalità del rinvenimento stesso.

Come già si è accennato, il tenente colonnello Berta Mauro, comandante del sito, dichiarava di aver dato disposizioni nel giugno 94 al maresciallo Branca di rimettere a posto tutto il carteggio dell'Ufficio Operazioni sito nel sottotetto dell'Ufficio Comando. In quell'occasione il sottufficiale aveva rinvenuto la documentazione poi sequestrata il 14 luglio. Questa versione non trova però riscontro su quanto accertato in data 15 novembre 95. Infatti l'incarico al sottufficiale viene dato nell'ottobre del 93 e non nel giugno 94; la documentazione rinvenuta, relativa all'80, non è solo quella segnalata e poi sequestrata, ma anche altra che però è stata distrutta e di cui pertanto, anche se di possibile interesse all'inchiesta, non s'è più trovata traccia. Tra la documentazione sequestrata comunque vi sono alcuni documenti di notevole importanza per l'inchiesta e precisamente il registro dell'operatore MIO ed un foglietto manoscritto con il plottaggio del DC9 Itavia allegato ad un foglio datato 27 giugno 80. L'importanza del registro MIO sta nel fatto che dopo tanti anni finalmente si scopre il nominativo dell'operatore in turno la sera del 27 giugno 80, cioè il sergente maggiore Miracco Luigi e non Colucci Antonio, come segnalato sin dall'88. Il nominativo del citato Miracco non era mai emerso nel corso degli esami testimoniali né da altra documentazione giacente agli atti del CRAM. La rilevanza invece del foglio manoscritto con il plottaggio del DC9 Itavia sta nel fatto che gli orari in esso riportati terminano fino alle 18.32Z mentre le THR di Poggio Ballone consegnate tra il 90 ed il 96 presentano un gap proprio tra le 18.31 e 18.33.

Tra il mese di ottobre 95 e l'aprile 96 viene posta in essere una ulteriore attività istruttoria, a partire dal 3 di quel mese con l'esperienza giudiziale presso la sala operativa del CRAM al fine di individuare le postazioni che occupavano sottufficiali ed avieri in sala al momento dell'incidente. Nel novembre 95 viene escusso per la prima volta l'operatore MIO sergente maggiore Miracco, il quale afferma, senza lasciar trasparire alcun dubbio, che la sera dell'incidente, verso la mezzanotte locale, gli fu ordinato di effettuare la riduzione dati al fine di individuare il percorso del DC9 Itavia, operazione che il predetto immediatamente eseguì. Nel registro del MIO e del capo controllore questa operazione viene registrata alle ore 05.15Z cioè le 07.15 locali. Nella conversazione telefonica delle ore 23.44 tra il capitano Metta di Jacotenente e il capitano Patroni Griffi di Martina Franca si dice che i tre CRAM cioè Poggio Renatico, Poggio Ballone e Potenza Picena stavano effettuando la riduzione dati; fatto questo che conferma la tesi sostenuta dal Miracco. Le dichiarazioni del predetto mettono in evidenza che quella sera in sala operativa a Poggio Ballone vi fu tra il personale una consistente attività di ricerca ed analisi dei dati per individuare il percorso del DC9 Itavia e non, come invece si era sempre

sostenuto nelle testimonianze rese, una semplice presa d'atto della scomparsa del velivolo. Nel registro MIO rinvenuto nel 94 si nota altresì che dopo la data del 28 giugno 80 e fino al 13 luglio successivo non risulta annotata alcuna registrazione specifica relativa alla riduzione dati dei nastri di registrazione del 27 giugno. A tal proposito si ricorda che il 10 luglio vengono trasmesse quattro copie di THR al 1° ROC e il 13 luglio una copia di THR all'aeroporto di Trapani Birgi per la successiva consegna all'AG di Palermo che ne aveva fatto richiesta. Si rileva anche che i nastri di registrazione, come già si era detto, impiegati la sera dell'incidente non vengono nuovamente usati dopo aver ultimato il primo ciclo, il 31 luglio 80, ma al termine del secondo ciclo, il 22 agosto. Da questa circostanza si possono dedurre due ipotesi: 1. i nastri sono stati accantonati perché relativi all'incidente in un primo momento, e solo in seguito reimpiegati; 2. i nastri di registrazione furono inviati a Trapani Birgi per cui quelli riutilizzati in un secondo tempo possono essere altri nastri che riportano la numerazione di quelli impiegati il 27 giugno. In merito a questi argomenti sono stati escussi i programmatori del sito e quasi tutti gli operatori MIO in servizio nell'80 a Poggio Ballone ma le loro dichiarazioni non hanno assolutamente chiarito i fatti.

Al termine degli esami testimoniali, nell'aprile 96, si procedeva al confronto tra gli operatori MIO e i programmatori; tra l'operatore MIO Miracco e il personale di servizio in sala operativa; tra il personale di sala operativa e il capo Ufficio Operazioni; tra i due TPO in servizio la sera dell'incidente; tra il personale di sala operativa in servizio la mattina del 28 giugno. I principali argomenti da chiarire erano: se le riduzioni dati trasmesse il 10 e 13 luglio 80 fossero state effettuate a Poggio Ballone o a Borgo Piave; se fossero state effettuate tutte lo stesso giorno, dal momento che tre di esse presentano le stesse anomalie, ovvero "buco" tra le 18.30 e le 18.33 e ripetizione dei dati dalle 19.32 alle 19.37, mentre la quarta presenta solo il diverso "buco" tra le 18.31 e le 18.36; chi avesse ordinato la riduzione dati alla mezzanotte del 27 al sergente Miracco; chi avesse collaborato alla redazione del plottaggio della traccia LE157 poi trascritta su un foglietto; chi avesse effettuato la trasposizione delle undici cartine riproducenti il traffico aereo avvistato la sera dell'incidente, traffico in cui non è assolutamente riportata la traccia del DC9 a fronte delle dichiarazioni del maresciallo De Giuseppe che aveva affermato di aver compiuto una trasposizione del volo del DC9 fino a Teano; chi avesse confezionato il plico inviato a Trapani Birgi e cosa vi fosse contenuto; quali fossero state le azioni del TPO necessarie per effettuare una riduzione dati come quella avvenuta la notte del 27 giugno; chi avesse ordinato di trascrivere al sergente Precetti di

trascrivere il plottaggio della traccia LE157 sul foglietto la mattina del 28 giugno e da dove fossero state tratte quelle battute che terminavano alle 18.32; se gli altoparlanti installati in sala operativa e collegati con l'ACC di Ciampino fossero stati ascoltati dal personale di sala in occasione della chiamata del DC9 sulla frequenza di emergenza.

Questi quesiti, tutti di importanza fondamentale per la ricostruzione dei fatti, non hanno trovato però assolutamente una risposta chiarificatrice negli esami di quel personale del CRAM, che si è trincerato dietro "non ricordo" od hanno avanzato ipotesi più che vaghe, mai comunque riferite a circostanze certe.

4.6. Le testimonianze del comandante e del capo Ufficio Operazioni.

Eusepi Alberto era nell'80 comandante del 21° CRAM con il grado di maggiore sino al 31 luglio di quell'anno, allorchè lasciò il comando al tenente colonnello Giovanni Romano. E' stato escusso più volte - in data 11.01.91; 05.03.92; 08.11.95 - e sottoposto a confronto con il capo Ufficio Operazioni capitano Pongiluppi in data 17.04.96. Quello che emerge dalle sue parole è la sua completa estraneità all'evento, estraneità che appare non credibile. In effetti nei giorni immediatamente successivi al 27 giugno e sino al 13 luglio 80 vi fu una serie di richieste specifiche dai Comandi Superiori al CRAM, richieste che non potevano assolutamente restare sconosciute al comandante del sito.

In merito al sequestro dell'AG di Palermo e all'invio della documentazione a Trapani Birgi, il predetto dichiarava di non ricordare a chi avesse inviato i dati radar di Poggio Ballone relativi alla sera del disastro di Ustica. Di norma alle spedizioni di documentazione provvedeva il capo Ufficio Operazioni, che all'epoca era il capitano Pongiluppi. Sulla spedizione a Trapani-Birgi del 13.07.80 riferiva di non essere in grado di precisare cosa fosse stato spedito, asserendo che di norma si inviavano i tabulati estratti, mentre le bobine restavano in sede. Se si trattava di spedizioni urgenti si organizzava un corriere particolare. In merito alle bobine di registrazione non era in grado di ricordare se fossero state messe da parte o sigillate. Quella sera egli era in casa a Grosseto; non era stato avvertito dell'incivolo, ma aveva saputo del disastro l'indomani mattina al rientro in servizio a Poggio Ballone (v. esame Eusepi Alberto, GI 05.03.92).

Messo a confronto con il capo Ufficio Operazioni capitano Pongiluppi, al fine di accertare se fosse venuto a conoscenza del telex pervenuto dalla 3^a RA il 10.07.80 relativo al decreto di sequestro dell'AG di Palermo, e se vi fosse una fotocopiatrice nel sito, Eusepi affermava che sia sul messaggio che nella cedola di smistamento pratiche non riscontrava la propria firma, mentre vi era quella del Pongiluppi con una sua annotazione manoscritta in data 11.07.80. Nessuno dei due riconosceva la sigla apposta sul messaggio. Eusepi dichiarava altresì che nel sito non vi era alcuna fotocopiatrice.

Sulla conservazione del nastro del 27.06.80 relativo all'incidente, Pongiluppi dichiarava che forse era stato custodito, perché i nastri per trenta giorni venivano conservati nell'ufficio del programmatore, dove c'era la rastrelliera e non una cassaforte vera e propria, e poi rimessi in circolazione, se non vi erano particolari ragioni per conservarli. Nel suo ufficio non vi erano casseforti. Eusepi dichiarava, dal canto suo, che i nastri, quelli che si dovevano conservare, venivano custoditi nella sala del MIO al pian terreno, vicino alla sala operativa, ma non negli uffici del programmatore (v. confronto Eusepi – Pongiluppi del 17.04.96).

Pongiluppi Dante, capitano, nell'80 capo Ufficio Operazioni del 21° CRAM. L'attività dell'ufficiale in seno alla vicenda è stata la seguente: in data 10.07.80 trasmette al 1° ROC, con una lettera a sua firma, quattro copie della THR relative al 27.06.80 dalle ore 18.00 alle ore 21.15. Nel corpo della lettera non si fa cenno all'incidente del DC9. La richiesta è telefonica da parte del SOC. Non è stato mai chiarito chi avesse dato l'ordine dal 1° ROC/SOC, non essendo a quel tempo ancora stato messo in circuito il telex riportante il decreto. Infatti, la 3^a RA predispone il telex suddetto e lo invia anche a Poggio Ballone alle ore 11.35, ricevuto e siglato dal capitano Felici Lino alle ore 13.50; quando cioè perviene il telex a Poggio Ballone, cioè alle 13.50, il corriere sergente Tarducci era già partito con le 4 copie di THR per il 1° ROC; il capitano Pongiluppi prende visione del telex della 3^a RA, e vi annota di proprio pugno in data 11 luglio 80 che la THR è già stata inviata al 1° ROC; fra l'11 ed il 12 luglio 80, a seguito della richiesta del telex della 3^a Regione Aerea, vengono predisposte undici cartine ove è riportato il traffico aereo, individuato dal sito tra le ore 18.00 e le 21.15. Tali cartine vengono trasmesse il 13 ed il 14 luglio 80 a Trapani, all'ITAV e al 1° ROC. Il 13 luglio 80 il capitano Pongiluppi si porta al 4° Stormo di Grosseto e consegna un plico composto da una THR e undici cartine che devono essere recapitate a Trapani per la consegna all'AG di Palermo. Prima della consegna al 4° Stormo, l'ufficiale effettua le fotocopie delle dette cartine presso la stazione ferroviaria di Grosseto. Non ricorda a chi ha consegnato il plico. Ricorda,

però, di essersi fatto firmare la ricevuta di consegna. La ricevuta risulta esser firmata dal tenente colonnello Gon Alessandro, capo Ufficio Operazioni del 4° Stormo. Il Pongiluppi non ricorda se fu avvisata Trapani dell'arrivo documentale a mezzo aereo. Maresio e Gon hanno dichiarato che il plico recapitato a Trapani conteneva "pizze" e non documenti cartacei. Il 13.09.80 il tenente colonnello Vespasiani dell'ITAV annota che su specifica richiesta del colonnello Fiorito il Pongiluppi aveva riferito sulla presenza dei nastri nel sito del 27.06.80 e che essi erano stati riutilizzati dopo 30 giorni.

Le contraddizioni emerse in questa sua attività sono: 1. sulla natura della documentazione inviata a Trapani Birgi il 13 luglio, cioè se fosse cartacea o si trattasse di nastri di registrazione, come affermano i due ufficiali di Grosseto. Comunque essa non è stata mai rinvenuta e l'ultimo Reparto a detenerla, secondo gli atti, è stato l'ITAV 2° Reparto dal 21 luglio 80. 2. Sul numero di THR trasmesse dal 21° CRAM. Secondo gli atti originati dal sito sarebbero cinque, cioè quattro trasmesse al 1° ROC ed una a Trapani. Secondo gli atti rinvenuti al 1° ROC risultano sei in quanto quattro sono state rinvenute nel giugno 88, una quinta è stata trasmessa dal ROC all'ITAV l'11 luglio 80 e la sesta è quella inviata a Trapani il 13 luglio e successivamente all'ITAV il 21 luglio. 3. Sulle undici cartine originali, che non sono state mai trovate e dovevano far parte della documentazione inviata a Trapani il 13 luglio; è falso quanto da Pongiluppi affermato il 13 settembre al colonnello Fiorito ovvero che i nastri fossero stati riutilizzati dopo 30 giorni, giacché gli stessi ovvero i nastri con quella numerazione alla fine del primo ciclo, al 31 luglio, non erano stati ancora reimpiegati. 4. Altra anomalia sta nella redazione delle undici cartine, giacché in nessuna di esse è riportato il percorso e la traccia del DC9 Itavia. A tal proposito il tenente colonnello Vespasiani dell'ITAV, esaminate le stesse il 15 luglio, dopo che erano pervenute da Poggio Ballone, scriveva "nessuno dei tracciati comprende la traccia del DC9 Itavia".

Il Pongiluppi tra l'89 e il 91, allorchè era in servizio all'ITAV, ha collaborato alla redazione di cartine ed analisi dei dati della THR di Poggio Ballone e in questo lavoro non si accorge del gap tra le 18.30 e le 18.33 come della ripetizione dei dati dalle 19.32 alle 19.37. Tutto ciò infatti non viene segnalato nell'elaborato finale. Strano a dirsi ma quelle THR erano state predisposte e controllate proprio da lui nel luglio 80, quando furono effettuate anche le trasposizioni su cartina delle tracce avvistate la sera dell'incidente tra le 18.00 e le 21.15. Prima dell'esame testimoniale del 3 ottobre 95 non aveva mai dichiarato in precedenti esami testimoniali queste sue attività.

E' stato escusso in data 18.01.91; 03.10.95; 8.11.95 e posto a confronto il 17.04.96 per fatti inerenti la sua attività al sito di Poggio Ballone, mentre per questi attinenti all'attività svolta all'ITAV è stato escusso in data 20 febbraio e 22 luglio 96.

Nell'esame testimoniale del 3.10.95 ha dichiarato che nel giugno 80 era di servizio al 21° CRAM. Vi fu in quel periodo una disposizione presumibilmente telefonica da parte dell'ente superiore del CRAM, cioè il 1° SOC, con cui si chiedeva di effettuare la riduzione dati e il relativo plottaggio di trasposizione su cartine della traccia del DC9 Itavia. In particolare rammentava di un messaggio in cui si indicava di compiere una riduzione dei dati in un'area a Sud della competenza del sito. Tale messaggio citava Ponza. A seguito di ciò egli aveva fatto predisporre la riduzione dati e la trasposizione delle tracce riportate sui tabulati. Il materiale predisposto era stato inviato a Trapani, perché così era stato disposto per messaggio o telefonicamente; una copia era stata inviata al 1° SOC di Monte Venda ed altra all'ITAV. Il materiale da inviare a Trapani era stato portato personalmente da lui al 4° Stormo di Grosseto. Il plico, conteneva materiale cartaceo, era di forma rettangolare; non era però in grado di dire a chi lo avesse consegnato a Grosseto. Prima della consegna del plico a Grosseto aveva fatto delle fotocopie delle cartine alla stazione ferroviaria di Grosseto, ove le copie ad una fotocopiatrice pubblica costavano 100 lire l'una. Dopo aver fatto le fotocopie aveva nuovamente chiuso il plico e lo aveva consegnato all'aeroporto di Grosseto. Per tale consegna si era fatto rilasciare una ricevuta. Ha escluso che sia pervenuta al 21° CRAM richiesta di conservare i nastri di registrazione del 27.06.80 oltre i 30 giorni previsti per la conservazione. La richiesta pervenuta al CRAM era relativa alla riduzione dati e non alla copia dei nastri. Ribadiva che a Trapani era stato inviato solo materiale cartaceo e non nastri di registrazione. A Poggio Ballone non era possibile fare copia dei nastri di registrazione. La richiesta pervenuta al CRAM di riduzione dati riguardava sicuramente un'intera area e non singole tracce. All'atto della trasposizione su cartina delle tracce relative alla riduzione dati del 27.06.80, non aveva notato anomalie o situazioni strane, nè "buchi" di orario. Alla contestazione mossagli, relativa all'esistenza del vuoto di registrazione dalle ore 18.30.180 alle ore 18.33.535 esistente sulla THR di Poggio Ballone del 27.06.80, riferiva di non averlo notato all'epoca dei fatti e di non saper dare una spiegazione sulle cause che lo avevano prodotto; durante la riduzione dati il programma interrompeva la registrazione e in questi casi era necessario richiedere l'autorizzazione dal settore. Tale interruzione doveva essere annotata in un registro di sala operativa da parte dall'operatore MIO. Nei

mesi successivi all'evento gli era stato chiesto probabilmente dal colonnello Fiorito De Falco dell'ITAV il nastro di registrazione del 27.06.80 relativo ad Ustica. Egli aveva riferito che essendo trascorso il tempo previsto per la sua conservazione, cioè trenta giorni, esso era stato riutilizzato. Al teste veniva anche mostrato il telex datato 10.07.80 della 3^a RA indirizzato per conoscenza anche al 21° CRAM con cui si richiedeva la registrazione - intercettazione radar militari comunque operanti sul mar Tirreno tra le ore 18.00 e ore 21.15 del giorno 27.06.80 con particolare riferimento all'allineamento Ponza - Palermo. In merito a tale richiesta, riferiva che all'epoca essa era stata interpretata come richiesta di riduzione dati con relativa trasposizione delle tracce su cartina e non di conservazione o copia del nastro.

Escusso in data 08.11.95 confermava le dichiarazioni precedenti ed aggiungeva, sulle disposizioni impartite dai comandi superiori al 21° CRAM di effettuare copie delle registrazioni di intercettazioni radar militari relativi al 27.06.80, che erano state redatte delle cartine geografiche e tratte delle riduzioni dati e null'altro.

A proposito di riduzione dati per una sola traccia, asseriva che tale operazione con ogni probabilità non fu compiuta, perché all'epoca impossibile. A proposito della trascrizione sul registro MIO di altre riduzioni dati il 12.07.80, affermava che queste potevano essere anche effettuate per manutenzioni o mal funzionamenti o analisi delle difficoltà. I nastri di registrazione erano stati riutilizzati dopo trenta giorni, nella convinzione di aver esaudito la richiesta con i plottaggi e le cartine. Per tutti i nastri vigeva la conservazione per trenta giorni. In merito alla messa in circolo dei nastri di registrazione di quella sera, cioè il 60 e 61, riferiva che tali nastri venivano conservati, "messi in coda" e riutilizzati dopo trenta giorni. Gli veniva fatto notare che invece per questi nastri emergeva, dal registro del MIO, sequestrato il 14.07.94, che erano stati rimessi in circolo il 22 agosto, cioè alla fine del 2° ciclo e dopo 60 giorni. In merito non sapeva dare spiegazioni. Confermava quanto riferito al colonnello Fiorito De Falco il 13.09.80 sui nastri di registrazione e cioè che non erano conservati ma rimessi in circolo dopo il periodo detto. In merito alla ricezione del plico consegnato a Grosseto e alla ricevuta di consegna firmata dal tenente colonnello Gon, riferiva di non ricordare a chi all'epoca avesse consegnato il plico e di non conoscere il predetto ufficiale. Al teste veniva mostrato un foglietto manoscritto in cui era riportato il plottaggio della traccia Lima-Echo 157, presumibilmente dell'80, rinvenuto al 21° CRAM, a seguito del sequestro del 14.07.94; a tal proposito il teste riferiva che si trattava di coordinate geografiche, non ne riconosceva la grafia, ma escludeva che

fosse propria. Asseriva inoltre, che il timbro apposto sul foglio, non era a secco. Il plottaggio riportato sul foglietto che va dalle ore 18.26 alle 18.32, sicuramente derivava dalla estrapolazione di una riduzione dati. In merito al “buco” di orario nella track-history di Poggio Ballone tra le ore 18.30 e le 18.33, il Pongiluppi ha spiegato che esso potrebbe essere dovuto ad un sovraccarico del computer o a una mal funzione; pertanto il sistema potrebbe essere andato in overload, nel senso che la registrazione si era “stoppata” perché il sistema non era riuscito a gestire i dati. Veniva fatto notare al teste che in alcuna delle note undici cartine è mai presente la LE157, tanto che anche all’ITAV, che aveva ricevuto a suo tempo le cartine, si era rilevato che nessun tracciato di quelli che erano stati inviati corrispondeva all’aereo precipitato. Mentre sin dalle prime ore dopo il disastro era stato accertato che l’Itavia Bologna-Palermo corrispondeva alla traccia LE157 e per tale motivo si era tratta una riduzione dati della traccia in disamina. Pongiluppi riferiva che probabilmente il plottaggio della LE157 era stato inviato con il primo messaggio, con la prima riduzione dati. Sul fatto che la traccia non fosse stata riportata sulle cartine la traccia non sapeva fornire alcuna spiegazione.

Il 17.04.96 fu effettuato confronto tra il capitano Pongiluppi Dante, cioè il capo Ufficio Operazioni; il maresciallo De Giuseppe Antonio, guida caccia; il sergente maggiore Miracco Luigi, operatore MIO questi due in servizio il 27.06.80; il maresciallo Mezzabarba Angelo, operatore MIO il 28.06.80; il maresciallo Santi Pietro, operatore MIO il 10.07.80; il maresciallo Callieri Fabio, operatore MIO il 27.06.80; il maresciallo Vassallo Raffaele programmatore, e il maresciallo Stasio Fausto programmatore. Scopo dell’atto il chiarimento dei seguenti punti: 1. chi avesse effettuato le quattro copie delle riduzioni dati inviate il 10.07.80 al 1° ROC/SOC; 2. quando fosse stata effettuata la THR inviata a Trapani, dal momento che la richiesta era pervenuta la sera del 10 luglio 80 quando le copie erano state inviate al 1° ROC; 3. se fosse stata effettuata il 12 luglio 80, allorchè viene trascritto sui registri di sala operativa una riduzione dati di circa 10 ore; 4. se i nastri di registrazione del 27.06.80 fossero stati copiati e dove e da chi; 5. se gli stessi furono messi da parte, e da chi e in quale ufficio; 6. quando furono redatte e da chi le undici cartine trasmesse in data 13 e 14 luglio a Trapani, all’ITAV e al 1° ROC; 7. come mai sulle undici cartine non fosse stata inserita la traccia del DC9; 8. il perché della mancanza e della ripetizione di dati sui quattro tabulati della THR sequestrati; 9. il perchè della differenza tra il tabulato sequestrato il 27.03.96 e gli altri tre, tenuto presente che tutti e quattro i tabulati secondo la corrispondenza erano stati trasmessi il 10 luglio 80 al 1° ROC/SOC. Il

confronto non ha sciolto – per le ostinate reticenze dei partecipi e per la loro volontà, a questo punto più che dimostrata, di non collaborare e tacere la verità - i quesiti posti. Tutti hanno tergiversato, nessuno ha fornito spiegazioni esaurienti o credibili. E' certo comunque che il personale messo a confronto era quello in grado di dare risposta alle questioni in oggetto. Tra gli altri, in particolar modo, i programmatori Vassallo e Stasio, che potevano e dovevano fornire spiegazioni tecniche certe, sulla differenza di dati presente nei quattro tabulati di THR. Ma anche da parte loro assolutamente alcun contributo. Così vanno le cose in questa inchiesta quando si interroga personale AM.

4.7. Le testimonianze del personale in servizio la sera dell'incidente nel turno "Delta".

De Giuseppe Antonio, maresciallo con la funzione di guida-caccia, ha reso dichiarazioni contrastanti, a volte di collaborazione, altre confuse che hanno ingenerato dubbi e perplessità. Molto preparato nella sua qualifica di guida-caccia, ci si è avvalsi della sua collaborazione per conoscere il significato di aspetti prettamente tecnici del sistema di Difesa Aerea. E' da sottolineare però che la pagina del registro IC del 27 giugno 80 che egli avrebbe dovuto compilare per le operazioni compiute in sala operativa risulta in bianco, cioè non vi è riportata alcuna attività.

Escusso in data 02.07.90 dichiarava che la sera del 27.06.80, aveva prestato servizio dalle 20.00 alle 08.00 presso il 21° CRAM di Poggio Ballone con le funzioni di controllore intercettazioni. Era di turno in sala operativa, ma non aveva percepito nulla di strano ad eccezione del fatto che il capitano Gari gli avesse chiesto di voler accertare se un aereo civile dell'Itavia fosse atterrato o meno a Palermo. Si era meravigliato del quesito ed aveva fatto presente al capitano che trattandosi di aereo civile non capiva perché avrebbe dovuto compiere quell'accertamento. Il capitano Gari aveva effettuato personalmente una telefonata a Marsala in sua presenza e successivamente era stato informato dal sergente Meloni o da altro sottufficiale che un aereo Itavia era caduto in Sicilia.

In data 21.04.95, escusso in merito al significato di alcuni termini tecnici, affermava che per inserire il nastro di registrazione dell'esercitazione si doveva necessariamente interrompere l'attività di registrazione. Una volta inserito tale nastro riprendeva la registrazione, sia del reale che del simulato. Prendendo visione del rapporto di servizio di sala

operativa nella parte relativa al 27 giugno 80, al riguardo delle dizioni caso 10, caso 3, caso normal riferiva: "...esse rappresentavano stadi delle apparecchiature della Difesa Aerea, che stavano ad indicare delle limitazioni del sistema eccetto caso normal che significava il sistema è in piena efficienza ...". La grafia delle annotazioni sulla pagina che gli veniva mostrata era riconosciuta in quella del capitano Gari.

Escusso in data 03.05.95 forniva spiegazioni sul funzionamento del sistema Nadge e sul significato dei "SIF".

Escusso nuovamente in data 16.05.95 forniva ulteriori chiarimenti sul significato e i modi dei "SIF".

In data 07.11.95 dichiarava che l'operatore MIO del 27.06.80 era forse Miracco. La sera della caduta del DC9 Itavia non aveva effettuato né aveva ricevuto alcuna telefonata relativa a tale evento; la notizia di esso in sala operativa era stata data telefonicamente da Monte Venda e ricevuta dal capitano Gari. Non era in grado di precisare le ragioni dell'apposizione del numero 47 e del timbro in calce al foglio ove era trascritto il plottaggio della LE157. Spesso accadeva che venissero trascritti su un foglio i dati relativi ad una traccia; ciò chiaramente non veniva compiuto per tutte le tracce, ma solo per quelle di un certo interesse. Non ricordava se durante la notte fosse stata effettuata una riduzione dati; ricordava però che era stata effettuata la mattina successiva. Oltre Miracco, un altro operatore MIO era Colucci. De Giuseppe continuava ad affermare di non essere in grado di precisare su quale traccia fosse stata effettuata la riduzione dati; ricordava inoltre di aver visto un tabulato non molto voluminoso in sala operativa, ma non rammentava dove. Ha partecipato alla riproduzione su cartina di tracce, su richiesta dell'Ufficio Operazioni. Per tracciare la cartina aveva preso i dati da un tabulato che conteneva anche altre tracce. Non ricordava se altri erano stati incaricati di fare altre cartine. Aveva ricavato il plottaggio da una serie di tracce comprese in un tabulato. Nel fare il plottaggio della traccia aveva notato una incongruenza relativa al rapporto velocità-quota, nel senso che la velocità risultava troppo bassa rispetto alla quota. Tale rapporto velocità quota poteva essere congruente soltanto per un militare. Non aveva ritenuto di dover segnalare l'incongruenza della traccia ai superiori gerarchici. Sull'incarico affidatogli della redazione dei tracciati non ricordava chi dell'Ufficio Operazioni glielo avesse dato né chi avesse ritirato la cartina dalla sala operativa. Certamente non era andato presso l'Ufficio Operazioni. Gli venivano mostrate le undici cartine allegate all'acquisizione effettuata il 3.11.89 a Poggio Ballone. In proposito dichiarava di averle redatte personalmente; in particolare riconosceva la numerazione delle tracce come stilata da lui. Prendeva atto di non aver ricordato nel modo più assoluto di

essere stato l'autore di tutte le cartine; era convinto di averne redatta soltanto una. Riteneva quindi di aver redatto tali plottaggi mentre non era impiegato nel turno della sala operativa. Certamente nella redazione delle undici cartine era stato aiutato da qualcuno, non riuscendo però a ricordare chi, se un aviere, oppure qualche operatore MIO o della sala operativa (v. esame De Giuseppe Antonio, GI 07.11.95).

Nel confronto del 12.02.96 fra De Giuseppe e Lauretani sulla riduzione dati della traccia LE157 e su quella manoscritta dal sergente Precetti, il De Giuseppe dichiara di non ricordare nulla in relazione ad una riduzione dati della LE157; ricordava soltanto le cartine con quadranti Georef che gli erano state mostrate nei precedenti esami testimoniali. Non rammentava di aver compiuto l'analisi di una traccia trasformando le coordinate polari in coordinate Georef; stimava che si trattasse di un lavoro di personale dell'Ufficio Operazioni. Il fatto che alcune delle battute riportate su tale foglio manoscritto non comparissero sulla Track History, egli lo addebitava ad una approssimazione dell'operatore. Riteneva comunque che la traccia fosse remota e non locale e che i dati manoscritti fossero di un altro sito; non aveva idea della ragione per la quale tali battute non fossero registrate sul tabulato THR di Poggio Ballone; non era in grado di precisare le ragioni a causa delle quali il radar di Poggio Ballone non avesse visto tale traccia dopo le 18.29. Tracciando meglio i dati della LE157, rilevava che la prima battuta era errata perché non esistono aerei in grado di percorrere 30-35 miglia in un minuto. Secondo la sua opinione la prima battuta sarebbe dovuta essere "MP10-45" e non "MP10-15". In relazione al tracciato della LE157 così come appare nel foglio manoscritto, riferiva che non poteva trattarsi assolutamente di un velivolo civile; ma solo di un velivolo militare supersonico.

In data 07.03.96 veniva sentito per fornire spiegazioni sulla presenza di un altoparlante in sala operativa collegato con Ciampino. Confermava quindi l'installazione in sala operativa di un altoparlante collegato con Ciampino dal quale era possibile ascoltare le chiamate in frequenza, anche di emergenza, ai vari velivoli civili; precisava che nella sala operativa erano installati anche due apparecchi telefonici abilitati alla linea RITA, posti uno nell'ufficio del Capo Controllore e l'altro nella postazione dell'identificatore. Nel corso dell'esame modificava le dichiarazioni rese il 7 novembre 95, in cui affermava che era stato il compilatore delle undici cartine precisando che solo alcune delle cartine – la n.4, la n.6 e la n.1 – potevano essere state redatte da esso stesso.

Il confronto del 16.04.96 tra Carta Francesco, Cirina Paolo, Cozzolino Donato, De Giuseppe Antonio, Lauretani Antonio, Marra Luigi,

Ogno Salvatore, Russo Salvatore, Tassi Ilvo ebbe ad oggetto le posizioni occupate dai singoli operatori della sala operativa nell'interno della sala stessa. I testi indicarono su uno stampato predisposto la posizione che vi occupavano in quel turno. Nessuno ricordava dell'attività svolta quella notte per le ricerche del DC9. Nessuno aveva redatto le undici cartine inviate all'ITAV, al 1° ROC e a Trapani Birgi il 13 e 14 luglio 80. La redazione delle cartine veniva negata anche dal De Giuseppe che in un precedente esame testimoniale, 07.11.95, aveva invece riconosciuto la sua grafia.

In data 03.05.96 De Giuseppe veniva nuovamente sentito per precisare chi fosse il sergente Meloni che lo aveva avvisato in sala operativa la sera del 27.06.80, essendo questi una persona sconosciuta al CRAM. Dichiarava che nell'80 esisteva un militare di cognome Meloni, in servizio il 27.06.80, che però aveva il grado di aviere e pertanto escludeva di essere stato avvertito del DC9 da questi, precisando invece che la notizia gli era stata data da un sergente AM, controllore del Traffico aereo e non della Difesa, sergente che aveva funzioni di collegamento tra la sala e Ciampino; il suo nome era Meloni. Non ricordava se questi era amministrato da Poggio Ballone o da Ciampino. Tale cosa non costituiva una eccezione poiché non era il solo ma anche altri ATA si trovavano inseriti nei turni ed erano posizionati in sala operativa nella sezione armi. Dichiarava, inoltre di aver trascritto, cioè di aver trasposto dei dati di una riduzione dati in coordinate Georef; non ricordava chi gli avesse richiesto tale operazione. Asseriva di aver realizzato tale plottaggio la notte o al massimo al turno successivo dopo il giorno di riposo. La trascrizione veniva da lui compiuta in sala operativa all'interno del suo gabbiotto. Non era in grado di leggere una riduzione dati; sicuramente qualcuno gli leggeva quei dati che egli trasformava in Georef. Non ricordava inoltre di quale colore fosse il foglio della cartina. Escludeva di aver effettuato la cartina in base a dei messaggi pervenuti all'Ufficio Operazioni.

In merito al sergente Meloni cui si riferiva De Giuseppe è stato accertato che il sottufficiale è stato sì in servizio a Poggio Ballone ma fino al 78 inizi 79, anno in cui tutti gli operatori ATA di Ciampino cessarono di effettuare servizi in quel sito. Pertanto il Meloni, che ha avvertito De Giuseppe, non può identificarsi in costui.

In data 12.06.96 veniva ancora una volta sentito, in merito alla identificazione sulla Track History di velivoli militari la sera del 27.06.80 ed in tal senso dichiarava di non ricordare presenze di velivoli militari, così come di non ricordare di voli operativi quella sera. In merito al percorso delle tracce AA464 e LL464, che gli erano state mostrate, dichiarava di non rammentare nulla della AA464. Essa durava dalle ore 18.23 alle ore 18.29 e

questo secondo lui era un'anomalia. Infatti non era consentito superare i cinque minuti senza procedere all'attribuzione del Nato Track Number. Escludeva comunque che vi fosse stata attività militare nel tempo precedente all'incidente di Ustica e nell'area di competenza di Poggio Ballone (v. esame De Giuseppe Antonio, GI 12.06.96).

Lauretani Antonio, sergente maggiore TPO. E' un sottufficiale che nella sua qualifica di TPO è tra i più preparati della Forza Armata, tanto da essere stato segnalato all'AG tra i TPO, di tutta l'amministrazione AM, in grado di fornire risposta ad ogni possibile quesito sulla Difesa Aerea. Nonostante ciò si è invece rilevato un teste reticente non solo nei ricordi del 27.06.80, ma anche nel dare chiarimenti sul significato di sigle ed operazioni ordinarie di un TPO in sala operativa per effettuare una riduzione dati. Tra l'altro ammetteva di essere stato sicuramente in servizio il 27.06.80 solo nell'ottobre 95, dopo che era venuto a conoscenza che il suo nominativo risultava trascritto sul registro del TPO di quel giorno. Solo dopo questa evidenza non ha più potuto "non ricordare" la sua presenza in servizio.

In data 02.07.90 riferiva di non avere particolari ricordi di quel 27.06.80. Mostrati al teste gli undici grafici affermava che non erano stati redatti da lui. Tale compito era devoluto agli addetti agli elaboratori o al programmatore.

In data 05.03.92 gli venivano fatte ascoltare le telefonate del 27.06.80 tra il personale del sito di Poggio Ballone con Ciampino, Palermo e Marsala. Riconosceva in esse le voci del capitano Gari, del sergente maggiore Mormile Pasquale e del maresciallo De Giuseppe.

In data 19.10.95 dichiarava di aver visto per la prima volta il registro del TPO in occasione, il 3 ottobre precedente, del sopralluogo nella sala operativa del 21° CRAM. In tale registro riconosceva come propria la grafia che appariva nel retro del foglio relativo al 27.06.80 dalle ore 18.00 alle ore 06.30 del giorno successivo. Riconosceva altresì la sottoscrizione apposta in calce a tale foglio sotto la dizione ufficiale smontante. In merito al significato di Caso 3 e Caso 2, riferiva che si trattava di momenti di inefficienza del sito o di siti limitrofi.

Osservava che le iscrizioni che compaiono sul foglio del 27.06.80 dalle ore 18.00 alle ore 06.30, in particolare l'iscrizione 06.15 - iniziale - potrebbe anche indicare che era in atto una riduzione dati e che quindi il sistema non era completamente efficiente. Prendeva atto che allo stesso orario nel registro del capo controllore appariva l'iscrizione: "Trasmesso correttivo etro 07.15". Affermava quindi che significato congiunto di queste due iscrizioni era il seguente: inizialmente era stato dato un Gesrep, perché il

sistema era parzialmente inefficiente; successivamente si era constatato che il tempo stabilito per il rientro in efficienza completa era superiore a quello preventivato e per tale motivo si era trasmesso un “correttivo etro”. Prendeva atto che sul registro del capo controllore vi era l’iscrizione Gesrep a Rupe per D.R., per il percorso della Lima Echo 157. Dall’esame delle due iscrizioni, quella sul registro del capo controllore e l’altra sul registro del TPO, desunse che nella sequenza delle iscrizioni probabilmente vi era stato un errore di orario; in quello del TPO infatti, questi doveva indicare come orario di inizio di “degradazione” del sistema le 05.15, orario in cui sul registro del capo controllore compare l’iscrizione del Gesrep a Rupe come orario d’inizio di quella “degradazione”. Poiché l’iscrizione successiva indica un correttivo etro, cioè un orario stimato di rientro in piena efficienza del sistema a due ore dopo - iscrizione recante l’orario delle 06.15 - deve presumersi che fosse stato stimato un orario inferiore a quello necessario. Infatti nel turno successivo alle ore 08.00 si trova il messaggio finale a Rupe e cioè il rientro in piena efficienza del sistema.

La traccia Lima Echo 157 si è originata probabilmente presso la TPA di Pioppo, cioè Ferrara. Il Nato Track Number dovrebbe seguire la traccia per tutto il percorso sino alla fuoriuscita della portata radar Nato; l’interesse ad una data reduction poteva essere dato dal fatto che la stessa aveva attraversato l’area di competenza. La traccia è stata sottoposta a data reduction per ordine del capo controllore su disposizione del SOC.

Ritornando alla notte dell’incidente, non riusciva a ricordare nulla di particolare, giustificando l’assenza di ricordi con il fatto che all’epoca i TPO erano pochi e facevano i turni notturni in sala operativa in due. Non ha ricordi nemmeno della riduzione dati che compare sull’iscrizione del registro del capo controllore. La richiesta di una riduzione dati specifica per una traccia e non per un periodo di tempo era certamente particolare; e la richiesta era specifica perché si riferiva al velivolo che aveva avuto l’incidente. Le trasposizioni grafiche dei dati di una traccia venivano effettuate dal personale dell’Ufficio Operazioni; egli non veniva personalmente impiegato per tale attività.

L’invio del Gesrep a Monte Venda in caso di riduzione dati era obbligatorio, sia nell’ipotesi che la riduzione venisse effettuata su richiesta, sia che lo fosse su iniziativa del sito radar. Il 27.06.80 venne effettuata la riduzione dei dati della sola Lima Echo, probabilmente per l’accostamento di tale traccia al velivolo incidentato. Ed era stata richiesta a Poggio Ballone perché quella traccia era rimasta sotto il controllo del sito per un periodo maggiore di tempo rispetto all’ente originatore.

Il comando che veniva dato a console per la riduzione dati consisteva nell'immissione di alcuni dati a NEDS; l'input proveniva dalla console del capo controllore, poiché era l'unica disponibile per effettuare dei cambiamenti di software e dei change-over. L'azione a console per far partire una riduzione dati veniva fatta dal TPO su input del MIO.

Non ricorda che gli sia stata fatta una domanda specifica relativa alla ricerca della traccia del DC9 Itavia da parte del capo controllore la sera del 27.06.80; ribadisce di non aver visto la riduzione dati ricavata durante quella notte. Le operazioni che dovevano essere compiute per la riduzione dati erano di competenza del MIO. Non era prassi che il TPO facesse la descrizione analitica di una traccia; ma non esclude di aver compiuto le operazioni di competenza del MIO. Il capo controllore era autonomo, poteva chiamare direttamente il MIO o anche chiamare il TPO. Nella circostanza della riduzione dati di una traccia il capo controllore poteva consigliarsi con il guida-caccia o con il TPO.

Poggio Ballone aveva anche collegamenti con siti esteri; con Nizza in Link 1 ovvero in cross tell e voice. Con Solenzara vi era soltanto collegamento voice con l'avvicinamento dell'areoporto. Il collegamento voice con Solenzara era h.24. Non ricordava se nel sito fosse possibile fare una copia del nastro di registrazione. All'epoca dell'esame testimoniale prestava ancora servizio a Poggio Ballone. E aveva avuto modo di vedere le fotocopie dei registri, tra gli altri anche quelle del TPO, proprio presso il Comando del 21° CRAM, accertando così che il suo nome compariva nel turno del 27.06.80.

Escusso nuovamente in data 17.11.95 sulla riduzione dati e sul significato di sigle usate nella Difesa Aerea, dichiarava che tra i compiti istituzionali del TPO non vi era quello di leggere una riduzione dati. Egli infatti si interessava della gestione delle aeree di mascheramento, della supervisione della sorveglianza per l'inizializzazione, del tracciamento, dell'identificazione e del cross-tell. In merito al registro Gesrep del quale prendeva visione, e delle annotazioni in esso riportate riferiva di non essere in grado di riferire sul significato.

Esaminato ancora una volta - il numero degli esami è stato in proporzione alla asserita preparazione di questo TPO e del fatto che egli fosse il TPO nell'ora del disastro a Poggio Ballone - in data 12.02.96 sul significato di tracce sulla THR di Poggio Ballone, gli vengono contestate tutte quelle azioni che avrebbe dovuto compiere un TPO e che egli invece non ha posto in essere. Lauretani si difende asserendo di aver espletato in sala operativa il secondo turno, cioè quello dalle ore 02.00 alle ore 07.00, ma non ricordando chi avesse espletato il primo. Giustificazione poco

credibile perché egli era l'unico TPO titolare di quella sera, e di certo ha svolto il primo turno, quello con maggior traffico, lasciando il secondo, quello più tranquillo, ad altri operatori di sala che svolgevano mansioni di TPO per acquisire esperienza. D'altra parte sarebbe stato singolare che, una volta venuti a conoscenza della scomparsa del DC9, alle 21.30 circa, egli non venisse informato o chiamato a presentarsi in sala. Riferiva inoltre - in merito alla sua conoscenza sul funzionamento del sistema - che una traccia AA poteva essere inizializzata manualmente all'interno o all'esterno della TPA. In questi casi la classifica AA durava tempi molto brevi, che normalmente non dovevano superare i 5 primi, secondo la direttiva ufficiale Air South Manual 355.3, direttiva che imponeva l'obbligo di identificare la traccia entro il detto termine e nel contempo assegnare il corretto Nato Track Number (NTN). Una traccia AA al di fuori della TPA poteva essere trasmessa manualmente con l'azione di Start-tell al sito limitrofo interessato per avere sia il NTN che l'identificazione dal sito interessato. Era sì possibile che una traccia AA, una volta identificata, continuasse a rimanere AA, ma di certo si sarebbe trattato di una procedura anomala.

Non sapeva spiegare come potesse essere accaduto che la traccia LE157, risultante "remota", non fosse stata fatta "locale" dal sito di Poggio Ballone. E non ricordava se ci fosse all'epoca una funzione che gli permettesse di acquisirla automaticamente. Prendeva atto che Poggio Ballone aveva registrato tra le ore 18.25Z e le 18.30Z un'AA464 locale, che procedeva praticamente parallela alla LE157, identificata come Friendly e con SIF militari (1 e 3 diverso da quello della LE157). Spiega questo fenomeno per deduzioni, perché continua a ritenere che quella notte ha espletato il secondo turno. Ritiene che il TKX non abbia fatto ciò che gli incombeva. Questi avrebbe dovuto "hooccare" la traccia remota perché la stessa era rimasta appunto remota. Gli viene mostrato il tragitto percorso dalla LE157, dove appare che a circa 42 miglia a Nord dal sito non viene più ricevuta e riappare come remota su Marsala ad oltre 150 miglia a Sud. Dichiarò che questo può essere successo, perché il velivolo è rientrato nel cono d'ombra di Poggio Ballone. Gli viene contestato che anche dopo l'uscita dal cono d'ombra la traccia non viene acquisita da Poggio Ballone. Risponde laconicamente che è una situazione anomala, aggiungendo che all'epoca c'erano nella TMA di Roma delle aree di free-plot. Gli viene mostrato l'estratto della data reduction di Poggio Ballone relativo alla traccia dell'AA464, tracciata dalle ore 18.23.47Z alle 18.29.54Z e gli si fa osservare che la predetta traccia è attribuibile ad un aereo militare in quanto provvisto di SIF1, 2 e 3, è locale e viene classificata Friendly alle 18.25.000Z, chiedendogli quindi spiegazione sul significato del codice SIF2-

7777, del codice SIF1/73 che compare alle ore 18.25.31 e del motivo della mancata assegnazione di un NTN. Risponde che per quanto riguarda il SIF di Modo 2, si tratta di un SIF utilizzato per l'identificazione personale dell'aeromobile. Secondo le procedure, ogni velivolo militare dovrebbe avere un SIF di modo 2 diverso. Presume che il valore 7777 non sia stato cambiato dallo specialista a terra, dopo un periodo di manutenzione. Per quanto riguarda il SIF di Modo 1, suppone che il codice 73 sia un'anomalia del sistema, pur non confermato dagli avvistamenti precedenti e successivi. Che la traccia sia rimasta AA e che non sia stata compiuta altra azione è sicuramente non conforme alle procedure. Gli viene mostrato un estratto della THR di Poggio Ballone relativo alla traccia AA433, registrata per due battute alle ore 18.29.07Z e alle 18.29.31Z e quindi gli si fa notare che la traccia è locale, pending, e presenta una risposta di SIF1/00 e nella seconda battuta anche una risposta di SIF3 pari a 1136, e che tale traccia non compare più nella THR di Poggio Ballone. Ad integrazione gli viene mostrato anche un grafico elaborato dal Collegio peritale nel quale la traccia in questione è indicata in contemporanea con altre tracce presenti nel sistema, in particolare la AA464, la LE157 e la LG461. A richiesta di spiegazione dell'apparente anomalia della AA433, risponde - dopo un breve chiarimento su come fossero presi in considerazione i plots per l'inizializzazione e il tracciato provenienti dai radar video analogici, e tenuto conto della distanza dal sito del segnale in questione cioè AA433 - di supporre che la traccia sia stata inizializzata e si sia successivamente aggiornata non sul dato iniziale. La presenza del codice di Modo 1/00 e successivamente del Modo 3/1136 induce a supporre, per quanto riguarda il Modo 1 e 3, una probabile correlazione su altro dato oppure una anomalia SIF evidenziata più sul Modo 1 che sul 3. Gli viene quindi mostrato sul tabulato THR di Poggio Ballone come alle ore 18.25.218 anche la traccia AA464, discussa in precedenza, rechi sul tabulato codice SIF1/73, il SOS/SIF settato a 2 e il blink settato a 1, quando in un momento successivo di un minuto circa tale traccia si rileva trovarsi a coordinate di circa 9 di X e 70 di Y, e la LE157 a 9 di X e 65 di Y. Gli viene di conseguenza chiesto se la situazione descritta dovesse o meno richiamare l'attenzione del TPO. Risponde: "certamente sì. In questo caso il TPO avrebbe dovuto prima richiamare l'attenzione degli enti di controllo, tramite l'IO, che gestivano questo traffico, e contemporaneamente avrebbe dovuto richiamare l'attenzione del Master Controller; anche perché l'allarme si accende sulla sua console e su quella del F.A.". Viene quindi fatto rilevare al teste che su ben sei tracce, di cui alcune identificate come militari, e precisamente: LE026; LE157; LG461; LE500; AA464 e AA433 appare il SIF3/1136

coincidente con quello del DC9 Itavia; tutto ciò nel giro di circa dieci minuti. A domanda se tale situazione avesse dovuto richiamare l'attenzione del TPO, risponde che si potevano verificare due ipotesi: nella prima che l'operatore al TKX si fosse accorto delle scorrelazioni con l'acquisizione di dati sbagliati e SIF sulle diverse tracce e quindi avesse creato la suddetta problematica; in questo caso egli sarebbe potuto intervenire per assegnare ai dati radar il loro originario NTN e cancellare le tracce inizializzate dopo la valutazione che si trattava di clutter o falsi echi. Nella seconda ipotesi, che il TPO si fosse accorto delle scorrelazioni avvenute, avrebbe potuto suggerire al TKX di correlare le tracce oppure avrebbe egli stesso potuto provvedere. L'Ufficio gli contesta che il complesso delle tracce delinea una apparente situazione di inosservanza delle separazioni tra velivoli e gli chiede se una situazione del genere avesse richiesto l'attenzione del TPO. Risponde che una tale situazione non avrebbe imposto una particolare attenzione da parte del TPO, anche perché il compito delle separazioni in quota era esclusivo del Traffico Aereo, che aveva i mezzi idonei per poterlo fare. Sottolinea che al fine della separazione la quota gioca un ruolo molto più rilevante della separazione orizzontale e che la separazione in quota è difficilmente ricavabile dai radar della Difesa Aerea, considerata l'approssimazione con cui tale dato viene determinato.

In merito al servizio di TPO del 27.06.80 ribadiva di aver ricevuto le consegne dall'ufficiale smontante, e di essere rimasto in sala operativa soltanto pochi minuti; di aver ripreso successivamente la seconda parte del turno, quella che aveva inizio alle ore 02.00 locali del giorno successivo. Nel frattempo – aggiunge – era rimasto nel sito e presumibilmente era andato a riposarsi. Asseriva di non ricordare chi avesse svolto le funzioni di TPO nella prima parte del turno; queste funzioni potevano essere assunte da qualunque altro sottufficiale del turno con una certa anzianità eccetto coloro che fungevano da assistenti del Master Controller, cioè Ogno ed un altro sottufficiale di cui non ricorda il cognome; potevano essere Marra, Cozzolino, Tassi e Russo. E che comunque, chiunque fosse stato, nulla gli era stato riferito allorché era rientrato in sala all'inizio del suo turno alle ore 02.00 locali; almeno nulla in tal senso ricorda. Non vi era stato nulla di particolare da eseguire o continuare dalle ore 02.00 locali sino alla fine di quel turno. Per quanto concerneva riduzioni dati, non ricordava di averne viste. In particolare per quella sera non poteva dire di averne viste; tantoché non sarebbe stato suo compito esaminarle. A seguito dell'esibizione del registro del Master Controller di Poggio Ballone nella parte relativa al turno del 27.06.80 dalle ore 18.00 alle ore 06.30, dichiarava che laddove si parlava della riduzione dati sul registro del MIO, nella annotazione delle ore

05.15 relativa alla trasmissione del messaggio “Gesrep a Rupe” sul registro dell’MC, era presumibile che fosse stata effettuata una riduzione dati con il sistema off-line. Quando è smontato dal servizio non ricorda se il sistema era degradato per la riduzione dati. Non ricorda se è stata fatta una riduzione dati generale dalla quale ricavare una singola traccia e se per quella specifica traccia è stata effettuata una riduzione dati. Preso atto che secondo risultanze acquisite agli atti tutte le operazioni relative alla riduzioni dati dovevano passare attraverso la figura del TPO, rispondeva che ciò non era vero in quanto tutte queste funzioni venivano coordinate tra il Master Controller e il Manual Input Operator. Il TPO notificava al SOC tramite messaggio Gesrep il motivo. Non ricordava di aver visto durante la notte né la mattina tabulati. La prima volta che li ha visti è stato quando fu interrogato nel 90 dal GI. Invitato a precisare meglio di quali tabulati si trattasse, il teste dichiara che si trattava di cartine con quadranti Georef con le posizioni, anzi la rotta di alcuni velivoli. Non ricorda di aver collaborato alla redazione di tali cartine. A tal punto mostrategli le undici cartine con quadranti Georef, non sa dire se quelle mostrategli siano le stesse del 90; di certo quelle erano in originale ed erano in formato più grande. Ha ricordo invece della traccia LL004, già da lui visionata nel 90, che presume facesse un volo di training che interessava l’area denominata Delta 67; non ricorda però di aver contribuito alla compilazione di queste cartine. Nei primi giorni di luglio non ha effettuato la riduzione dati né ha esaminato tabulati. Una riduzione dati che duri per otto ore può indicare che ci sono stati dei problemi in fase di riduzione oppure che è stata dapprima eseguita la riduzione generale e successivamente quella particolare. Esibitogli il registro del TPO di Poggio Ballone nella pagina relativa al giorno 12.07.80 turno dalle ore 06.30 alle ore 06.30, dichiara di riconoscere come propria la grafia delle scritture a penna stilografica con inchiostro di colore blu, da ore 09.49 sino ad ore 01.30, escludendo quella delle ore 12.00. Non sa spiegare se il 12 luglio 80 nelle otto ore impiegate nella riduzione dati è stata effettuata solo tale operazione oppure sia stato copiato un nastro; il tempo impiegato permetteva di fare diverse operazioni che non sa specificare perché non riguardano la sua qualifica. Nel turno del 12.07.80 erano presenti sia lui che il tenente Corsetti; la presenza della sua sola firma come “ufficiale smontante” indica che al termine del turno era presente solo lui e non Corsetti. Non era in grado di ricordare il motivo per il quale era stata effettuata quel giorno la riduzione dati; di certo quello che ha annotato gli è stato riferito dal Master Controller; ritiene che l’operatore MIO sia in grado di ricordare le operazioni e il nastro di quelle riduzioni dati. Le risposte di Lauretani risultavano così lontane dalla verità che questo GI si vedeva

costretto ad ammonirlo affinché rispondesse alle domande secondo verità e senza reticenze. Ma l'atteggiamento del teste non cambia.

Messo a confronto con il Corsetti, conferma le precedenti dichiarazioni, non ricordando però quale richiesta avesse dato avvio alle operazioni di riduzione dati. Aggiunge che i comandi di inizio e di chiusura delle registrazioni erano di competenza del MIO, che si avvaleva talvolta del TPO con azioni di F-Code. Corsetti riconosce come propria la grafia dell'annotazione alle ore 12.00; l'intestazione fino all'annotazione delle ore 09.49 esclusa, apposte sul registro del TPO nella parte relativa al turno del 12.07.80 - turno che aveva inizio alle ore 06.30 e terminava alla stessa ora del giorno successivo -. Su altre annotazioni, da lui non eseguite, afferma che da esse si evince che durante quella giornata fu compiuta una riduzione dati; non ha memoria delle motivazioni che originarono la relativa richiesta. Non essendo un tecnico di computer, non sa precisare quali operazioni potessero essere state compiute per effettuare una riduzione dati. Benché egli fosse il TPO anziano, ricorda che Lauretani era abilitato e poteva svolgere tutte le attività previste dalla qualifica. Qualora il TPO non avesse avuto un assistente e fosse previsto come unico operatore in quella qualifica, poteva effettuare sia la prima che la seconda parte del turno; ritiene comunque che in caso di necessità dovesse essere avvertito, qualora si fosse trovato fuori dalla sala operativa. Nel caso di riduzione dati il TPO doveva mandare un messaggio Gesrep; non ricorda quali ulteriori operazioni dovesse effettuare a console. Gli sono state mostrate le undici cartine con quadranti Georef acquisite in data 12.08.88; in merito dichiara di non aver collaborato alla loro redazione e di non riconoscere la grafia della numerazione. (v. confronto Lauretani-Corsetti, GI 12.02.96).

Nel confronto del 6.03.96 con l'altro TPO, Cozzolino, vengono riascoltate le telefonate di quella sera e si individuano alcuni nominativi quali Marra e Mormile. Sulle funzioni da loro espletate in sala operativa il Lauretani ribadiva di presumere, avendo constatato la sua grafia, di avere svolto la seconda parte del turno, quello dalle ore 24.00Z in poi. Cozzolino affermava invece che il TPO ufficiale era Lauretani, mentre egli era TPO/A. Nella prima parte del turno poteva esservi anche una terza persona. Il turno era composto da tutti sottufficiali anziani; quindi poteva esserci uno qualsiasi, anche uno che non aveva la qualifica di TPO. Ciò non toglieva che potesse esserci stato esso stesso. Tutti preferivano fare la prima parte del turno. Aggiungeva che comunque era possibile determinare le presenze. Egli effettuava le aree automatiche e se nei tabulati appaiono tutte inizializzazioni automatiche, poteva essere stato lui in quella prima parte del turno. L'inizializzazione automatica riguardava il versante del mare.

Cozzolino Donato, sergente maggiore assistente al TPO, è il sottufficiale che è rimasto per tutta la sua carriera sempre al sito di Poggio Ballone. E' un personaggio che ricorda e conosce bene la vicenda, ma si è dimostrato in varie circostanze reticente. Non è stato infatti possibile ricostruire il tempo del suo servizio – come quello di Lauretani ? quella notte. Infatti, secondo le dichiarazioni del MIO Miracco, che quella notte, come si sa, effettuò una riduzione dati verso la mezzanotte, Cozzolino e Lauretani erano gli operatori che dovevano compiere le azioni necessarie per questa operazione. Invece i due non solo “non ricordano”, ma neanche hanno annotato alcunchè sul registro da loro stessi compilato. Il Cozzolino è anche colui che nel corso degli anni, cioè dall’88 al 94, ha aiutato a ricostruire il turno di quella sera ed a ricercare la documentazione richiesta dall’AG. E' colui che come gli altri “anziani” del sito ben conosceva il cosiddetto archivio del sottotetto ove era raccolta la documentazione del sito. L’accesso allo stesso attraverso una botola e la polvere accumulatasi avevano, così s’è detto, fatto desistere il personale incaricato della ricerca della documentazione richiesta dall’AG; documentazione che invece esisteva e non è stata mai trasmessa, se non nel luglio 94, allorchè qualche “coraggioso” ha portato alla luce i carteggi dal sottotetto.

Escusso in data 02.07.90 dichiarava che la sera del 27.06.80 era in servizio a Poggio Ballone con la qualifica di TPO/A. Dopo circa mezz’ora dall’avvenimento giunse da Marsala una telefonata nella quale si parlava della sparizione di una traccia di un aereo civile. Non ha ricordato il contenuto della telefonata né chi la ricevette. Comunque la comunicazione non ebbe seguito perché quell’evento era fuori dalla loro competenza. Nel prender visione degli undici grafici, riteneva di non essere in grado, in mancanza di altri dati e soprattutto della Track History, di fornire indicazioni precise né sul tipo di tracce, né sulle velocità, né sulle quote, nè tantomeno se le tracce indicassero aerei civili o militari.

Sentito nuovamente in data 05.03.92 gli venivano fatte ascoltare le telefonate intercorse tra gli operatori di Poggio Ballone, Ciampino, Palermo e Marsala il 27.06.80 al fine di riconoscere le voci. Cozzolino riconosceva le voci del sergente maggiore Marra Luigi, del capitano Gari, del maresciallo De Giuseppe.

Sentito ancora una volta in data 15.11.95 sulle operazioni svolte in sala e sulle ricerche della documentazione consegnata all’AG nell’88 e 90, confermava di essere stato in servizio la sera del 27.06.80 in qualità di TPO/A, cioè come assistente al TPO. Gli veniva poi mostrato il registro del TPO - sequestrato in data 12.08.88 - nella pagina relativa al 27.06.80, da ore 18.00 ad ore 06.30; vi riconosceva come propria la grafia relativa

all'annotazione delle ore 06.15. Sul significato di tale annotazione, riferiva che essa poteva indicare la trasmissione di un messaggio iniziale Gesrep per riduzione dati. Non ricordava se in relazione alla caduta del DC9 Itavia fosse stata effettuata una riduzione dati; tuttavia l'esperienza maturata lo induceva a ritenere invece che fosse stata compiuta. Stimava che nell'80 il sistema fosse abilitato ad effettuare una riduzione dati on-line relativamente ad una sola traccia. Nel 90 era addetto alla Sezione Addestrativa; durante quel periodo vennero inviate delle richieste dall'AG all'allora comandante tenente colonnello Arrivas. In precedenza, in occasione di altra richiesta dell'AG nell'88, partecipò alle ricerche del materiale richiesto, controllando nel sottoscala e mandando degli avieri sul sottotetto. Precisava che in quell'occasione compito degli avieri era soltanto quello di portare il materiale dell'80, facilmente riconoscibile, al piano ove fu preso in visione anche dal capo Ufficio Operazioni. Si trattava dei registri dell'MC, dell'IC e del TPO, e di carteggio attinente ad attività di volo MIR-MIP. Tale materiale venne consegnato al comandante. Per quanto riguardava singoli fogli, che rinvenuti tra gli altri documenti furono raccolti in cartelline suddivise per mesi, riferiva che essi non furono numerati. Presa visione della cartellina recante la scritta "Attività giugno 80" sequestrata il 14.07.94, riconosceva nell'annotazione "Attività giugno 80" la grafia di Bonamici; dichiarava altresì che la sigla sottostante poteva essere dello stesso Bonamici. Non sa dare spiegazione sulla numerazione apposta in alto a destra della suddetta cartellina. Il suo successore alla Sezione addestramenti era stato il maresciallo Branca, il quale subentrando trovò il materiale da lui conservato e "sistemato" per anni nel sottoscala. Durante il suo periodo di permanenza a quella Sezione non aveva distrutto alcun documento rinvenuto nel sottoscala o nel sottotetto.

Carta Francesco, sergente maggiore, assistente al Master Controller è stato sentito in data 02.07.90. Dichiarava che la sera dell'incidente era in servizio a Poggio Ballone con la qualifica di addetto alla sorveglianza. Non ricordava però se da lui o da altro operatore fu inizializzata e identificata la traccia del DC9, che venne seguita per tutto il tratto di competenza di Poggio Ballone e successivamente passata in cross-tell a Marsala. Ricordava che ad un certo momento l'attività normale di sorveglianza venne sospesa per effettuare la riduzione dati della traccia del DC9, riduzione compiuta dagli addetti al computer. Non ha saputo precisare se l'ordine di fermare l'attività fu dato dal capo controllore o dal SOC, ma riteneva più probabile il secondo caso. Non ha mai visto la riduzione dati.

Escusso sulle modalità di compilazione del registro del capo controllore, nella parte relativa alla riduzione dati effettuata, dichiarava che

questa riduzione dati, compiuta dal MIO, la mattina successiva era stata trasmessa al programmatore, all'epoca Vassallo. In occasione di una riduzione dati il sistema veniva fermato; si dice certo di questa sospensione del sistema, perché come assistente al capo controllore compilava i messaggi, da inviare agli enti superiori, che indicavano il blocco del sistema. Non ricorda con quale sigla venisse indicata la riduzione dati nella trasmissione dei messaggi Gesrep. Materialmente non vide la riduzione dati, ma reputa che fosse stata compiuta e riguardasse la sola traccia LE157 - cioè quella del DC9 Itavia. Probabilmente in sala operativa esisteva soltanto il registro del capo controllore, anche da lui compilato. La riduzione dati poteva essere eseguita per motivi che il sito poteva anche non conoscere; infatti anche il SOC poteva richiederne. Tuttavia anche il CRAM poteva procedervi autonomamente, ma sempre dopo aver richiesto l'autorizzazione al SOC. Il messaggio Gesrep doveva essere inviato sia nel caso di riduzione dati di iniziativa, che di quella su richiesta. In sala operativa non esisteva un timbro tondo. Non è stato in grado di precisare se la traccia del DC9 Itavia venne inizializzata e trasmessa da Poggio Ballone ad altri siti. Presa visione del registro "Rapporto Operativo del Controllore", sequestrato in data 12.08.88 riconosceva come propria la grafia dal primo rigo - Turno D - sino al sesto rigo relativo alle ore 21.12Z; nonché l'ultima annotazione alle ore 06.15Z, così come l'intestazione del foglio nella data e negli orari, relativa al giorno 27.06.80 - turno 18.00-06.30. In merito all'annotazione "Attività di volo odierna est negatoria", trascritta nel retro della pagina del turno del 27.06.80 ore 18.00-06.00 del suddetto registro, riferiva che tale indicazione poteva essere riferita al programma di volo per il giorno successivo del XX° e IX° Gruppo di volo di Grosseto. In merito al registro Gesrep di Poggio Ballone, sequestrato in data 14.07.94, riferisce di riconoscere come di suo pugno l'annotazione relativa al messaggio inviato ad ore 06.15, identificato con il numero progressivo 75, ma di non ricordare la causa che diede origine a tale messaggio. La durata media delle attività di riduzione dati era di quaranta minuti - un'ora al massimo. Non ricordava di aver mai assistito ad una riduzione dati durata per circa dieci ore (v. esame Carta Francesco, GI 15.11.95).

In sede di confronto - Miracco, Lauretani, Cozzolino e Ogno - il 16.04.96 ha confermato le dichiarazioni rese senza aggiungere null'altro.

Ogno Salvatore, sergente maggiore, assistente al Master Controller nonché Identification Officer, è il sottufficiale che al momento dell'incidente esercitava la prima delle due funzioni. E' lui che riceve la telefonata dal 1° ROC/SOC della scomparsa del DC9 Itavia, che tuttavia omette di trascrivere sul registro del MC, da lui stesso compilato. E' lui che scrive sul

registro del capo controllore alle ore 05.15 la richiesta della riduzione dati della traccia LE157 e l'invio del messaggio Gesrep al 1° SOC.

In data 02.07.90 dichiarava che il giorno dell'incidente era in servizio a Poggio Ballone con la funzione di assistente all'MC capitano Gari. Riferiva che con molta probabilità era stato lui a ricevere la telefonata del 1° SOC di Monte Venda con cui veniva data notizia della scomparsa della traccia radar di un aereo civile DC9. Ricordava che il 1° SOC chiese telefonicamente, la stessa sera, il tracciato del DC9; tracciato che venne redatto dal MIO ed inviato all'ente richiedente. Non fu lui a riportare manualmente i tracciati di cui alle undici fotocopie che gli vengono mostrate.

In data 30.11.92 veniva sentito sulle annotazioni riportate sul registro del capo controllore. Riconosceva come propria la grafia della data fino alle ore 06.01Z "Aggiornata Pele"; non riconosceva le scritture da 05.15Z "Trasmesso..." a 06.15Z "Trasmesso correttivo etro 08.15". Il messaggio trascritto alle ore 05.15Z, che il teste ribadiva non essere stato da lui vergato, indicava una sospensione dell'attività operativa per consentire la riduzione dati della traccia LE157. Non ricordava una sospensione delle attività; presumeva quindi di essere stato sostituito nell'incarico per un breve periodo di tempo. La persona che lo aveva sostituito aveva scritto da 05.15 "Trasmesso..." fino a 06.15 "Trasmesso correttivo etro 08.15".

Sentito nuovamente il 17.10.95, confermava quanto dichiarato in precedenza. In merito alla sera del 27.06.80 riferiva che erano stati avvisati da "Rupe" circa due ore dopo la caduta del DC9 Itavia; Rupe che richiese la riduzione dati del percorso di quel velivolo. Questa probabilmente venne effettuata dall'operatore MIO. Non ricordava quale operatore MIO fosse in servizio la sera del 27.06.80. La telefonata proveniente da Rupe relativa alla scomparsa del DC9 Itavia l'aveva ricevuta personalmente. Sulla mancata annotazione di tale comunicazione sul rapporto del capo controllore non era in grado di spiegarne le cause, poiché era il responsabile della sala operativa a decidere quali fatti annotare sul registro.

Sentito ancora una volta il 5.03.96 in merito a quanto era accaduto in sala operativa la sera del 27.06.80, asseriva di non essere in grado di fare plottaggi, perché non aveva fatto il corso di MIO. Escludeva che durante il turno di quella notte fossero stati mandati plottaggi da altri siti. La propria sigla era Oscar Sierra. Durante la riduzione dati il sito veniva "fermato" e per questo "fermo" venivano trasmessi dei messaggi chiamati "Gesrep". Ha redatto tracciati su cartine. Non ne fece per il volo del DC9. Nelle cartine non riconosceva la sua grafia, né quella di altri. Non ricordava se quella sera fosse di servizio anche Cozzolino. Costui lavorava in sala filtraggio, ove pervenivano i piani di volo da Roma Controllo. Gli veniva esibito il registro

tracce significative nella parte relativa al 27 giugno 80 e al proposito dichiarava di riconoscere le annotazioni alle ore 18.52 e 18.58 come proprie. Il fatto che le relative tracce fossero state da lui annotate, significava che in quel momento fungeva da identificatore. Non aveva la qualifica di TPO. I TPO seguivano un corso particolare a Borgo Piave. Nel turno come TPO c'era solo Lauretani. Qualche volta lo ha sostituito in quella funzione. Esibitogli il registro del TPO nella parte relativa al 27 giugno 80 sino alle ore 06.30 del giorno successivo dichiarava che in esso nessuna scrittura era di sua mano. Non aveva mai compilato il registro del TPO, anche se qualche volta aveva esercitato, in sostituzione, questa funzione. Non ricordava se ci furono esercitazioni o addestramenti quella sera. In quel periodo ci furono esercitazioni con portaerei che erano al largo nel Tirreno. Velivoli decollavano dalla portaerei, si esercitavano sul Tirreno e quindi ritornavano di nuovo sulla portaerei. Le zone di lavoro ricadenti nella loro responsabilità erano la "Romeo 48" e la "Romeo 74". La prima subsonica e la seconda supersonica. Ma vi erano anche altre zone di lavoro nell'ambito del CTA di Grosseto; si trattava di zone usate dai Gruppi di Grosseto per addestramento; venivano chiamate zona Gavorrano, zona Siena, zona Piombino. Prende atto che dai tabulati radar di Poggio Ballone risulta una traccia che dapprima ha il Nato Truck Number AA464, poi LL464, infine LG403; traccia che compie, dopo aver squoccato in Modo1 emergenza, un tipico percorso di triangolazione. Risponde di non ricordarla. Era possibile che in sala se ne fosse parlato, ma allo stato non rammentava. Un evento del genere doveva essere annotato sul registro del TPO e su quello del Master Controller. Prende atto che su tali registri non v'è alcuna annotazione del genere. Prende atto altresì che alle 18.52 egli registrava con la sua grafia le tracce significative, per cui se ne deduceva che a quell'ora fosse in sala. Afferma: "Noi avevamo dei libretti ove erano riportati tutti i codici di Modo 2 del 4° Stormo e così potevamo individuare immediatamente velivolo e pilota."

In sede di confronto il 16.04.96 ha confermato le dichiarazioni rese senza aggiungere null'altro.

Anche costui quindi non ricorda nulla dei fatti fondamentali e non dà contributo di rilievo all'inchiesta.

Cirina Paolo, sergente maggiore identificatore, veniva individuato soltanto nel marzo 96, a seguito dei riascolti delle conversazioni del sito nel febbraio e marzo precedenti. La sua voce veniva accertata come quella dell'operatore di Poggio Ballone che parla con Ciampino alle ore 19.31Z. Il suo nominativo era stato omissso nell'elenco trasmesso ed acquisito nell'88. Non era mai stato menzionato dagli altri testi escussi dal 90 al 96.

Ma era certamente in servizio quella sera ed è stato colui che per primo ha cercato il piano di volo del DC9 dopo la richiesta da parte di Licola.

Escusso in data 21.03.96 dichiarava che nell'80 era sergente maggiore e prestava servizio alla sala operativa di Poggio Ballone come addetto alla sorveglianza. Non ricordava se la sera del 27.06.80 fosse di servizio, né di quale turno facesse parte. Dopo aver preso visione del registro tracce significative, riconosceva come propria la grafia delle ore 20.55Z e 21.51Z del 27 giugno 80. Se ne deduceva perciò che, avendo trascritto quelle tracce significative, fosse in turno quel 27 giugno 80 in sala operativa. Riconosce come propria l'annotazione del registro del TPO nella parte relativa al turno del 27 giugno 80 di cui prende visione. Non è stato in grado di spiegare il significato di "caso 2 in vigore". Non ricordava chi era il TPO in servizio quella sera; comunque egli non aveva mai sostituito nè esercitato le funzioni di TPO. Egli svolgeva le funzioni di IN, IO, TKM ed assistente al Master Controller. Quella sera non ebbe contatti telefonici sulla caduta del DC9. Ha riconosciuto come propria la voce nella conversazione registrata la sera del 27.06.80 sulla bobina di Ciampino, ad ore 19.31 - canale 10, giunta su una linea diretta tra Roma Controllo e una postazione nell'area della sorveglianza, per cui probabilmente in quel momento si trovava alla console dell'IO.

In sede di confronto il 16.04.96 ha confermato le dichiarazioni rese senza aggiungere null'altro.

Tassi Ilvo, sergente maggiore identificatore, è un personaggio che nel corso degli interrogatori resi tra il 90 ed il 96 ha sempre detto di non ricordare nulla ed ha tentato, forse per timore di qualche provvedimento, anche di escludere la sua presenza in sala operativa quella sera.

Escusso in data 02.07.90, ha dichiarato che a causa del tempo trascorso non ricordava di essere stato in servizio a Poggio Ballone la sera dell'incidente. Soltanto dopo aver preso atto del documento delle presenze, e soprattutto dopo aver rivisto i suoi colleghi, finisce per ammettere di essere stato presente. Osservava, infine, che nell'arco di tempo del suo servizio alla console, non identificò l'aereo in questione.

Nel successivo esame di PG del 2.12.92 faceva una sorta di marcia indietro, asserendo nuovamente che in considerazione del tempo trascorso non era in grado di ricordare se la sera del disastro fosse in servizio a Poggio Ballone.

In data 07.11.95 riferiva, sulle operazioni svolte in sala quella notte e sulla riduzione dati, di aver prestato servizio presso il 21° CRAM di Poggio Ballone; che vi aveva la funzione di identificatore ed apparteneva al turno Delta. Ribadiva di non esser certo di essere stato in servizio, perché in quei

giorni avrebbe dovuto partecipare al matrimonio di un suo amico a Civitavecchia. In merito alle riduzioni dati riferiva di non ricordare se il 27.06.80 ne furono effettuate e se il sistema venne dichiarato off. Come identificatore aveva un contatto diretto con il NIMA che lo informava sul traffico; inoltre aveva una linea con Solenzara per l'attività su quell'aeroporto. L'attività di tale ente era continua e compito dell'identificatore, era quello di tenere i contatti con esso. Talvolta su quell'aeroporto c'era attività notturna.

Chiamato nuovamente in data 08.03.96, gli venivano fatte ascoltare le conversazioni telefoniche del 27.06.80 degli operatori di Poggio Ballone. Su quella delle ore 19.13 sul canale 20 bobina 6 di Ciampino - dichiarava che la voce dell'operatore di Poggio Ballone, dall'accento sardo, poteva essere quella del sergente maggiore Cirina che svolgeva mansioni di ACDA, e che in tale qualità non aveva una console fissa, ma si avvicendava alle varie consoles. Sulla telefonata delle ore 19.04, sul canale 25 bobina 25 di Ciampino, asseriva che gli sembrava di riconoscere la voce di Mormile Pasquale, all'epoca in servizio presso il 21° CRAM, che però non era nel suo turno di servizio. Dal marcatempo che si sente nella conversazione telefonica risultano essere le 19.13Z, e in quell'orario era presente il suo turno, il Delta. Non ricordava tuttavia di averlo visto durante il turno notturno del 27.06.80. Non ricordava se avesse effettuato la prima o la seconda parte del turno il 27.06.80. La sua mansione in sala era quella di identificatore. Non esisteva un assistente al guida-caccia; in tale mansione si alternavano gli operatori più esperti: Marra, Ogno e Carta. Qualche volta ha sostituito il TPO, quando era solo in turno. Poiché non ha alcun ricordo di quella serata, per l'ennesima volta dichiara di non essere stato presente in sala e di aver saltato il turno notturno. Tale richiesta veniva fatta al capo controllore il quale, autorizzandola, si assumeva la responsabilità della assenza. Precisava ancora che tale ipotesi non era improbabile, giacché si era sposato il 5 luglio 80 e probabilmente era andato in licenza subito dopo quel turno. Non ricordava se in sala operativa fossero presenti degli altoparlanti per le chiamate di emergenza; così come non ricordava se avesse mai sentito chiamate di emergenza mentre si trovava in turno.

In sede di confronto il 16.04.96 ha confermato le dichiarazioni rese senza aggiungere null'altro.

Marra Luigi, sergente maggiore inseritore TKM, è stato riconosciuto, nella voce, da altri operatori di Poggio Ballone come il collega che richiese notizie del DC9 alla torre di controllo dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi.

In data 2.07.90 dichiarava di non ricordare se il 27.06.80 era in servizio o meno presso il 21° gruppo radar di Poggio Ballone. Lo

apprendeva con certezza solo dal documento che gli veniva mostrato nel corso dell'esame contenente l'elenco del personale in servizio quel giorno. D'altra parte avendo visto nel corridoio i suoi colleghi dell'epoca era stato in grado di ricostruire la sua squadra, il team Delta, che svolgeva due turni, uno dalle 8 alle 13 e l'altro dalle 20.00 alle 08.00 del giorno successivo. Da ciò deduceva che quella sera lui e i suoi colleghi dovevano essere stati di servizio nel turno di notte. Non gli risultava, per quel che ricordava, che il capitano Gari, avesse fatto riferimento o lo avesse incaricato di qualche attività relativa alla caduta di un aereo civile. Prendeva visione degli undici tracciati in fotocopia e dichiarava che si riferivano a tracciamenti manuali che presumibilmente erano stati tratti dalle indicazioni emergenti dalla Track History; in essi erano riportate tracce identificate.

In data 03.12.92 veniva sentito in merito all'identificazione dei sedicenti Mario, Sandro e Nicola e dichiarava di non ricordare nessuno con nome Mario, mentre rammentava con il nome di Sandro tal Fabbretti e con il nome Nicola tal La Porta.

Escusso nuovamente in data 03.10.95 sulla sua presenza in sala operativa la sera del 27.06.80, dichiarava che per quanto atteneva alla posizione occupata in pratica nella sala operativa nel turno 20.00/08.00 del 27.06.80, egli poteva stare indifferentemente in una delle prime quattro console, che sul foglio mostratogli si identificavano con i numeri 12-11-10-07; questo perché le console 12-11-10 permettevano mediante codice di accesso di effettuare le operazioni di tracciamento, fatta eccezione di quella specifica TKX (07). La posizione 07 TKX era comunque la posizione più usata nel turno serale in quanto dalla stessa, sempre tramite codice, era possibile qualsiasi operazione inerente al tracciamento. Pertanto se era in servizio quella sera, senz'altro occupava la postazione TKX-07. Mostrategli due fotocopie manoscritte dei fogli con intestazione rapporto sala operativa del controllore relative al giorno 26.06.80 e 27.06.80 contrassegnate dal nr. "2", riconosceva le copie come fogli facenti parte del registro tracce significative, che comprendevano le "Z" ovvero Zombie, non appartenenti alla Nato e "K" ovvero V.I.P.; riconosceva altresì, tra le annotazioni, la propria grafia che opportunamente siglava.

In sede di confronto del 16.04.96 ha confermato le dichiarazioni rese senza aggiungere null'altro.

Russo Salvatore, sergente maggiore inizializzatore-inseritore, è un personaggio che, come i più del suo team, "non ricorda" alcunchè e che ammette di essere stato in servizio quel giorno, nel turno "Delta" solo perché ha incontrato i suoi colleghi in attesa di essere interrogati e nell'80

era nel turno “Delta”, nonché per la sua grafia riportata sul registro del TPO la sera del 27.06.80.

Escusso la prima volta il 2.07.90 dichiarava di non ricordare se la sera del 27.06.80 fosse di servizio in sala operativa. Dopo aver preso visione di documentazione da cui risultava invece il contrario finiva per ammettere la sua presenza. Nonostante ciò asseriva di non ricordare alcunchè dell'incidente di quella sera. Messo a confronto con i colleghi del turno il 16.04.96, pur con aiuti alla memoria attraverso la documentazione di quel giorno, ribadiva di non ricordare nulla. In quella sede ha confermato soltanto le dichiarazioni già rese senza aggiungere null'altro.

Miracco Luigi, sergente maggiore operatore MIO, veniva escusso per la prima volta in data 19.10.95. Il ritardo nell'escussione si deve al fatto che l'AM a partire dal 12.08.88 aveva sempre indicato come MIO in turno il 27.06.80 il Colucci. Solo attraverso il sequestro del registro del MIO del 14.07.94 si accertava che quella sera il Miracco era in turno al posto del Colucci.

In quella occasione riconosceva di essere stato in servizio la sera del disastro di Ustica, con turno dalle 18.00 del 27 giugno alle 06.00 del 28 successivo. Aveva fatto la prima riduzione dati verso le ore 24.00. Il tabulato, che era di rilevante dimensione, era stato consegnato all'Ufficio Operazioni. Ricordava di aver eseguito soltanto la riduzione secondo il comando ID12. Aveva proceduto alla riduzione dell'intero nastro; non sapeva però essere preciso sull'orario della riduzione. Il tracciamento era stato effettuato il giorno dopo. Intorno alle ore 24.00 veniva avvertito dal capo controllore o da altro personale della sala operativa, di quanto era successo. Nel corso della notte era stato effettuato anche un “piccolo tracciamento”, da lui e da altri. Ricordava inoltre che tutto il personale della sala operativa era stato in tensione per l'intera notte. Rammentava di aver effettuato la riduzione dati complessiva verso la mezzanotte; l'operazione era durata circa un'ora. Non ricordava se all'epoca si potesse effettuare una riduzione dati on-line; egli in ogni caso era capace di fare entrambi i tipi di riduzione, ovvero on-line e off-line. Non ricordava se fosse stata fatta la riduzione di un solo nastro o di due. All'epoca, aveva messo da parte i nastri di quella notte. Sempre all'epoca erano disponibili soltanto novanta nastri e quindi nel giro di due mesi circa ne avveniva il reimpiego. Egli sapeva leggere la data reduction ed era anche capace di fare il tracciamento, ma non lo aveva fatto quella sera. Ricordava di aver effettuato un primo tracciamento della traccia dell'aereo che risultava disperso. Sicuramente la traccia arrivava fin sotto Fiumicino.

Non era mai stato contattato da nessuno in merito al servizio del 27.06.80; non si era mai presentato spontaneamente perché aveva ritenuto di non possedere informazioni utili per l'inchiesta. Non ricordava a quale persona avesse consegnato materialmente la riduzione dati nell'ufficio del capo Operazioni, il mattino successivo al fatto. La riduzione dati era stata da lui esaminata, e portata in sala operativa e letta anche da altri colleghi, di cui però non ricordava i nomi. Nella sala computer, durante la riduzione, era venuto il capo controllore e forse qualche altro della sala operativa. Probabilmente il TPO aveva visto questa traccia. Non ricordava in quale modo era stata compiuta la riduzione dati della sera dell'incidente; se tuttavia dal registro del MIO non risultava che il programma era off, essa era stata effettuata on line. Ricordava che il tabulato fu esaminato anche nella sala dei computer, ma non ricordava chi venne dalla sala operativa per l'analisi dei dati. Non aveva ricordi di riduzione dati iniziata da lui e portata a termine dal suo successore in turno e cioè Mezzabarba. Nemmeno di aver effettuato una riduzione dati ai primi di luglio dell'80 né di aver fatto copia del nastro di registrazione, relativo alla sera del 27.06.80. Non ricordava il nome del programmatore del sito. Non aveva compiuto la trasposizione dei dati su cartina nei giorni successivi. Sicuramente i tracciati erano stati eseguiti il mattino dopo. Gli sembra di ricordare che per un certo numero di giorni i nastri relativi a quella sera non fossero in nastroteca, probabilmente perché ritirati dal capo Ufficio Operazioni. Gli veniva esibito il registro del MIO relativo ai giorni 30 e 31.07.80, contestandogli così che nell'uso dei nastri apparivano saltati i nastri nr.60 e 61, tra il nastro di recording 59 e il nastro 62. In merito affermava: "Sicuramente i nastri furono trattenuti nell'ufficio del capo Operazioni".

Il 13.02.96 veniva nuovamente sentito per precisare altre circostanze verificatesi la sera del 27.06.80 in relazione alla riduzione dati e alla ripetizione di dati sulla Track History. Confermava che la riduzione dati da lui fatta in relazione all'evento del DC9 era stata eseguita durante la notte. Al teste veniva mostrato il registro del MIO nella parte relativa al turno 06.00 del 27.06.80 - 06.00 del 28.06.80 ed egli dichiarava che tutte le annotazioni erano state da lui stesso stilate, ma che la firma apposta con inchiostro di colore blu non era la sua. In proposito precisava che probabilmente nella concitazione del fine turno, oppure per stanchezza, egli poteva aver dimenticato di apporre la firma come operatore smontante e che qualcuno l'aveva copiata dalla firma da lui apposta, che riconosceva come propria, nel turno della pagina precedente. Non ricordava chi della sala operativa gli avesse detto che occorre fare una riduzione dati. Poiché non risultava dalle annotazioni apposte al turno del 27.06.80 che egli avesse

effettuato una riduzione dati quella notte, supponeva che la stessa era avvenuta on-line, perché altrimenti non sarebbe stato possibile spiegare la mancanza dell'annotazione. Ricordava che era solo durante le operazioni di riduzione dati e di aver tracciato la rotta del velivolo che stimava fosse il DC9, grazie al numero di traccia, che però non aveva più a mente; il numero di traccia dettatogli presumibilmente dal capo controllore o dal TPO, presenti in sala computer al momento del tracciamento. Rilevò sulla Track History cinque o sei battute. Tentò di tracciare la rotta di quel velivolo su una carta con quadranti Georef, e la traccia arrivava più o meno su Ponza. Non sapeva dire se il tracciato da lui effettuato rimase in sala o venne gettato via; forse lo strappò egli stesso; si trattava di un appunto non ufficiale. Al contrario portò la Track History all'Ufficio Operazioni. Ricordava che in sala operativa quella sera vi era una certa agitazione per l'aereo scomparso. Nei giorni successivi, anzi sin già dal turno successivo, invece non si parlava più dell'accaduto.

Certamente il tracciato gli era stato richiesto da qualcuno, di cui però non si sovviene più. E' certo di aver individuato la traccia dal Nato Track Number. Non aveva notato anomalie nel tabulato della THR, né rilevato salti di battute o ripetizioni di dati. La riduzione venne stampata su carta in singola copia. Non ricordava né la quota né la velocità del velivolo oggetto del tracciamento. Durante la redazione della cartina non ebbe la sensazione che i dati avessero un carattere discontinuo; le battute si presentavano con normale cadenza.

In merito al nome di Precetti, riferiva che si trattava di un sottufficiale in servizio a Poggio Ballone. Non ricordava però se questi avesse mai collaborato con lui nella redazione di cartine e lettura dei dati. Gli veniva mostrato il foglio manoscritto relativo alla traccia LE157, sequestrato nel luglio del '94. Non riconosceva la grafia delle annotazioni appostevi; aggiungendo che dal tabulato rilevava che la LE157 iniziava ad ore 18.26 ed aveva come ultima battuta alle ore 18.29. Notava che tra le 18.30 e le 18.33 vi era un "buco" di registrazione di tre minuti circa; ciò poteva essere stato causato dal fatto che la registrazione sull'apparecchiatura MTU avveniva in "Local" anziché in automatico. Sullo stesso tabulato rilevava inoltre che esisteva una ripetizione di dati dalle ore 19.32 alle 19.37, circostanza che non riusciva a spiegarsi, ritenendo sorprendente quanto risultava nel nastro. Sulla possibilità che il nastro di registrazione originale potesse contenere una duplicazione esatta di un intervallo di tempo di circa cinque minuti, come quello evidenziato nel tabulato THR, stimava il fatto impossibile. Non ricordava se nella THR da lui realizzata quella sera comparisse la data. Non ricordava chi era il programmatore di sito nell'80 presso quel 21° CRAM,

né se fosse stato presente in sala la sera del 27.06.80. Non ricordava di una richiesta pervenuta nei giorni successivi di una riduzione dati in più copie, sempre relativa alla sera del 27.06.80. Non aveva fatto una riduzione dati in più copie su carta carbonata; altrimenti lo avrebbe ricordato per la difficoltà della separazione delle varie copie. Ribadiva di non aver mai saputo chi appose la sua firma come sottufficiale smontante nel registro MIO al turno del 27.06.80.

Il confronto del 16.04.96 tra Miracco Luigi MIO, Lauretani Antonio TPO, Cozzolino Donato TPO/A, Ogno Salvatore MC/A, e Carta Francesco MC/A ebbe ad oggetto le riduzioni della notte tra il 27 ed il 28 giugno 80, a causa della discordanza che vi si ravvisavano. Miracco confermava che la riduzione era stata compiuta la stessa notte, e da lui personalmente. Riferiva inoltre di aver eseguito la riduzione generale e non quella di una specifica traccia, e di averla poi consegnata all'Ufficio Operazioni. Durante il confronto si tentò anche di stabilire se la riduzione dati della traccia Lima-Echo157 fosse stata richiesta dal sito o dal SOC. Dal confronto non emersero elementi nuovi, giacchè ognuno confermò quanto dichiarato e non mutò versione. Solo sulla persona di chi impartì l'ordine al Miracco di effettuare la riduzione dati verso la mezzanotte, tutti furono d'accordo sul capo controllore, cioè il capitano Gari, probabilmente perchè deceduto. Anche sulla riduzione dati della traccia LE157, furono concordi, asserendo che si trattò di un ordine dato dal 1° SOC.

Pure il confronto del 17.04.96 tra Miracco Luigi, operatore MIO e Mezzabarba Angelo, pur esso operatore MIO, ebbe ad oggetto la riduzione dati effettuata la notte del 27 e la mattina del 28 giugno e la questione della firma apocrifa "Miracco" apposta il 27.06.80 al termine del turno smontante. Il Miracco confermava di aver effettuato la riduzione dati la notte del 27.06.80; riferiva inoltre di non aver lasciato alcun plottaggio della LE157, ma di aver solo tentato di riportare i dati della traccia su cartina; a causa della stanchezza aveva lasciato che il tracciamento venisse fatto da altri; non rammentava da chi e se fu qualcuno del turno montante. Il Mezzabarba riferiva di non aver trovato alcuna riduzione dati quando prese servizio la mattina, nè ricordava che fosse stata in corso una riduzione dati. Mostrato ai due il registro dell'operatore di Poggio Ballone nella parte relativa al giorno 27.06.80 - turno 06.00/06.00, entrambi non riconoscevano la firma apposta dall'operatore montante ad inchiostro blu.

4.8. Il personale del turno “Echo” in servizio la mattina del 28 giugno 80.

Donati Enrico, capitano capo controllore di sala operativa, era in servizio il pomeriggio del 27.06.80 con turno 14.00/20.00 e la mattina del 28 giugno nel turno denominato “Echo”. Non ricordava nulla sulla vicenda Ustica.

Nel confronto del 12.02.96 tra costui, il Precetti e lo Spinelli, tutti e tre confermavano di aver svolto servizio il giorno 28.06.80; nessuno dei tre però ricordava se quel giorno fosse stata compiuta una riduzione dati, nè se vi furono consegne particolari. Esibito il tabulato di Track History di Poggio Ballone, i testi venivano invitati ad evidenziare la traccia LE157. Dopo la consultazione del tabulato i testi concordavano nel dire che la traccia LE157 compariva ai seguenti orari: 18.17.39 come prima battuta e 18.29.453 come ultima battuta; alle ore 18.30.180 la THR presentava un “buco” fino alle ore 18.33.535; dopo tale orario la traccia LE157 non compariva più. Così in particolare riferivano: Donati: “Non sono in grado di spiegare le cause che hanno determinato il “buco” di tre minuti; forse si è trattato di un fermo programma”. Precetti: “Personalmente è la prima volta che vedo una riduzione dati”. Spinelli: “Concordo con il Precetti. Fino ad oggi non ho mai visto una Track History”. I tre prendevano poi visione del tabulato della Track History di Poggio Ballone e venivano invitati ad evidenziare la traccia LE157; ribadivano di non saper spiegare le cause che avevano determinato il “buco” di orario di tre minuti. Prendevano altresì visione del foglietto con il plottaggio della LE157 trascritto dal Precetti e sequestrato nel luglio del 94; in proposito il Precetti riferiva che nel foglietto da lui compilato relativo al plottaggio della LE157, effettivamente comparivano delle battute non presenti nella Track History visionata; non sapeva però spiegarne il motivo, ribadendo che egli all’epoca aveva compilato il foglietto sotto dettatura in sala operativa. Il Donati e lo Spinelli affermavano di non aver visto la mattina del 28.06.80 in sala operativa persone estranee al turno.

Nel confronto del 18.04.96 tra Donati Enrico MC, Antonelli Felice IC, Spinelli Rolando TPO, Appodia Gilberto MC/A, La Porta Nicola IO e Precetti Luigi, MC/A, tutti appartenenti al turno “Echo”, vengono poste domande sulla riduzione dati effettuata la notte del 27 e quella ultimata la mattina del 28 giugno, nonché su chi analizzò i dati della traccia LE157, successivamente trascritti dal Precetti. In merito alla riduzione dati tutti riferiscono di non ricordare se vennero fatte operazioni di tal genere. In merito al foglietto ove viene riportato il plottaggio della LE157, sequestrato da questo GI il 14.07.94, il Precetti riconosce come propria la grafia del

foglietto, riferendo che probabilmente qualcuno gli dettò quei dati. Tutti gli altri dichiarano di non conoscere la provenienza dei dati nè di averli dettati al Precetti. Antonelli ipotizza che i dati trascritti provenivano da un sito fonetico-manuale e non da una riduzione dati.

Antonelli Felice, tenente IC, in data 03.10.95 ammetteva che all'epoca del disastro di Ustica era in servizio presso il 21° CRAM, con il grado di tenente e funzioni di addetto alla sala operativa come IC nel turno "Echo". Il 27 giugno era in servizio nel turno immediatamente precedente a quello in cui successe il fatto. Gli operatori MIO all'epoca erano i sottufficiali Callieri, Miracco, Santi, Colucci e Stasio, ma non riusciva ad associare costoro ai turni in cui prestavano servizio all'epoca.

Relativamente alle annotazioni apposte sui registri relative al velivolo Awacs affermava che si riferivano alla presenza di un Awacs dell'AM statunitense e non NATO sugli spazi aerei nazionali. I divieti, per quanto egli ricordava riguardavano sia la quota che la distanza dei velivoli in avvicinamento, nel senso che non ci si poteva avvicinare per sicurezza oltre i cinquemila piedi ed oltre le cinque miglia.

In sede di confronto il 18.04.96 ha confermato le dichiarazioni rese senza modificare in alcun punto la sua versione.

Spinelli Rolando, tenente TPO, nell'80 prestava servizio in sala operativa con funzioni di TPO. Ha ricordato che all'epoca esistevano i collegamenti con i siti limitrofi di Licola e Marsala. Ha dichiarato anche di aver prestato servizio il 27.06.80 con il turno "Echo". Precisava che Grosseto - aeroporto e Poggio Ballone erano distinti e separati; nessun militare poteva prestare servizio contemporaneamente in entrambi i siti.

Dei confronti cui ha preso parte il 12.02.96 e il 18.04.96 s'è già detto nel paragrafo relativo a Donati.

Appodia Gilberto, maresciallo assistente al capo controllore, sentito in data 18.04.96, riferiva che nell'80 prestava servizio presso il sito di Poggio Ballone come assistente al capo controllore, anche se la sua qualifica era quella di supervisore. Non ricordava in quale turno fosse inserito nel giugno 80. Nel periodo in cui venivano effettuati i turni a cinque era inserito nel turno "E"- Echo con il capitano Muscari e il capitano Donati. Al teste è stato mostrato il registro del capo controllore del sito nella pagina relativa al turno del 28.06.80 - turno dalle ore 06.00 alle ore 12.00, ma egli non vi ha riconosciuto la sua grafia in alcuna annotazione. Presa visione del registro del TPO nella parte relativa al turno del 28.06.80 dalle ore 06.30 vi riconosceva la propria scrittura nell'intestazione di tale foglio e nella parte relativa al personale in turno. Non ricordava di aver estratto dati da una riduzione durante quel turno. In merito al Precetti riferiva che questi era un

sottufficiale in servizio a Poggio Ballone, dotato di buona grafia, per cui non si poteva escludere che proprio a lui fosse stato dato l'incarico di copiare i dati relativi al plottaggio di una traccia.

Nel confronto del 18.04.96 non ha dato alcun contributo.

Precetti Luigi, sergente, identificatore e assistente MC, è il sottufficiale in servizio alla sala operativa che scrisse, su un foglietto con il timbro tondo del CRAM ed il nr.47, il plottaggio del volo IH870 indicato con il nr. di traccia LE157. Gli orari del plottaggio avevano inizio alle ore 18.23Z e terminavano alle ore 18.32Z. Detti orari non risultavano come già s'è detto, nei tabulati di riduzione dati consegnati a questa AG dal 90 al 96. E' stato identificato nell'ottobre 95 dopo accertamenti e comparazione di grafie, a seguito del sequestro documentale avvenuto il 14.07.94. Il Precetti all'epoca era inserito nel turno "E". Il 27 giugno aveva effettuato il turno pomeridiano, e il 28 era stato in turno la mattina quale assistente del MC.

Sentito in data 10.11.95 riferiva che nell'80 prestava servizio presso il sito radar di Poggio Ballone come IO - addetto all'identificazione. Il 27.06.80 era inserito nel turno Alpha e quindi era smontato dal servizio nel pomeriggio per riprendere servizio nella mattinata successiva, il 28 giugno. Il capo controllore del turno era Donati o Muscari. Al teste è stato mostrato il registro "Rapporto Operativo del Controllore" del capo controllore, sequestrato il 12.08.88. Vi riconosceva la propria grafia in alcune annotazioni. La riduzione dati veniva effettuata in sala computer dall'operatore di turno, il programmatore o l'operatore MIO ha avuto notizia della caduta del DC9 Itavia durante il turno di mattina del 28.06.80 in sala operativa; non ha memoria però di una riduzione dati. Il messaggio Gesrep veniva inviato dall'ufficio del capo controllore. In merito alla trascrizione di riduzione dati riferiva di non aver mai visto una riduzione dati né di aver mai trascritto dati Georef su carta o su registro. Così come di essere certo di non aver mai trascritto dati sotto dettatura relativi al tracciato del volo IH Bologna - Palermo identificato con la traccia LE157. Non aveva mai ricevuto comunicazioni telefoniche provenienti da altri siti o dall'Ufficio Operazione relative al plottaggio della LE157.

In merito al foglietto mostratogli col plottaggio della traccia LE157 sequestrato a Poggio Ballone nel luglio 94 riconosceva come propria la grafia delle annotazioni apposte su tale foglio, ma non ricordava da quale documento avesse preso tali dati né se qualcuno glieli avesse dettati. Il foglietto proveniva da un blocco di fogli per appunti, non timbrati né numerati; probabilmente qualcuno gli aveva richiesto tale plottaggio, ed egli lo aveva trasmesso o consegnato, ma non rammentava a chi. In considerazione del fatto che su tale documento era stato riportato il

quadrante Georef, osservava che poteva essere accaduto che i dati fossero stati trasmessi da una cartina oppure che il personale del turno precedente avesse già trascritto tutti i dati e che a lui fosse stato chiesto solo di copiarli perché aveva una bella grafia. Escludeva di aver acquisito i dati da una cartina o di aver avuto mansioni di trascrittore. Il compito di trascrivere gli venne probabilmente dato da un superiore in grado. In merito al foglietto della LE157 riferiva infine che gli sembrava strano che fosse timbrato, anche perché non ricordava di un timbro tondo in uso in sala operativa.

Nel confronto del 12.02.96 tra il Precetti il Donati e lo Spinelli, tutti e tre confermavano di aver svolto servizio il giorno 28.06.80; nessuno dei tre però ricordava se quel giorno fosse stata eseguita una riduzione dati, nè se vi erano state consegne particolari. Esibito nel corso dell'atto il tabulato di Track History di Poggio Ballone, i testi venivano invitati ad evidenziare la traccia LE157. Dopo la consultazione del tabulato i testi concordavano, come già si è detto, nel dire che la traccia LE157 compariva ai seguenti orari: 18.17.39 come prima battuta e 18.29.453 come ultima battuta; alle ore 18.30.180 la THR presenta un "buco" fino alle ore 18.33.535; dopo tale orario la traccia LE157 non compariva più. Il confronto continuava poi come già s'è scritto.

Zuccotti Enzo, sergente maggiore identificatore, è stato esaminato in data 10.10.95. Nell'80 prestava servizio, così dichiarava, a Poggio Ballone con la qualifica di assistente controllore alla Difesa Aerea e quindi in sala operativa. La sera del disastro non era di servizio, probabilmente aveva svolto il turno smontante alle ore 18.00 immediatamente precedente quello in cui avvenne la caduta del DC9. Il Master Controller con il quale lavorava era all'epoca il capitano Di Girolamo; nel suo turno vi era anche il maresciallo Venditto. Solo una volta fece da corriere portando un plico sigillato da Poggio Ballone a Monte Venda, cioè alla sede del 1° ROC. Questo succedeva quando comandante del 21° CRAM era il tenente colonnello Arrivas, che assunse l'incarico nel 1985, e quindi dopo tale data. Il plico era rigido; poteva anche essere un contenitore metallico ed appariva di forma rettangolare. Questa missione era stata l'unica da lui compiuta; non era mai stato prima, nè lo è stato dopo, all'ITAV.

Mormile Pasquale, sergente maggiore identificatore nel turno "E" nell'80. Il suo nominativo emerge nel '96 dall'ascolto di alcune conversazioni telefoniche a carattere privato attribuite a personale della torre di Grosseto in quanto registrate sul canale di Ciampino nel collegamento tra TWR GR e ACC Ciampino. La telefonata in questione, come già s'è scritto, ha inizio alle ore 19.04Z e termine alle ore 19.30Z circa. Nel corso di essa alle ore 19.13Z si sente chiaramente la chiamata nel canale di emergenza

“IH870” ed il sottufficiale riferendosi alla moglie dice “Chiamano pure gli aerei qui”. In quei momenti il Mormile, smontato dal turno pomeridiano alle ore 18.00, si trovava ancora nella sala operativa di Poggio Ballone ed esattamente nella Sezione Armi tra la postazione dell’IC e dell’F.A. ove era posto un telefono con linea RITA ed aveva richiesto tramite l’aeroporto di Grosseto il passaggio del numero telefonico della sua abitazione a Roma. Nessuno dei testi escussi nè l’AM avevano mai segnalato il fatto che nella sala operativa di Poggio Ballone all’epoca vi fossero installati altoparlanti collegati con l’ACC di Ciampino, dai quali si poteva ascoltare la chiamata, sul canale di guardia, di velivoli che avevano problemi o da ricercare. Il personale in turno quella sera non ricordava la presenza del Mormile.

In data 21.03.96 dichiarava che nell’80 aveva il grado di sergente maggiore e prestava servizio al 21° CRAM di Poggio Ballone, con mansioni di addetto alla sorveglianza della sala operativa. Riferiva che probabilmente faceva parte del turno “Echo”, e che il Master Controller di quel turno era Donati; di solito faceva con lui il turno. Il 27.06.80 dovrebbe aver effettuato il turno pomeridiano ed essere smontato intorno alle 19.30 locali. Successivamente era andato a cena al circolo sottufficiali.

Del turno “Echo” ricordava Pacifici, Paciotti, Appodia, Venditto, ma non ricordava il nominativo del TPO del suo turno. All’epoca abitava a “La Rustica” e la sua utenza telefonica privata iniziava con il nr.22; era composta di sette numeri, non ne ricordava i restanti. Capitava che durante il turno, tramite il centralino effettuasse delle telefonate a casa. Il telefono della sala operativa era situato alla sezione armi accanto alla postazione dell’assistente al capo controllore; si trattava di una linea RITA. In sala operativa non si sentiva, se vi erano delle chiamate di emergenza sulla frequenza di guardia. Egli non aveva mai sentito chiamate da parte di operatori di terra a velivoli in volo.

L’Ufficio a questo punto contestava al teste che egli aveva chiamato la propria abitazione sull’utenza 06/220575 e che aveva parlato con un proprio familiare per oltre quaranta minuti e cioè dalle ore 19.04 alle ore 19.45; inoltre disponeva l’ascolto della conversazione registrata tra le ore 19.11 e le ore 19.13 sul canale 26 della bobina VI di Ciampino. In risposta asseriva di non riconoscere la propria voce. Prendeva atto che altri suoi colleghi l’avevano riconosciuta, ma ribadiva che, dato il tempo trascorso, egli non riusciva a riconoscerla. Fattagli ascoltare di nuovo la telefonata in questione, ammetteva che si trattava della propria voce. Ammetteva anche che la voce in sottofondo, la chiamata dell’Itavia 870, proveniva da un altoparlante situato tra il guida caccia ed il fighter allocator, alla sezione armi.

Preso atto che dall'orario della telefonata appariva che era rimasto in sala fino alle ore 21.45 locali circa e che quindi poteva aver preso conoscenza dell'attività svolta sulla vicenda del DC9, asseriva di non ricordare nulla delle operazioni compiute dagli addetti alla sala operativa quella sera, e che si era trattenuto solamente per quella telefonata di carattere privato. Non ricordava di aver sostituito colleghi nè del suo turno che di quello notturno di quella sera. Non ricordava chi fosse il capo controllore in servizio quella sera. Non ricordava i nominativi del personale presente in sala operativa durante la sua telefonata.

Preso altresì atto che la mattina del 28 giugno il sito sarebbe stato in manutenzione fino alle 10.00 locali circa, per la riduzione dati della sera dell'evento, dichiarava di non ricordare nulla di particolare. Riferiva di non aver mai effettuato trasposizioni di dati su cartine, nè trascritto plottaggi manualmente e di non aver mai effettuato servizio di corriere per la consegna di materiale a Monte Venda e all'ITAV durante il suo periodo di servizio a Poggio Ballone. Il registro di sala che in genere compilava durante il suo lavoro era il registro delle tracce significative. Prendeva visione di tale registro nella parte relativa al 27.06.80, e vi riconosceva la propria grafia e nelle annotazioni delle ore 12.19Z, 12.30Z, 17.03Z, così come riconosceva proprie grafie in quelle del 28.06.80 alle ore 08.10Z e 11.54Z. Non riconosceva invece la propria grafia nel registro del TPO nel turno 18.00 del 27.06.80 - 06.30 del 28.06.80.

Nel confronto del 16 aprile 96 tra esso Mormile e il personale del turno Delta, volto ad accertare la presenza in sala operativa del predetto e individuare in quali punti della sala funzionassero gli altoparlanti collegati con l'ACC di Ciampino, tutti i testi hanno dichiarato di non ricordare la presenza del Mormile in sala, ma rammentano la presenza degli altoparlanti, indicandone però varie dislocazioni in sala; nessuno però ha ricordato la chiamata da Ciampino all'IH870.

Mezzabarba Angelo, operatore sala computer MIO. Sentito in data 07.11.95, dichiarava che nell'82 al momento del congedo prestava servizio presso il 21° CRAM di Poggio Ballone come MIO. Ha prestato sempre servizio con il turno Bravo; l'ufficiale in turno era Di Girolamo. Non ricordava se il 27.06.80 fosse di servizio. Quanto al registro "rapporto operativo del controllore MIO" sequestrato a Poggio Ballone il 14.07.94, il Mezzabarba vi riconosceva come propria la firma apposta sul foglio relativo al turno del 28.06.80 dalle ore 06.00. Prendeva atto che durante il suo turno fu effettuata una riduzione dati, ma riferiva che egli non era in grado di effettuarla da solo. Non ricordava chi avrebbe potuto coadiuvarlo, indicando come suo possibile aiuto certo Brunelli, che all'epoca era anch'esso un

programmatore. La richiesta di riduzione dati poteva provenire o dall'Ufficio Operazioni oppure dal programmatore; in ogni caso non era un'operazione che il MIO potesse effettuare autonomamente. Non è stato in grado di spiegare se all'epoca fosse possibile riprodurre un nastro di registrazione.

Nel confronto del 17.04.96 tra Miracco Luigi e Mezzabarba Angelo, entrambi operatori MIO sulla riduzione dati effettuata la notte del 27 e la mattina del 28 giugno nonché sulla firma apocrifa del "Miracco" apposta il 27.06.80 al turno smontante, il primo confermava di aver effettuato la riduzione dati la notte del 27.06.80, riferiva di non aver lasciato alcun plottaggio della LE157, ma confermava di aver tentato di riportare i dati della traccia su cartina, senza portare a termine il lavoro per stanchezza. Il secondo invece riferiva di non aver trovato alcuna riduzione dati già fatta quando prese servizio la mattina, nè ricordava che ce ne fosse una in corso. Mostrato ai due il registro dell'operatore di Poggio Ballone nella parte relativa al giorno 27.06.80, turno 06.00/06.00, entrambi non riconoscevano la firma apposta dall'operatore montante con l'inchiostro blu.

4.9. Gli altri operatori MIO in servizio a Poggio Ballone nel 1980.

Santi Pietro, maresciallo operatore MIO, ricordava di aver prestato servizio al 21°CRAM nell'80, con la qualifica di MIO. Non ricordava però se fosse stato messo in servizio la sera del 27.06.80 con la qualifica di cui sopra. Egli poteva anche effettuare, se ordinate dal SOC, delle riduzioni dati; non ricordava però di averne fatte per Ustica.

Nel confronto del 17.04.96 tra Pongiluppi, De Giuseppe, Miracco, Mezzabarba, il nostro operatore MIO, il Callieri Fabio operatore MIO, Vassallo Raffaele programmatore, e Stasio furono poste le seguenti questioni: chi avesse effettuato le quattro copie delle riduzioni dati inviate il 10.07.80 al 1° ROC/SOC; quando fosse stata effettuata la THR inviata a Trapani, essendo pervenuta la richiesta la sera del 10 luglio 80, quando già le copie erano state inviate al 1° ROC; se essa fosse stata effettuata il 12 luglio 80, allorchè fu trascritto su i registri di sala operativa di una riduzione dati di circa 10 ore; se i nastri di registrazione del 27.06.80 furono copiati ed in caso positivo dove e da chi; se gli stessi furono messi da parte, ed in caso positivo da chi e in quale ufficio; quando e da chi furono redatte le undici cartine trasmesse in data 13 e 14 luglio a Trapani, all'ITAV e al 1° ROC; sul perchè tra le 11 cartine non venne inserita la traccia del DC9; sul perchè della mancanza e della ripetizione di dati sui quattro tabulati della TH

sequestrata; sulla differenza del tabulato sequestrato il 27.03.96 con gli altri tre, tenendo presente che tutti e quattro i tabulati secondo la corrispondenza erano stati trasmessi il 10 luglio 80 al 1° ROC/SOC.

Il confronto non ha dato alcuna risposta a tali quesiti. Tutti hanno formulato ipotesi, ma nessuno ha fornito spiegazioni esaurienti. E' certo comunque che il personale messo a confronto era quello in grado di sciogliere i dubbi in questione. E proprio i programmatori Vassallo e Stasio, che dovevano fornire spiegazioni tecniche certe sulla differenza di dati presenti nei quattro tabulati di T.H., anche in questa occasione hanno dato solo spiegazioni vaghe e ipotetiche.

Colucci Antonio, sergente maggiore operatore MIO. Il suo nominativo veniva segnalato dall'AM il 12.08.88 quale operatore MIO in servizio la sera del 27.06.80. Gli veniva mostrato il rapporto di servizio del 27.06.80, in ispecie nella parte ove si legge che la mattina successiva all'incidente del DC9 il sito chiese il permesso di lavorare a basso regime per permettere la registrazione della traccia LE157. Sulla questione non ricordava nulla. Sulla conversazione registrata sul nastro VI di Ciampino delle ore 20.04, escludeva di aver preso parte a tale conversazione, in quanto in essa ricorrevano termini tecnici a lui sconosciuti. Quanto agli interlocutori di tale conversazione, ricordava con il nome di Nicola certo La Porta, con il nome di Sandro certi Fabbretti e Ciangherotti, con il nome di Mario nessuno.

Sentito nuovamente in data 03.10.95 gli veniva dato atto che la sera del 27.06.80 non era in servizio, bensì lo era stato il suo collega Miracco Luigi, come era emerso dal registro del MIO sequestrato nel luglio 94.

Callieri Fabio, maresciallo operatore MIO, nell'80 prestava servizio presso il 21° CRAM di Poggio Ballone quale addetto alla sala computer come MIO. Non ricordava di essere stato in servizio la sera del 27.06.80. Precisava che nel registro del rapporto operativo del servizio di sala operativa, laddove compare la dicitura e la sigla dell'operatore montante, questa era riferita a colui che prendeva servizio al termine del turno; quindi, come si evinceva da tale registro, egli aveva preso servizio alle ore 06.00 del 29.06.80, mentre l'operatore del 28 era Mezzabarba. Non ricordava chi avesse effettuato riduzioni dati durante quel turno.

4.10. I programmatori del sito nel 1980.

Stasio Fausto, maresciallo programmatore. E' un personaggio che è entrato nel procedimento penale non solo per la sua funzione di

programmatore svolta nel sito di Poggio Ballone, ma anche quale sottufficiale addetto presso la Brigata Tecnica Addestrativa di Borgo Piave, quando nel novembre 88 si rinvenne, su richiesta del capitano Di Natale del 6° Reparto dello SMA, le copie dei nastri di Marsala e gli fornì alcuni chiarimenti tecnici. E' un teste che conosce e ricorda bene sia le vicissitudini di Poggio Ballone dell'80 che quelle di Borgo Piave dell'88. In entrambe le vicende ha reso dichiarazioni palesemente reticenti.

Sentito in data 10.11.95 riferiva che nell'80 era impiegato presso il 21° CRAM di Poggio Ballone come programmatore. Non ricordava di aver effettuato una riduzione dati relativa all'evento della caduta del DC9 Itavia; precisava che nel fine settimana rientrava sempre ad Ariccia dove risiedeva la propria famiglia. In caso di esigenze immediate era reperibile presso il collega Vassallo abitante a Castiglione della Pescaia (GR). Alla visione del registro "rapporto operativo del controllore relativo al MIO nella parte relativa al 27-28 giugno 80 e al 12.07.80, affermava che nonostante l'annotazione letta non riusciva a ricordare nulla della riduzione dati prodotta in quei giorni; sull'annotazione del 12.07.80 ove era riportato "manutenzione per D.R." spiegava che secondo lui si trattava di una manutenzione programmata, e non di una riduzione dati di un nastro in particolare, perché in tal caso il MIO avrebbe dovuto annotare di quale nastro si procedesse alla riduzione.

Per quanto a sua conoscenza, Poggio Ballone non aveva alcun apparato per la smagnetizzazione dei nastri; il reinserimento dei nastri utilizzati seguiva un ciclo di 30/40 giorni, salvo diverse disposizioni dell'Ufficio Operazioni. Nella sezione programmatori non erano in possesso di nastri nuovi; i nastri vergini venivano conservati al magazzino MSA e potevano essere prelevati su richiesta dalla Sezione programmatori tramite l'Ufficio Operazioni. La circostanza che i nastri nr.60 e nr.61 non apparissero riutilizzati il 31.07.80, e che tale numerazione dei nastri riapparisse il 22.08.80, gli lasciava supporre che tali nastri non fossero nella disponibilità del MIO il 31.07.80, che al termine del nastro 59 fu costretto a utilizzare il nr.62. La mancata disponibilità poteva essere causata da una conservazione o addirittura da un prelevamento dei nastri su autorizzazione dell'Ufficio Operazioni; quando il 22.08.80, nella cronologia della riutilizzazione dei nastri dopo il nastro nr.59 furono utilizzati i nastri nr.60 e 61, probabilmente si impiegarono nastri nuovi, circostanza che non doveva essere riportata sul registro MIO.

Riferiva di non aver mai redatto delle cartine in merito alla vicenda di Ustica. Come programmatore era in grado di copiare un nastro registrato a Poggio Ballone; questa operazione poteva essere compiuta fermando il

sistema per il tempo necessario alla registrazione. Per tale ragione era sicuro di non aver fatto tale tipo di operazione in quel sito. All'epoca era possibile con il sistema in uso a Poggio Ballone effettuare delle riduzioni on - line; a suo dire anche un MIO poteva essere in grado di farle, anche se era più semplice "off-line". Il capo Ufficio Operazioni per la trasposizione di plottaggi su cartina, avrebbe richiesto ausilio alla Sezione programmatori; tuttavia non ricordava una circostanza del genere. Questa Sezione, per quanto egli ricordava, non aveva a disposizione un timbro tondo, ma soltanto quello lineare che indicava l'ufficio. Nell'ipotesi di inoltre al altro ufficio di una data reduction, non ricordava se ogni pagina dovesse essere timbrata; aggiungeva inoltre che se si trattava di materiale classificato, la competenza passava all'ufficio NATO.

In data 13.02.96 viene sentito sulle anomalie presenti nei tabulati di riduzione dati e sulla sua missione a Borgo Piave dal 2 al 5 luglio 80. Gli viene fatto notare che nella THR si ha una ripetizione a partire dalle 19.32.276Z per circa cinque minuti, ma non riesce a fornire alcuna spiegazione in merito. In particolare risponde che, effettuando una riduzione dati con comando "ID12", non dovrebbe assolutamente verificarsi una tale ripetizione; era la prima volta che notava simili anomalie su una THR senza alcun messaggio di diagnostica. Non è possibile, continua, che sul nastro di recording sia registrato un duplicato di una parte già registrata, nè che il programma di riduzione ritorni indietro per ristampare una parte di quanto già stampato. E' probabile che il nastro dal quale è stata effettuata la riduzione dati che gli viene mostrata, sia una copia e che le anomalie derivino da copia di nastro malfatta dal nastro originale.

Non ricorda di aver mai fatto copie di nastri di registrazioni dati, nè ricorda di aver portato alcunchè a Borgo Piave. In genere quando si portava o spediva materiale dal sito alla BTA-DA di Borgo Piave, si trattava di nastri o listing cioè riduzioni dati o cartine.

Al teste viene contestato che dal registro dei certificati di viaggio di Poggio Ballone acquisiti il 15.11.95 risulta che egli si è recato dal 2 al 4 luglio 80 a Borgo Piave, con la seguente motivazione: "consegna e ritiro materiale". Egli risponde di non rammentare l'oggetto consegnato e ritirato a Borgo Piave. Ritiene che sia possibile che il sito di Poggio Ballone abbia proceduto alla effettuazione di una copia del nastro di registrazione in conseguenza della richiesta di un ente superiore di consegnare il nastro originale. A Poggio Ballone era possibile effettuare copia dei nastri di registrazione. Non ricorda di essersi mai recato a Borgo Piave per effettuare delle THR durante il periodo di servizio a Poggio Ballone. Non ha memoria di quante missioni, a Borgo Piave o presso altri enti, abbia effettuato nell'80.

Normalmente quando l'ufficio programmazione di Poggio Ballone inviava delle THR, queste venivano timbrate e numerate progressivamente. Non ricorda assolutamente di una spedizione di nastri magnetici da Poggio Ballone a Trapani Birgi nel luglio dell'80. La prassi in caso di incidenti aerei era che i nastri venissero consegnati all'ente che li richiedeva. Successivamente i nastri erano restituiti e riutilizzati oppure ne venivano presi in carico di nuovi.

Vassallo Raffaele, maresciallo programmatore, era insieme a Stasio il programmatore del sito. Da vari anni all'estero in Belgio, il suo nominativo è emerso nel 96 dagli esami testimoniali.

Esaminato in data 17.04.96 riferisce di essere in servizio presso Shape a Mons, come civile. E' un B5 ed ha funzioni di programmatore della Divisione NACOSA, Nato Communication System Agency, competente per parte dei sistemi di computerizzazione della NATO. Nell'80 era nell'AM ed aveva il grado di maresciallo di 3^a classe, con mansioni di programmatore del sistema Nadge. Per quanto concerne l'incidente di Ustica, non ricorda di aver posto in essere condotte particolari. Non sa dire con esattezza se tra fine giugno e luglio di quell'anno fosse in servizio. In genere all'epoca prendeva le ferie tra luglio ed agosto. Aggiungeva che in caso di incidente, se vi erano problemi, i nastri venivano conservati oltre i trenta giorni di routine. Avevano una scorta di nastri che bastava per oltre trenta giorni, per cui dopo questo termine essi venivano generalmente reimpiegati. Una volta accantonati i nastri d'interesse, la decisione veniva dal capo Ufficio Operazioni o dal comandante; il capo Ufficio Operazioni poteva disporre la riduzione, sia di iniziativa che su richiesta di enti superiori. La riduzione veniva materialmente eseguita dal MIO e quindi rimessa nelle mani dell'Ufficio Operazioni. Non sapeva poi che cosa avvenisse presso quell'Ufficio, giacché pur lavorando alle sue dipendenze non ne faceva parte. Ricorda di aver eseguito delle riduzioni, ma non sa dire se per l'incidente di Ustica. Comunque non ha mai visto riduzioni concernenti questo incidente. Non ha mai preso parte a lavori di trasposizione di dati di tabulati su carte geografiche. Non ha mai visto cartine con tracce della sera di Ustica. All'epoca la trasposizione dei dati dei tabulati su cartine poteva essere compiuta da ufficiali e sottufficiali dipendenti dell'Ufficio Operazioni, oppure da personale della sala operativa con la qualifica di controllori della Difesa. All'epoca la riduzione dati on-line a Poggio Ballone non era possibile. Era possibile, per quanto egli ricorda, forzare il programma a seguire una certa traccia on-line ed avere la stampa di questa traccia in tempo reale. Gli pare impossibile che su un nastro recording possano essere registrati gli stessi dati due volte con lo stesso orario. Ribadiva di non aver

mai confezionato una riduzione dati in quattro copie da inviare al SOC di Monte Venda nell'80. Venivano fatti visionare al teste gli undici grafici trasmessi dal 21° CRAM di Poggio Ballone in data 14.07.80 all'ITAV; in merito ha riferito di non riconoscere in dette cartine la propria grafie e la numerazione; crede che a compilare dette cartine debba essere stato personale dell'Ufficio Operazioni. All'epoca ricorda in tale Ufficio il maresciallo Bonamici. Riferiva che un nastro recording dove erano stati registrati dati relativi ad un incidente di volo, veniva conservato nella cassaforte del capo Ufficio Operazioni. Se alla fine del ciclo di rotazione l'operatore MIO non inseriva il nastro nel computer, questo fatto potrebbe essere spiegato come una distrazione dell'operatore MIO nell'inserimento o perché quel nastro era stato prelevato e conservato dall'Ufficio Operazioni.

Del confronto del 17.04.96 già s'è detto al proposito di Stasio.

4.11. I comandanti e capi Ufficio Operazioni del 21° CRAM.

Nel gennaio 91 il tenente colonnello Arrivas Carlo è comandante del CRAM di Poggio Ballone dal 1988. E' colui che consegna la prima volta l'elenco del personale in turno la sera del 27 giugno 80 nel mese di agosto di quell'88, alla contestazione del fatto che il maresciallo Dettori non fosse stato inserito nell'elenco comunicato all'AG, ha dichiarato: "può darsi che Dettori non sia stato messo, perché, essendo morto, era stato dimenticato...". Fatto notare che anche il capo controllore capitano Gari era già deceduto in quella data ma era stato inserito nell'elenco, ha risposto che il nominativo dell'ufficiale risultava dai brogliacci della sala operativa. Non ha ricordato se il Dettori fosse inserito nel turno di servizio "Delta" la sera del 27.06.80. Riferiva di conoscerlo come un elemento in gamba, di carattere amabilissimo. Rammentava di averlo incontrato a Grosseto a giugno durante una vacanza in compagnia di un sottufficiale francese di cui non ricorda il nome. Tempo dopo fu chiamato dall'Addetto militare italiano in Francia, che gli chiese di accertare dove fosse finito il Dettori che era scomparso dalla sede della missione. Si accertò che stava presso la propria abitazione in condizioni di salute psichiche non buone. "Il maresciallo Buccelli mi riferì tempo dopo che il Dettori vedeva spie. Dopo qualche tempo seppi che il Dettori si era suicidato. Nel frattempo il Dettori era stato sottoposto a due visite mediche legali presso l'Istituto medico legale dell'AM di Roma". Riferiva, inoltre, di aver conosciuto un francese ospite di Dettori presentatogli dallo stesso come un sottufficiale della base radar

presso cui era stato in missione in Francia. Lo ha rivisto solo per pochi istanti nell'autunno o nell'inverno dell'86.

L'ufficiale precisava il successivo 17 febbraio, in riferimento al sottufficiale francese amico del Dettori, che era un soggetto mingherlino, biondastro, con i baffi.

Pagliacci Stefano, guida caccia nell'80 - capo Ufficio Operazioni nell'agosto dell'88, escusso in data 06.06.90, sugli undici fogli di plottaggio acquisiti il 12.08.88, riferiva di esser stato all'epoca incaricato dall'allora comandante del 21° Gruppo radar tenente colonnello Arrivas di effettuare le fotocopie anche degli undici plottaggi. Aveva riconosciuto per propria la firma apposta per copia conforme. Nel giugno 80 prestava servizio a Poggio Ballone come controllore d'intercettazione. I collegamenti tra Poggio Ballone e Marsala avvenivano via link e a mezzo di collegamento telefonico. La sera del 27.06.80 non era in servizio.

In data 18.01.91 escusso circa le modalità di compilazione degli elenchi del personale in servizio il 27 giugno 80, riferiva che i turni erano stati redatti in base ai ricordi delle persone interpellate, in quanto non esisteva alcuna documentazione da cui estrapolarli.

Guerrini Giulio, tenente colonnello comandante del CRAM dall'88 al 91, escusso in data 06.06.90 dichiarava che nell'anno 89 gli era pervenuta la richiesta di acquisizione delle registrazioni radar del giorno 27 giugno 80, documentazione che egli aveva consegnato ai Carabinieri, custodita in cassaforte. Gli undici plottaggi erano già stati acquisiti in copia l'anno precedente. Nell'89 a Poggio Ballone non esistevano né nastri né tabulati delle registrazioni radar del 27.06.80. Ricorda che nel verbale di sequestro del 5 giugno 90 fece verbalizzare che egli non conosceva il significato del tabulato Wintr, richiesto specificatamente dall'AG nel provvedimento.

In data 11 gennaio 91, riferiva che nel periodo dell'incidente di Ustica vi era un collegamento tra Nizza e Poggio Ballone; e non vi erano all'epoca radar di scoperta in Corsica. All'epoca erano già in funzione gli Awacs; questi aerei non erano però in dotazione alla NATO, bensì solo alla Forza Armata statunitense. E' certo che nell'80 non vi erano collegamenti tra questi aerei ed i nostri siti radar. Nel prender visione delle annotazioni relative agli Awacs sul registro guida-caccia, riferiva che si trattava di istruzioni impartite ai guida-caccia perché non consentissero avvicinamenti eccessivi a voli Awacs, in quanto vi erano rischi per l'incolumità dei piloti e per la sicurezza del volo, a causa della grande potenza dei radar imbarcati. Non è stato in grado di riferire i criteri usati per la compilazione dell'elenco che è stato consegnato a suo tempo alla magistratura. Egli al tempo del disastro di Ustica si trovava in Francia in missione.

Berta Mauro, comandante in sede vacante dal 93 al 94, escusso in data 25.07.94, in merito alla documentazione ritrovata dal CRAM e sequestrata in data 14.07.94 a Poggio Ballone, dichiara che a seguito del fermo radar, nel giugno 94 per lavori di sostituzione dell'impianto, aveva dato incarico al maresciallo di 1^a classe Branca Salvatore, addetto all'Ufficio Operazioni, di sistemare tutta la documentazione posta nel sottotetto della palazzina Comando. In quella circostanza il sottufficiale, verso la fine del mese di giugno, aveva rinvenuto quella documentazione ed immediatamente ne aveva disposto l'invio allo SMA di Regione. Nel novembre 95 veniva accertato che l'ordine era stato impartito nell'ottobre 93, periodo in cui il sottufficiale inizia la ricerca e sistemazione del plottaggio.

4.12. Ufficiali e sottufficiali in servizio al 21° CRAM negli anni 1980 e 1994.

Dolce Carlo, capitano, addetto alla Sezione addestramento nel 90 e capo controllore nell'80, escusso in data 19.02.92, dichiarava che nell'80 era in servizio a Poggio Ballone quale addetto alla detta sezione. Non ricordava se all'epoca era stato inviato a Trapani-Birgi il nastro delle registrazioni radar del 27.06.80 o soltanto i tabulati di data reduction. Ribadiva che anche nell'80 l'operazione di scramble veniva comandata da Poggio Ballone; la decisione veniva presa dal capo controllore del sito o dal capo controllore del SOC.

Felici Lino, capitano, nell'80 capo controllore, in servizio il 27.06.80 con turno denominato "Bravo", escusso in data 18.01.91, dichiarava che i turni erano redatti dal capo Ufficio Operazioni, all'epoca il capitano Pongiluppi. Per i sottufficiali si seguiva la progressione delle varie lettere, Alpha-Bravo-Charly-Delta . Non ha saputo dire se nel giugno 80 vi era anche un turno Echo. E' l'ufficiale che sigla in arrivo al CRAM il telex della 3^a Regione Aerea il 10 luglio 80. Infatti quel giorno era capo controllore in sala operativa nel turno pomeridiano.

Buccelli Adriano, maresciallo, addetto all'Ufficio Comando, in data 05.03.92, dopo che si era proceduto all'ascolto delle registrazioni intercorse tra Poggio Ballone con Palermo, Marsala e Ciampino, ha riconosciuto nella terza telefonata la voce del capitano Gari, nella decima telefonata quella del maresciallo De Giuseppe, nell'undicesima ha riconosciuto la voce di De Giuseppe affermando di non conoscere le altre.

Bonamici Aldo, maresciallo, escusso in data 29.04.96, ha dichiarato che nell'80 era in servizio presso il 21° Gruppo radar di Poggio Ballone come addetto alla Segreteria dell'Ufficio Operazioni con il grado di sergente maggiore . Nell'80 il responsabile dell'Ufficio Operazioni era il capitano Pongiluppi. Nella segreteria era custodita varia documentazione classificata e nella stanza del capo Ufficio Operazioni erano custodite le pubblicazioni NATO e tutti quei documenti dei quali egli riteneva necessaria la conservazione all'interno di spazi sicuri. Riconosceva come propria la grafia sulla cartella "attività giugno 80" sequestrata il 14.07.94; non ha mai collaborato alla redazione di plottaggi su cartine.

Fabbri Renato, maresciallo, addetto al Nucleo Comando del CRAM, individuato solo nel 96 dopo il ritrovamento della documentazione del luglio 94. E' il sottufficiale che ha protocollato con la sua grafia la lettera del 13 luglio 80 inviata a Trapani Birgi e quella del 14 luglio trasmessa al 1° ROC e all'ITAV. Ha manoscritto anche la copia conforme all'originale sulle undici cartine, poi rinvenute all'ITAV. Non ha redatto alcuna delle cartine trasmesse. Non ricorda di aver confezionato alcun plico contenente la documentazione da inviare a Trapani. Come già detto nell'analisi del sito, è singolare il fatto che proprio di domenica è avvenuto il protocollo della lettera e l'invio della trasmissione, ma nonostante questa particolare circostanza il teste non ricorda.

Branca Salvatore, maresciallo, escusso in data 27.07.94, ha dichiarato che nell'80 rivestiva il grado di maresciallo di 3^a classe e prestava servizio presso il 21° Gruppo radar di Poggio Ballone con l'incarico di assistente al capo controllore di sala operativa. In relazione alle modalità di ritrovamento della documentazione sequestrata in data 14 luglio 94 riferiva che a seguito di un fermo radar aveva ricevuto l'incarico nel maggio 94 dal tenente colonnello Berta di riordinare l'archivio dell'Ufficio Operazioni, situato nel sottotetto della palazzina Comando. Durante la catalogazione dei documenti presenti, coadiuvato da altri sottufficiali, verso la fine del mese di maggio aveva rinvenuto documenti relativi al periodo maggio-giugno-luglio 80 e li aveva immediatamente consegnati al suo comandante. Nel novembre 95 si è accertato che il sottufficiale aveva ricevuto l'incarico nell'ottobre 93 e non nel maggio 94.

Casella Michele, maresciallo, escusso in data 25.07.94, dichiarava che nell'80 prestava servizio al 21° gruppo con l'incarico di addetto alla sezione difesa. Con riferimento alle modalità di ritrovamento di tutta la documentazione sequestrata il 14.07.94, in possesso del 21° Gruppo radar Ufficio Operazioni, confermava la versione di Branca; dichiarava cioè che a seguito del fermo radar, nel giugno precedente per sostituzione dello stesso,

l'ufficiale addetto all'Ufficio Operazioni aveva dato incarico al maresciallo di 1^a classe Branca Salvatore di rimettere a posto tutto il carteggio dell'Ufficio Operazioni sito nel sottotetto della palazzina Comando. In questa circostanza il Branca, verso la fine del mese di giugno aveva rinvenuto la suddetta documentazione sottoponendola al vaglio del comandante che aveva immediatamente disposto l'invio degli atti alla 2^a Regione Aerea per il successivo inoltramento all'AG. Anche per lui vale quanto accertato nel novembre 95, cioè che le operazioni di verifica della documentazione custodita nel sottotetto avevano avuto inizio nell'ottobre 93 e non nel giugno 94 come da lui affermato.

4.13. I corrieri delle consegne alla Magistratura e ai Comandi superiori nell'80.

Capuano Fiorino, sergente maggiore, in data 29.11.95 ha dichiarato di aver prestato servizio nell'80 quale addetto all'Ufficio Operazioni del 21° CRAM di Poggio Ballone. Durante la sua permanenza a Poggio Ballone è stato impiegato solo una volta come corriere, sempre nell'80 per la consegna di un plico a Monte Venda; in quella circostanza il capo Ufficio Operazioni era il capitano Pongiluppi. Ha ricordato che faceva caldo e probabilmente era un mese estivo. Non ha ricordato cosa contenesse il plico né se gli fosse stata rilasciata una ricevuta. Il plico era già confezionato quando gli era stato consegnato dall'Ufficio Operazioni. La confezione probabilmente era stata fatta dal maresciallo Bonamici o Fabbri. Sul registro certificati di viaggio la missione risulta effettuata il 14 e 15 a Monte Venda.

Tarducci Marco, sergente, assistente controllore Difesa Aerea, dichiarava, in data 29.11.95, di aver prestato servizio nell'80 presso il 21° CRAM di Poggio Ballone. Nel periodo di servizio in detto sito era stato comandato quale corriere una sola volta per consegnare due plichi forse a Villafranca, su disposizione del capo Ufficio Operazioni capitano Pongiluppi. In quel periodo il 21° era comandato dal maggiore Eusepi. Egli non ha mai partecipato o assistito alla redazione di cartine. Durante la sua permanenza in Aeronautica, da cui si era congedato nell'82, non è stato mai interessato alla vicenda di Ustica. La sua missione risulta, dal registro certificati di viaggio, compiuta il 10 luglio 80 a Monte Venda. Ricorda di aver consegnato il plico alla sede di Abano Terme e non a Monte Venda.

Maresio Luigi, vice comandante in seconda presso il 4° Stormo AM di Grosseto. È l'ufficiale che unitamente al collega Gon, trasportò, come

più volte s'è visto, il 13 luglio 80 il materiale documentale proveniente da Poggio Ballone a Trapani Birgi. In data 26.03.92, escusso sulle modalità di trasporto del plico da Poggio Ballone a Trapani-Birgi il 13.07.80, dichiarava che qualche giorno dopo il disastro di Ustica - da due a dieci giorni - ricevette l'incarico di portare un plico a Trapani. Venne a sapere che si trattava dei nastri di Poggio Ballone, perché gli fu detto che era urgente portarli a Trapani, in quanto erano attesi dal procuratore che seguiva le indagini sull'incidente di Ustica. Constatò che effettivamente si trattava di nastri, perché, così riferiva, "attraverso l'involucro si intuiva che il contenuto era una scatola metallica di forma circolare". Essendo previsto un volo diretto furono prescelti due piloti anziani, lui ed il tenente colonnello Gon. L'incarico gli venne affidato dal comandante di Stormo. Non ricordava a chi consegnarono il plico a Trapani nè si vi furono scritture di carico e scarico.

Nel confronto con Gon - Pentericci e Baruffini in data 07.07.95, dichiarava che gli fu detto di portare un pacco da Poggio Ballone a Trapani. Atterrarono a Trapani. Era tutto previsto. Dalle dimensioni del plico immaginò che si trattasse di nastri. Quando arrivarono a Trapani, la consegna avvenne sulla pista ove vi era del personale che li stava aspettando. Non ricorda fisicamente le persone che li attendevano; gli sembra che ci fosse stata una macchina civile, forse della polizia; ricorda una persona che gli disse "da parte della Procura". Sicuramente c'erano delle persone in divisa, e lui per certo era il più alto in grado; dall'altra parte non ricorda chi fosse il più alto in grado, certamente non era il colonnello Pentericci, da lui già in precedenza conosciuto. Quando riferì di aver consegnato il plico al comandante o al capo Ufficio Operazioni di Trapani era stato per un ragionamento logico, cioè perché essendo il vice comandante di Grosseto si aspettava di trovare un pari grado di Trapani. Non diede molta importanza a tale missione; la sua unica preoccupazione era il volo e non il plico. Fu il comandante Tacchio a dirgli di andare a Trapani; non gli sembra che ci siano stati degli accordi pregressi; crede che Trapani fosse a conoscenza della missione del piano di volo. Ha conosciuto il colonnello Cespa al tempo dei fatti comandante di Marsala, ma in data successiva; non gli sembra che sia stato costui a ricevere il plico. Rammenta di non aver visto il Pentericci all'atto della consegna del plico; la circostanza del suo grado e dell'incarico gli fece ritenere che doveva essere presente il comandante di Trapani o il capo Ufficio Operazioni al momento dell'arrivo. Il ricordo di aver effettuato la consegna e di essere ripartito subito dopo un caffè, gli fece pensare che il plico era stato ritirato da qualcuno che non conosceva. Le persone che gli vennero incontro certamente erano ufficiali. Escludeva di aver consegnato il plico a Pentericci. Precisava che egli non

doveva conoscere il contenuto del plico consegnato sulla pista di Trapani, aggiungendo: “Mi sentirei di escludere che il plico sia stato ricevuto dal colonnello Pentericci”. Non ricordava a chi riferì l’esito della missione; probabilmente anche se era domenica, ne aveva parlato con il comandante del 4° Stormo.

Il generale Maresio in data 26.07.95 depositava una memoria nella quale riportava le considerazioni sulla missione del 13.07.80. “Su tre campi si sono mosse le mie riflessioni dopo il confronto. Uno è quello riferito alla missione di volo, l’altro è la situazione dopo l’atterraggio, il terzo, indubbiamente più delicato e palesemente imbarazzante al momento del confronto, riguarda le figure degli ufficiali presenti al confronto stesso. Il tenente colonnello Gon - senz’altro sempre apprezzato come pilota ed affidabile come ufficiale - mi ha francamente deluso per il comportamento nella circostanza, oggi emerso; soprattutto se penso alla compilazione del libretto di volo (mancata annotazione dello scalo tecnico su Grazzanise), grave superficialità nei miei confronti, visto che, come ho precisato, di lui mi fidavo per i vari adempimenti connessi con la missione. Il Baruffini invece lo conoscevo molto poco, direi quasi solo di nome. Diverso è per Pentericci, per il quale la stessa designazione a comandante dell’aeroporto di Trapani (all’epoca non c’era il 37° Stormo) sta ad indicare, attesa la provenienza dai corsi dell’Accademia, la scarsa valenza nell’organizzazione aeronautica. All’epoca la conoscenza era nominale. In seguito l’ho avuto alle dipendenze quando io ero capo di SM della 1ª RA ed egli comandava Aviano. Anche questo comando, comando di aeroporto, sta ad indicare che la F.A. non lo ha mai ritenuto in grado di affrontare le problematiche operative di uno Stormo. Personalmente ho avuto degli scontri e, in estrema franchezza, non ha mai goduto della mia stima, come ho già avuto modo di esprimere alla S.V.. In sintesi, sento il dovere di sottolineare alla S.V. l’opportunità di sentire il personale di servizio quel giorno a Trapani (picchetto/giornata/ispezione) nonché il personale del settore telecomunicazioni, data la mancanza di un solido appiglio nei ricordi sia di coloro che erano all’epoca investiti da incarichi di Comando sulla base e sia dell’ufficiale al quale era stato affidato il plico e stante la “disorganizzazione” emersa.” Questa memoria è stata ovviamente prodotta dopo il confronto di cui si dirà.

Gon Alessandro, capo Ufficio Operazioni presso il 4° stormo AM di Grosseto. E’ l’ufficiale che il 13 luglio 80, unitamente al collega Maresio, trasportò il materiale documentale consegnato dal corriere di Poggio Ballone a Grosseto. Lo stesso firmò anche la ricevuta di presa in consegna al corriere di Poggio Ballone. Escusso in data 26.03.92 sull’autenticità della ricevuta di Poggio Ballone e le modalità di consegna della documentazione il

13.07.80, riferiva di aver compiuto in una domenica di luglio un volo Grosseto-Trapani diretto con un Macchi 326 per portare in quella base le registrazioni radar di Poggio Ballone. Con lui c'era il colonnello Maresio responsabile della missione in quanto più anziano di lui. Prendendo visione di una ricevuta datata 13.07.80 a sua firma, che riconosceva, riferiva che si trattava della ricevuta del plico in questione. Il plico era chiuso, ma ben si poteva notare che conteneva una sorta di "pizza" metallica di forma circolare come quelle per le pellicole cinematografiche. Il viaggio di andata avvenne di mattina. Non ricorda a chi fu consegnato il plico. Gli sembra che fosse destinato a Marsala.

Come s'è detto è stato tenuto, in data 07.07.95, un confronto tra il generale Maresio, il colonnello Pentericci e il colonnello Baruffini, il secondo e il terzo nell'80 rispettivamente comandante e vice comandante di Trapani Birgi. L'atto ebbe ad oggetto la missione del 13.07.80. Il Gon dichiarava che a Birgi vi erano sicuramente due o tre persone. Aveva fatto firmare la ricevuta alla persona che prese in consegna il plico; successivamente riconsegnò la ricevuta a qualcuno di Grosseto che non ricorda. Doveva esserci necessariamente una ricevuta nella quale si dava atto della consegna a Trapani del plico con la firma di chi lo aveva ricevuto. Non era tassativo salutare il comandante della base dove si atterrava. Colui che compilò la lettera di trasmissione doveva aver controllato che tutto il materiale fosse in ordine. Il fatto che il plico da Grosseto era stato consegnato è dimostrato dalla lettera di trasmissione all'ITAV, nella quale è detto che era stato inviato anche il plico di Grosseto. Certamente il plico è stato consegnato ad un militare, ma non sapeva precisarne il grado. Ribadisce che la persona alla quale aveva consegnato il plico gli aveva firmato una ricevuta. Egli aveva firmato a sua volta una ricevuta di presa in consegna da Poggio Ballone e in quella occasione gli era stata consegnata anche una ricevuta da far firmare a Trapani. Ricevuta, quest'ultima, che egli aveva riconsegnato all'Ufficio Comando di Grosseto. Tra le persone che stavano aspettando il plico sulla pista, una certamente indossava una divisa azzurra. Consegnò la ricevuta all'Ufficio Comando dello Stormo, ma non al comandante in persona. Pentericci e Baruffini hanno escluso addirittura i fatti e cioè che il materiale dovesse essere concentrato a Trapani Birgi e che mai fosse pervenuto alcunchè di seguito avviato a Roma.

Gli avieri in servizio quella sera del 27 giugno erano Meloni Jean Louis, Gaziano Antonio, Pingitore Santo, Corti Alessandro, Sanita Enrico e Di Giacinto Massimo. Nessuno di loro ricorda alcunchè dell'incidente del DC9 Itavia.

4.14. I dati radaristici.

Quanto agli eventi radaristici rilevati dal sito – anticipando alcuni punti di quanto si scriverà nella parte relativa alle perizie – si deve in primo luogo rammentare che la traccia del DC9 Itavia venne inizializzata dal sito di Poggio Ballone con il Nato Track Number LE157, traccia reale registrata alle ore 18.23Z e codice SIF3 nr.1136. Successivamente ricevuta in cross tell come remota e registrata alle ore 18.58Z dal sito di Marsala, con il NTN AJ421.

Del sito di Poggio Ballone vi sono agli atti, come già detto, quattro copie di Track History relative alle registrazioni radar del 27.06.80 dalle ore 18.00Z alle ore 21.15Z. Tutte e quattro, lo si ripete, presentano dei vuoti di registrazione; precisamente come già s'è rilevato, tre di esse presentano un gap tra le 18.30Z e le 18.33Z, la quarta tra le 18.31Z e le 18.36Z; non si hanno quindi le registrazioni tra le 18.31Z e le 18.33Z; gap questo la cui copertura avrebbe favorito l'individuazione del traffico da esercitazione sul Tirreno avvenuto nel pomeriggio del 27.06.80 e la particolare situazione verificatasi sulla Toscana tra le 18.25Z e le 18.40Z, su cui più diffusamente in seguito. Inutile ribadire che la mancanza dei nastri di registrazione ha impedito la CDR, e così l'esame del comportamento degli operatori del sito in alcune situazioni quali emergenze, sovrapposizioni di tracce, dati di missione ed altri.

Una prima situazione meritevole di attenzione in questa sede concerne la presenza dell'Awacs sull'Appennino tosco-emiliano, rilevabile sulla THR di Poggio Ballone dalle ore 18.20Z in concomitanza col passaggio del DC9 Itavia e dei due F104 che navigano accoppiati - uno dei due F104 atterrerà in emergenza a Grosseto. In particolare trattasi della traccia LG521-LE206-LE207 corrispondente ad un velivolo militare con risposte al SIF1=10, al SIF2=1000 ed al SIF3=1022 e 1043. Per la Nato è un velivolo del Comando di Attacco Britannico; infatti l'ACP 160 lo qualifica come UK Strike Command. L'IFF1=10 comunque designava, nel 1980, l'Awacs, come riferito anche dai testi Del Zoppo e Di Giuseppe. Si muove a velocità ridotta, quasi stazionando, per circa venti minuti, sull'Appennino tosco-emiliano per poi proseguire in direzione Nord-Est verso il Friuli, probabilmente Aviano. Questa sicura identificazione di un Awacs, che peraltro vola secondo modalità operative, consente una prima deduzione di presenza nell'area di traffico per l'appunto operativo. Del resto proprio sul registro dell'IC di Poggio Ballone (turno Delta) è presente l'annotazione

“intercettazione Awacs”. In proposito l’IC della sera del 27.06 cioè il già più volte menzionato capitano De Giuseppe, oltre a confermare che l’annotazione è di suo pugno, dichiara: “ricordo con precisione che la dizione “intercettazione Awacs” voleva dire che quella missione sarebbe stata a disposizione dell’Awacs”. Della missione assegnata, come già s’è scritto, all’Awacs la sera del 27.06.80, nulla è emerso nel corso dell’inchiesta. Del resto, la mancanza dei nastri di Poggio Ballone, e quindi della CDR, e l’assenza delle pagine del registro del MC di Poggio Renatico, non ha permesso di proporre le opportune contestazioni agli operatori del sito.

La seconda situazione è quella che concerne l’F104 che atterra in emergenza su Grosseto. Dalla THR di Poggio Ballone si rileva che il velivolo, tra le 18.26 e le 18.42 squocca più volte il SIF1 73 ovvero emergenza di carattere generale ; il SOS SIF sulla THR risulta uguale a 2, che sta per emergenza confermata; la colonna blink uguale a 1 conferma l’accensione sulla console degli operatori della spia di Alert. I significati di tali dati, più volte smentiti o sminuiti di importanza da esperti AM sentiti in qualità di testi, sono stati invece confermati dagli esperti del NPC di Glons.

Un terzo elemento di rilevante importanza è l’inserimento della LG461, con SIF3 uguale a 1000 e proveniente da Nord-Ovest, nella scia del DC9 Itavia. Tale velivolo si porta sino a poche miglia dall’incrocio col DC9 ed ha SIF3 uguale a 1000, cioè con due zeri finali, circostanza che fa presumere che sia un militare, come è confermato anche dalle testimonianze Del Zoppo e Fagiani. Inoltre, tale traccia scompare, in quota, dagli schermi radar e non se ne intravede nè la prosecuzione nè un eventuale atterraggio. In proposito i periti del collegio radaristico Tiberio-Dalle Mese-Donali annotano: “...dal punto di vista concettuale, non è necessario che venga individuata la traccia dell’aereo che ha effettuato la manovra d’inserimento, anche perché tipicamente tale manovra è fatta in modo da risultare difficilmente rilevabile. Inoltre i vari aeroplani presenti sulla Toscana potevano essere solo il tramite di tale inserimento. In altri termini l’aereo nascosto nella scia del DC9 poteva essere in precedenza nascosto nella scia della coppia di F104 (operazione questa che i velivoli militari effettuano con relativa normalità), o nella scia del velivolo corrispondente alla LG461. In tutti questi casi ben difficilmente sarebbe rimasta traccia sui tabulati radar della operazione”.

Deve tenersi presente che uno dei due F104 che probabilmente assistono all’inserimento del terzo velivolo, atterra a Grosseto squoccando il SIF1 uguale 73 codice, che sta a significare emergenza generale e non emergenza velivolo. Tale dato è confermato in THR ove il SOS-SIF è come

s'è detto, settato a 2, ovvero emergenza confermata, ed il blink è settato ad 1, ovvero accensione della spia di Alert sulle consoles degli operatori. In ogni caso mai è stato spiegato nel corso delle dichiarazioni rese quale tipo di emergenza generale avesse intenzione di segnalare il pilota dell'F104. Non essendo tra l'altro disponibili i nastri di registrazione di Poggio Ballone, non si è mai potuto procedere, come già detto, alla riduzione dei Console Data, da cui sarebbero emerse le azioni e reazioni degli operatori a tale situazione di emergenza. Infine si rileva che proprio nel momento del probabile inserimento e della telefonata da Ciampino (18.30Z) - prima il sistema rileva la traccia AA433 SIF1=00 e SIF3=1136 (come il DC9) - che segnala la fuoriuscita di un velivolo militare dalla zona Delta, la THR di Poggio Ballone risulta "mutilata" per circa due minuti (18.31-18.33).

Comunque di un velivolo associato al DC9 che percorre a quota più bassa l'A14, dà conto anche il plottaggio reperito nel corso del sequestro del 14.07.94 presso il sito di Poggio Ballone. Tra le ore 18.29 e le ore 18.32 (18.31 e 18.32 mai reperiti in alcuna THR di questo sito) tale velivolo identificato come "LE157 DC9 IH da Bologna a Palermo" naviga progressivamente dagli 11.400 piedi ai 14.800 piedi mentre è fatto certo che il DC9 Itavia naviga, in quel frangente, alla quota di 27.000 piedi. E' molto significativo notare che mentre nel caso di Poggio Renatico poteva sorgere il sospetto che la quota di 10.000 piedi del presunto DC9, protratta nel plottaggio sino alle ore 18.30, potesse essere stata negli ultimi minuti non aggiornata, nel caso di Poggio Ballone tale quota viene progressivamente aggiornata; il che presume una costante attività dell'addetto al quotometro.

Infine anche la "traccia remota" ricevuta in quell'orario e con risposta al SIF3=1136 alterna, nella relativa colonna della THR, un'assenza di quota con una quota a 10.500 piedi, quest'ultima compatibile con i successivi aggiornamenti "locali" di Poggio Ballone contenuti nel plottaggio sequestrato il 14.07.94 presso il sito. Ma il DC9 naviga, in tutto quel periodo, ad una quota media di 25.000 piedi e ciò è rilevabile sia dalle comunicazioni TBT che dal modo C del radar civile.

A questo punto ci si deve chiedere a quale velivolo siano riferibili la prima parte del plottaggio trasmesso da Poggio Renatico a Potenza Picena e successivamente a Martina Franca ed il plottaggio effettuato a Poggio Ballone, considerato che gli stessi vengono ricondotti al DC9 ma di DC9 non trattasi, bensì di un velivolo che naviga con la stessa direzione e le stesse coordinate del DC9, ma a quote inferiori con distanza verticale di 10.000 piedi circa e considerato anche che non trattasi neanche di alcuno dei velivoli noti naviganti nelle vicinanze del DC9.

Tutto quanto sopra riportato potrebbe spiegare – anzi spiega – perché in occasione delle elaborazioni presso l'ITAV dei plottaggi di tutte le tracce presenti nei tabulati radar militari, l'unica traccia che non fu delineata, la più importante ai fini dell'inchiesta è stata quella del DC9 Itavia.

Altro elemento di rilievo è costituito da una serie di velivoli militari in partenza dall'aeroporto militare di Grosseto, in direzione Sud-Sud-Ovest, che, una volta immessisi nel medio Tirreno, non vengono più registrati, probabilmente perché droppati dal TPO. Anche in questo caso la mancanza della CDR di Poggio Ballone impedisce di comprendere perché tali velivoli, pur essendo militari, non siano stati seguiti da un sito radar della Difesa. L'importanza di tali velivoli è dovuta al fatto che essi decollano da Grosseto tra le 18.18 e le 18.45 in direzione Sud e che quindi potrebbero essere spazialmente e temporalmente compatibili col luogo dell'incidente.

Un altro dato che desta sospetto è la mancata annotazione di tali partenze nei registri della base di Grosseto. Tali voli, che nella THR di Poggio Ballone risultano registrati con il NTN LL013 ad ore 18.18, LL425 ad ore 18.29, AA423 ad ore 18.44 e AA063\LL063 ad ore 18.45, sono sicuramente militari in quanto recanti i SIF1 o 2. In ogni caso tali traffici militari sommati a quelli in precedenza menzionati impongono già una configurazione del cielo di quella sera ben diversa da quella descritta dagli operatori del sito di Poggio Ballone; con presenza piuttosto intensa di attività volativa, ben diversa dalla tranquilla sera d'estate, che pur si voleva accreditare.

Una ulteriore situazione di interesse ai fini dell'inchiesta è data dalla serie di tracce in risalita dal basso Tirreno e rilevabili dalla THR di Poggio Ballone. Alcuni di questi velivoli sono sicuramente militari in quanto recano il SIF1 o il SIF2 oppure recano il SIF3 con i due zeri finali. Inoltre, qualche velivolo gravita al centro del Tirreno, probabilmente quale residuo di una probabile esercitazione pomeridiana e serale sul Tirreno.

In ogni caso, da quanto sopra detto si può desumere una forte intensità del traffico militare in ore serali in periodi di tempo prossimi alla caduta del DC9 Itavia; intervallo di tempo in cui l'AM ha sempre affermato non esserci stato traffico militare operativo in volo.

Ritornando alla vicenda dei velivoli Awacs (Airborne Warning And Control System), sui registri dell'IC del sito, relativi al periodo marzo - dicembre 80, è spesso riportata la consegna "Awacs divieto supersonico R48". Anche la sera del 27 giugno 80 vi era annotata tale consegna. Sulla questione meritano di essere riportate le testimonianze rese dai responsabili dell'aeroporto di Grosseto, dal comandante del CRAM e dal guida caccia in

turno nella sala operativa la sera del 27 giugno 80 a Poggio Ballone nonché quella di un ufficiale in servizio allo Stato Maggiore tra l'88 e il 90.

In data 09.05.91 veniva escusso il colonnello Tacchio Nicola, nell'80 comandante del 4° Stormo AM di Grosseto. Questi prendeva atto che nel mese di giugno 80 vi era stata attività Awacs nella zona di Grosseto. Riferiva di non ricordare l'evento e che comunque tale attività non doveva essergli segnalata, ma doveva essere riferita solo all'Ufficio Operazioni dello Stormo. Rilevava dal registro di sala operativa che per quanto riguardava la presenza di Awacs, vi era il divieto dell'uso del corridoio supersonico fino alle ore 18.00, mentre nel turno dalle 18.00 in poi non vi era una consegna analoga.

In data 21.05.91 veniva escusso il tenente colonnello Maresio Luigi, all'epoca vice comandante del 4° Stormo AM di Grosseto. Costui confermava che all'epoca vi era stata attività di Awacs e che di certo essa veniva compiuta nelle due zone di lavoro dei velivoli dello Stormo e cioè la R48 a la R70. Aggiungeva che gli Awacs avevano la base a Geilenkirchen (Germania) ed una eventuale base di rischieramento a Trapani-Birgi e che non erano mai atterrati a Grosseto. L'attività di tali velivoli veniva comunicata dal Comando NATO della 5ª ATAF di Vicenza e di qui allo Stato Maggiore che rendeva esecutivo ogni ordine NATO. Dallo Stato Maggiore gli ordini esecutivi passavano al Comando di Regione Aerea e da questo a tutti gli enti interessati. Presa visione del registro "rapporto operativo del controllore" - 09.06.80/09.07.80 di Poggio Ballone, rilevava che nel paragrafo "consegne particolari" vi era la dizione "Awacs divieto supersonico R48". Affermava quindi che lo spazio aereo dell'aerovia R48 era da 5000 a 24.000 piedi e non aveva un corridoio supersonico. I velivoli Awacs per spostarsi da un Paese all'altro usavano le aerovie normali.

In data 11.01.91 veniva escusso Eusepi Alberto, nell'80 comandante del CRAM di Poggio Ballone. Riferiva che l'annotazione "Awacs" e simili stava per la presenza di un "Awacs" in zona. Poteva anche significare però che venisse passata la consegna al turno successivo di una certa attività di intercettazione con il velivolo Awacs. A quel tempo gli Awacs non facevano base a Grosseto. Riteneva che non avessero basi fisse in Italia. Quelli che lavoravano nella zona di Grosseto, crede che provenissero dalla Germania.

In quello stesso giorno veniva sentito anche il guida caccia di servizio la sera dell'incidente, l'allora maresciallo De Giuseppe Antonio, in relazione alla consegna riportata nel registro di sala operativa da lui compilato. Questo sottufficiale rilevava che quella sera sul registro non vi era alcuna sua annotazione; e dichiarava che in quel periodo si effettuavano esercitazioni con tale tipo di aereo; il personale di sala però non aveva alcun rapporto con

gli Awacs e il sito veniva solo informato, ma non sempre, di esercitazioni svolte da aerei Awacs con altri aerei. Escludeva che si riferisse alle consegne da rispettare nel caso in cui un Awacs sorvolava il territorio di competenza di Poggio Ballone.

In data 09.09.96 veniva sentito anche il tenente colonnello Ciotti Claudio, tra il 1988 e il 1990 in servizio allo SMA. Costui, prendendo visione di alcune cartine relative al sito di Poggio Ballone e inviate successivamente dallo SMA a quest'Ufficio il 04.11.91, riferiva che nella traccia LL004 si identificava un velivolo Awacs. Rilevava altresì che nella Track History di Poggio Ballone il dato di quota non compariva mai in corrispondenza della traccia LL004. Ricorda che questa traccia è inserita tra le undici cartine inviate da Poggio Ballone nel luglio 80 a Trapani, al 1° ROC e all'ITAV.

In data 16.01.91 questo GI emetteva un decreto di acquisizione di quelle consegne relative ad aerei Awacs di cui è menzione nei registri guida caccia del 21° CRAM di Poggio Ballone nel periodo giugno-luglio 80. In esecuzione del provvedimento venivano acquisite alcune disposizioni emanate dal Comando NATO della 5ª Ataf. In particolare il 21° CRAM comunicava che la dizione "intercettazioni Awacs riportata nel registro guida caccia" si riferiva a qualche documento pervenuto in quell'epoca al Comando del 21° Gruppo radar, da portare a conoscenza del personale della sala operativa. Altresì comunicava di aver concentrato le ricerche nel periodo compreso tra il gennaio 80 e la fine di giugno dello stesso anno, e che i documenti di interesse erano risultati soltanto due, ma non più in possesso del CRAM, poiché già distrutti. Il primo era un documento pervenuto a Poggio Ballone in data 10.03.80, originato dalla 5ª Ataf in data 7 marzo con il titolo "Interception of Awacs" distrutto in data 20.05.88, come da verbale di distruzione 28/88 stilato da apposita Commissione; il secondo documento era pervenuto a Poggio Ballone il 13.03.80, originato dall'Ufficio Operazioni dello SM della 1ª Regione Aerea in data 12 marzo precedente con il titolo "intercettazione velivolo Awacs", e riconsegnato per la distruzione dall'Ufficio Operazioni in data 10.11.88 ed effettivamente distrutto dal punto di controllo NATO in data 16.01.89.

In data 29.01.91 il Comando della 2ª Regione Aerea comunicava al capo di SMA che le ricerche effettuate sulle consegne relative ad aerei Awacs avevano dato esito negativo. Riferiva altresì che presso il 21° CRAM di Poggio Ballone erano stati rinvenuti i registri IC dal 21.03.80 al 09.04.80; dal 08.05.80 al 15.05.80; dal 14.04.80 al 06.05.80; dal 16.05.80 al 06.06.80; dal 15.10.80 al 17.11.80.

Quest'Ufficio, in data 04.02.91, richiedeva ulteriori accertamenti sulla documentazione relativa alle consegne di aerei Awacs, menzionati sui registri "guida caccia" del 21° CRAM di Poggio Ballone nel periodo giugno-luglio 80. In merito veniva acclarato che, tra la documentazione consultata, vi era traccia della registrazione in un registro di protocollo, al nr.024 del 10.03.80, dell'intercettazione contro Awacs; l'esistenza di una lettera dell'Ufficio Operazioni del CRAM in argomento, datata 10.03.80 ed avente per oggetto "intercettazione contro Awacs", indirizzata al Master Controller ed al guida-caccia della locale sala operativa; la presenza di un "verbale di distruzione" datato 20.05.88 redatto dal 21° CRAM e relativo alla distruzione di documentazione in riferimento al numero di protocollo 024.

Il successivo 6 febbraio, infine, veniva emesso un decreto di acquisizione di atti concernenti esercitazioni o comunque presenze nello spazio aereo italiano sovrastante il mar Tirreno e in aeroporti italiani di aeromobili ed Awacs, nel periodo giugno-luglio 80. In data 05.03.91 veniva acquisita documentazione proveniente dalle tre Regioni aeree e dal 3° Reparto dello SMA. La 2ª Regione Aerea, in particolare, comunicava al capo di SMA generale Nardini, che dalle ricerche effettuate non era emersa l'esistenza di alcuna documentazione concernente l'effettuazione di esercitazioni o comunque la presenza di velivoli Awacs nello spazio aereo e sugli aeroporti della 2ª RA nel periodo giugno - luglio 80; gli unici riferimenti a velivoli Awacs consistevano nelle diciture "intercettazioni Awacs" o similari contenute nella documentazione inviata allo SMA il 29 gennaio 91.

In conclusione un sito di sommo rilievo, che si è tentato di far "scompare" nonostante fosse stato ricompreso nel primo provvedimento dell'AG; di cui di fatto è scomparsa la principale documentazione; i cui dipendenti hanno mostrato una totale chiusura nei riguardi dell'inchiesta.

4.15. La vicenda Dettori.

Dettori Mario Alberto, nato a Pattada (SS) il 15.08.48 deceduto "suicida a seguito di impiccagione", era un maresciallo dell'AM, in servizio nell'80 presso la sala operativa di Poggio Ballone. Era inserito di norma nel turno Delta e quindi la sera dell'incidente del DC9 dell'Itavia sarebbe dovuto stare in sala. L'inchiesta iniziò ad interessarsi alla sua figura a seguito delle dichiarazioni della moglie Pacifici Carla. In data 26 novembre

90 costei chiedeva colloquio con questa AG per riferire notizie sul caso Ustica. Riferiva così che il marito aveva prestato servizio a partire dal 72 presso il CRAM di Poggio Ballone; che la mattina del 28 giugno 80, aveva notato che il marito dopo essere tornato a casa dal turno di servizio era in stato di agitazione. Gli aveva chiesto perciò cosa fosse accaduto, ricevendone come risposta “No niente. E’ successo un casino; qui vanno tutti in galera”; che comunque non le aveva mai detto in modo esplicito i fatti verificatisi quella notte; che nel marzo 86 era stato mandato in Francia per un periodo di circa sei mesi, per avvicendamento; che al ritorno dalla Francia aveva manifestato molta preoccupazione mentre prima di quella missione era stato un uomo tranquillo; mostrava infatti comportamenti anomali come quello di non parlare in macchina o di smontare il telefono di casa per verificare la presenza di microspie. Ella – aggiungeva – non riusciva a spiegarsi il suicidio, in quanto suo marito aveva una gran voglia di vivere; così come non riusciva a comprendere le ragioni per cui non era stata mai eseguita l’autopsia sul cadavere.

Del fatto della caduta del DC9 è venuta a conoscenza qualche giorno dopo dai telegiornali ed ha immaginato che potesse esserci un collegamento tra le frasi del marito ed Ustica. Nel maggio dell’86 il marito, specificava, era stato trasferito temporaneamente in Francia alla base sita in Roquebrune – Cap Martin, nei pressi di Montecarlo. Nel corso di una telefonata da questa località le aveva detto di vedere sui muri per strada la scritta “il silenzio è oro e uccide”. Il giorno dopo era ritornato a casa senza terminare il prescritto periodo di sei mesi. Sin da quando lo aveva incontrato alla stazione, egli aveva mostrato di temere di essere sentito; infatti aveva immediatamente controllato gli orecchini, l’anello ed il telefono. Era ossessionato dal fatto che i suoi discorsi potessero essere ascoltati. Lo stesso giorno era stato dal medico di famiglia dottor Corrieri Ugo, che gli prescrisse delle pillole. Il giorno della morte era molto tranquillo (v. esame Pacifici Carla, GI 20.12.90).

Il 16.03.92 la Pacifici si è presentata spontaneamente per consegnare alcuni documenti rinvenuti dal figlio in casa. Si trattava di un libretto di assegni, rilasciato dalla “Banque Sudameris France” su un conto aperto a Montecarlo per depositare lo stipendio durante la permanenza in Francia. Sulla copertina vi erano riportati alcuni indirizzi francesi e il nominativo “Roland”. Vi era pure una vecchia agendina telefonica dell’anno 78 e successivi, ove vi erano delle annotazioni strane come “...guerra elettronica...missili...controllo T.A.”. La Pacifici in quella occasione inoltre dichiarava: “mio marito al lavoro veniva chiamato Alberto ed aveva un collega di nome Nicola Della Porta. Alberto non aveva un accento

particolare. Non ho mai sentito parlare mio marito di un certo Demarcus; so, per averlo letto sui giornali, che è un ex ufficiale della Marina che ha reso dichiarazioni sulla strage di Ustica. Ho saputo anche che era di Pattada, il paese di mio marito; ho chiesto a mia cognata che vive in quel posto ed ella mi ha detto di conoscere il cognome della famiglia. Mio fratello, quando eravamo al cimitero di Sterpeto per seppellire la salma di mio marito, mi ha riferito che un militare dell'AM aveva detto ad altri commilitoni presenti "fatevi gli affari vostri perché altrimenti qui salta tutto in aria" (v. esame Pacifici Carla, GI 16.03.92).

In una successiva deposizione la Pacifici aggiungeva, a proposito del sottufficiale francese di nome Roland, che questi si era fermato a Grosseto presso la loro abitazione per quattro giorni; che era un uomo molto robusto, alto con capelli scuri e senza baffi. Era giunto con una Citroën CX Pallas di colore avana (v. esame Pacifici Carla, GI 03.08.92).

Il 31.03.92 il cognato del Dettori, Pacifici Riccardo, ha dichiarato di ricordare, sulla morte di suo cognato, un particolare accaduto al cimitero mentre erano in attesa della ricomposizione del corpo del defunto. A un certo punto un maresciallo di nome Adriano, basso, di origine sarda a seguito di frasi dette da altro militare dell'Aeronautica disse "fatevi i cazzi vostri perché sennò andiamo per aria tutti". Il Pacifici riteneva che il maresciallo non si fosse reso conto della sua presenza, perché gli dava le spalle. Ricordava anche un altro episodio narratogli dal cognato prima di morire. Era venuto a Roma per una visita medica, e ne era rimasto molto turbato. Il Dettori aveva così giustificato quel suo stato: "mi sono stufato di combattere contro i mulini a vento e l'ho scritto su un giornale mentre stavo in ferie".

La sorella della moglie, Pacifici Sandra, riferiva che mentre nel giugno 80 si trovava in vacanza nei pressi di Grosseto, il cognato le aveva riferito che per "l'aereo di Ustica c'era di mezzo Gheddafi". Aveva specificato che in estate andava al mare con la sorella, accompagnate dal cognato con l'auto. Nel corso del viaggio da Grosseto a Castiglione egli aveva detto: "era successo un casino e che gira gira qui fanno scoppiare una guerra". Si riferiva alla caduta dell'aereo di Ustica in quanto la stessa gli chiese: "Hai visto che guaio tutta quella gente è morta". Il cognato era stato sempre una persona normale; ma dopo la missione in Francia sembrava cambiato e quando gli era stato dato il prepensionamento era caduto in un totale mutismo. Lei e la sorella si erano sorprese che non fosse stata fatta l'autopsia e che il seppellimento fosse avvenuto l'indomani della morte. Al funerale aveva provveduto l'Aeronautica, anche ai fiori a nome dei parenti (v. esame Pacifici Sandra, GI 20.12.90).

Il 16.03.92 il figlio Dettori Andrea, confermava di aver rinvenuto documenti del padre, nella cantina dell'abitazione. Si trovavano in una cassetta bianca di attrezzi che venivano usati dal padre quando lavorava il ferro. Ha riferito che la grafia degli appunti è sicuramente quella del padre.

In data 07.01.93 Campus Mario di Pattada (SS), il paese di nascita di Dettori, ha dichiarato di conoscere costui sin da ragazzo, e di averlo incontrato a Grosseto nell'86, dopo il ritorno dalla missione in Francia. Non aveva mai ricevuto dal Dettori né dalla moglie confidenze sulla tragedia di Ustica. Dopo la morte del Dettori negli ambienti militari circolavano delle voci, secondo le quali la moglie avrebbe detto che lo stesso la sera del disastro era in servizio e in quella occasione sarebbe venuto a conoscenza di notizie che lo avrebbero portato al suicidio.

In data 10.02.92 veniva escusso Demarcus Angelo - personaggio sul quale si tornerà nel capitolo dedicato agli "inquinamenti" -, che nel suo lungo memoriale datato 03.02.92 aveva inserito anche la morte del maresciallo Dettori. Asseriva che il giorno 24.03.87 – non a caso alcuni giorni prima della morte del Dettori – questi gli aveva detto per telefono: "hanno ammazzato anche quello dei laboratori; farò tutto quello che devo fare". Sempre il Dettori gli avrebbe riferito che gli originali dei nastri sia fonici che radar erano stati chiusi in un plico e firmati da tutto il personale di turno. Il plico sarebbe stato custodito nella cassaforte del comandante dell'aeroporto di Grosseto. Anche Demarcus era nativo di Pattada (SS).

Nel mese di novembre 97 sono stati sentiti anche la figlia del Dettori, Barbara, e il di lei marito, Reale Giovanni. Gli stessi, che si sono separati nell'agosto 97, durante una lite avevano discusso sulla morte del padre ed il Reale, che aveva prestato servizio nell'AM, aveva riferito alla moglie che conosceva il mistero della morte del suocero e che lo stesso non si sarebbe suicidato. In data 13 e 14 novembre venivano escussi entrambi e si accertava che il Reale aveva solo millantato, non essendo a conoscenza di fatti e circostanze relativi alla morte del suocero. Entrato in AM nell'89 come aviare in ferma volontaria, era stato congedato nel 92 per mancata rafferma. Il suo compito era stato quello di addetto agli anti incendi presso il 4° Stormo di Grosseto. Alla moglie aveva invece riferito di aver prestato servizio nel SIOS/A e di conoscere i motivi della morte del Dettori.

Sulla posizione del maresciallo Dettori nel giugno 80 è stato accertato, attraverso il materiale documentale sequestrato in data 14.07.94, che lo stesso in quel periodo era inserito nel turno "Charlie". Nel mese di aprile 86 era stato inviato in missione presso il C.D. Nizza, con mansioni di coordinatore per lo scambio di informazioni fra la Difesa Aerea italiana e quella francese. Durante la permanenza in Francia aveva accusato disturbi

fisici, quali cefalea, e psichici. Rientrato in Italia nel settembre, i disturbi continuarono, per cui venne posto in convalescenza; in questo periodo, precisamente in data 31.03.87, fu trovato impiccato ad un albero, nella campagna grossetana.

Il 2 gennaio 91, in merito alla vicenda del maresciallo Dettori, il comandante interinale della 2^a Regione Aerea, generale B.A. Piero Piazzalunga, trasmetteva al capo di SM dell'Aeronautica generale S.A. Stelio Nardini la relazione elaborata dal comandante del 21° CRAM di Poggio Ballone tenente colonnello Giulio Guerrini, il quale in merito alla presenza in servizio del maresciallo Dettori la sera del 27 giugno 80 riferiva che in base ai dati disponibili non era stato possibile né confermare né escludere la presenza in turno del sottufficiale.

Per accertare il reale stato di salute di costui si disponeva l'acquisizione del suo fascicolo personale; della documentazione sanitaria esistente presso la Commissione medica ospedaliera; di tutta la documentazione medica, nonché dei registri di protocollo per il periodo 01.03.87 - 31.03.87, esistenti presso il 21° CRAM di Poggio Ballone, nonché presso la Commissione Sanitaria di Appello dell'AM. Quindi il 16.01.91 il sequestro della certificazione medica emessa dall'ospedale della Misericordia di Grosseto - reparto neurologico e di pronto soccorso, sul conto dello stesso. In data 28.07.92 il sequestro di tutti gli scritti vergati da Dettori Mario Alberto esistenti nell'abitazione della vedova Pacifici Carla, in Grosseto. Dal fascicolo personale del Dettori era così possibile accertare che prima della missione in Francia non aveva mai accusato sintomatologie incompatibili con il servizio militare. Alla data del 28.10.86 – dopo il rientro dalla Francia – l'Istituto Medico Legale dell'AM di Roma redigeva la seguente diagnosi: “Postumi sindrome depressiva” e lo giudicava inabile temporaneamente a qualsiasi servizio per giorni 30.

Da qui alla data del decesso viene visitato più volte sia dalla Commissione Sanitaria d'Appello che dall'Istituto Medico Legale, che gli diagnostica una “Sindrome eretistico-ansiosa in recente episodio interpretativo”. Con verbale del 17.03.87 la Commissione Sanitaria d'Appello di Roma lo dichiarava “Temporaneamente inabile a qualsiasi servizio per mesi due con proposta di aspettativa di uguale durata a decorrere dal giorno successivo a quello di scadenza del precedente provvedimento”.

Nel fascicolo risultava custodito anche il rapporto datato 26.01.88 redatto dal capitano Guglielmo Iginò, responsabile del team militare italiano al CDC di Nizza sul conto di Dettori. L'ufficiale scrive che “Durante il periodo di permanenza presso il CDC di Nizza il sottufficiale ha spesso

lamentato alcuni malesseri che riteneva egli stesso essere imputabili alla brusca variazione di quota a cui era giornalmente sottoposto nel trasferimento dalla base logistica (Nizza) alla base operativa (Mont Agel mt. 1300 s.l.m.). Tale malessere si manifestava con forme di disorientamento, vertigine e tenace mal di testa. Il perdurare di tale evidente sintomatologia, dovendo io tutelare il servizio e più ancora la sua integrità psico-fisica, ha fatto sì che prontamente gli consigliassi di sottoporsi ad accertamenti sanitari per scoprire le cause e ricorrere alle terapie necessarie.

Il maresciallo Dettori, sottufficiale molto motivato e conscio dei propri doveri e delle proprie responsabilità, pur riconoscendo l'evidenza, ha cercato di superare con determinazione le ricorrenti crisi sperando nell'adattabilità fisica agli sbalzi di pressione. Solo quando la situazione era divenuta pressochè insostenibile, ubbidendo al mio sprone, ha deciso di richiedere il rientro in Patria per sottoporsi agli accertamenti e cure del caso. Ciò si è verificato il 27.09.1986" (v. allegati rapporto Digos dell'11.08.92).

Venivano escusse anche le persone che avevano prestato servizio con lui. Tra gli altri Casella Michele, suo collega che in data 31.03.87 verso le 16.00 aveva rinvenuto il cadavere del maresciallo in località Sassi Bianchi a ridosso della sponda del fiume Ombrone. Quindi il capitano Igino Guglielmo, già superiore diretto del Dettori, che era tra i militari inviati in missione in Francia nell'ambito di scambi tra l'Italia e quel paese per operatori radar. Questo ufficiale dichiarava che in Francia nel corso della missione, il Dettori aveva accusato forti mal di testa e mal di denti, secondo lui dovuti ai dislivelli tra il luogo ove abitavano cioè Cap Martin sul mare ed il Centro radar cioè Monte Agel che era a 1.100 m. d'altitudine. Il Dettori era rientrato in Italia 20 giorni prima che ultimasse il periodo di assegnazione per i motivi di salute detti (v. esame Guglielmo Igino, PG 06.03.92).

Il maresciallo Cecchini Cesare, altro militare che aveva partecipato alla missione francese con Dettori dichiarava che questi era di umore variabile ed era "fissato" con le avventure galanti; non parlava del passato, ma asseriva che avrebbe dovuto iniziare una nuova vita e il periodo francese ne avrebbe segnato l'anno uno (v. esame Cecchini Cesare, GI 18.01.91).

Il dott. Corrieri Ugo, medico psichiatra dell'USL 28 presso la Misericordia di Grosseto, riferiva che, nel corso del turno al Pronto soccorso il 28.09.86, si era presentato presso quell'ospedale il Dettori accompagnato dalla moglie e da un amico di famiglia a nome Bucelli, con sindrome: "delirante con ideazione di tipo paranoide e deliri sistematizzati". Il Dettori affermava che vi era un complotto organizzato dai servizi segreti italiani, francesi ed altri; che tutto era cominciato in Francia; che egli era seguito da

agenti segreti. La diagnosi era stata “sindrome dissociativa”. Era stato tenuto in cura sino al 23 marzo 87 e visitato tantissime volte. Il Corrieri aggiungeva che non lo aveva mai sentito parlare di Ustica (v. esame Corrieri Ugo, GI 18.01.91).

Il capitano Felici Lino riferiva che il Dettori aveva fatto servizio in sala operativa, alle sue dipendenze ed era inserito nel turno “Bravo” (v. esame Felici Lino, GI 18.01.91).

Il maresciallo Cozzolino Donato riferiva che il Dettori aveva fatto parte del turno “Delta”, non ricordando però se fosse stato in servizio la sera del 27.06.80 (v. esame Cozzolino Donato, PG 11.01.91).

Il maresciallo Carta riferiva di conoscere bene il Dettori avendo lavorato per tanti anni con lui, nel turno “Delta” in sala operativa; mentre successivamente egli era stato trasferito in altro turno forse il “Bravo” (v. esame Carta Francesco, PG 10.01.91).

4.16. La vicenda Gari.

Il capitano Gari Maurizio era nato a Castellazzara nel 46 e moriva per infarto cardiaco in data 09.05.81; la sera del 27.06.80 era in servizio presso la sala operativa del 21° CRAM di Poggio Ballone quale capo controllore. Il Gari - come s'è già visto nei testi delle telefonate con Marsala - la sera del disastro alle ore 19.52Z sul canale 15 di Marsala contatta il 35° CRAM di Marsala e chiede di parlare con il capitano Ballini, asserendo che si trattava di affare urgente. Alle successive ore 21.54Z contatta nuovamente Marsala, parlando con il tenente Giordano della sala operativa, al quale chiede notizie del DC9.

Dalla documentazione medica acquisita è risultato che il Gari era deceduto per infarto cardiaco presso l'ospedale civile di Orbetello.

Il 5.03.92 veniva escussa la vedova, Magini Mirella, la quale dichiarava che il marito prestava servizio a Poggio Ballone con la qualifica di capo controllore di sala operativa, ed era deceduto per la causa già enunciata dalla certificazione medica. Escludeva che la morte del marito potesse essere avvenuta per cause da collegare alla vicenda di Ustica o comunque legate al suo lavoro. Va tuttavia rilevato che la Commissione Sanitaria dell'AM aveva invece riconosciuto quel decesso come dipendente da causa di servizio.

4.17. Conclusioni.

Il sito di Poggio Ballone è attivissimo nelle telefonate di ricerca. Nell'ambito di due ore e poco più - da 19.31 a 21.54 - ne fa numerose, a Roma Ciampino, a Marsala, a Palermo Punta Raisi. Sono comunicazioni tutte dell'MC Gari, eccetto una dell'IC Di Giuseppe. Non si può dire se siano su richiesta del 1° SOC o di iniziativa. Così come non si può dire per quanto tempo siano continuate, perchè il capitano Gari è morto, gli altri non ricordano, le registrazioni consegnate s'arrestano nell'ambito di breve tempo. Come ben si vede, il comportamento di questo sito appare singolare, perchè è l'unico - si ricordi che esso ha seguito il volo - tra quelli non direttamente coinvolti nelle ricerche, che s'interessi tanto e per tanto tempo dell'esito del DC9.

In questo sito avviene anche la vicenda di Dettori. Il suo suicidio può essere stato cagionato dallo stato di depressione in cui versava, così come tale stato può essere stato cagionato, secondo quanto asseriscono i suoi familiari, da circostanze di cui era venuto a conoscenza la sera del 27 giugno 80. Ipotesi più gravi, come pure sono stati ventilate, e cioè di un gesto doloso ai suoi danni, non hanno sortito sostegni di prova.

In effetti sia la moglie che la cognata - che non hanno alcun interesse a sostenere tesi di fantasia, specie la prima che almeno al tempo degli esami testimoniali era stata assunta presso l'AM - hanno dichiarato, come s'è visto, che il Dettori aveva loro confidato sin dall'immediatezza di quella sera che qualcosa di strano e di grave era avvenuto o era stato visto nella sala ove prestava servizio. "Questi ci fanno trovare nei casini senza sapere nè come nè perchè", "era successo un casino e gira gira qui faranno scoppiare una guerra", queste le due frasi rispettivamente ricordate da moglie e cognata. In appunti a sua grafia ritrovati dopo anni nella cantina della sua abitazione in una scatola di attrezzi che egli usava, annotazioni come "guerra elettronica ... missili ... controllo traffico aereo. In effetti come è apparso, la sala era stata testimone degli eventi descritti. Essi, nella loro gravità, avevano di certo influito sulla psiche, probabilmente non forte, del Dettori e avevano via via determinato quei turbamenti che lo condurranno alla depressione e al suicidio.

Di sospetti di azioni dolose hanno riferito sempre i familiari del Dettori. In effetti l'immediatezza del seppellimento, la condotta e le parole di alcuni tra i militari presenti alla esequie del sergente generarono in

costoro forti sospetti. I commilitoni ebbero comportamenti strani e pronunciarono parole di dubbio significato. La frase detta nella sala mortuaria dal maresciallo “Adriano”, andato “su di giri” per i commenti di uno dei militari presenti, non trova spiegazioni “Fatevi li cazzi vostri, sennò qui saltiamo per aria tutti!” Ma di qui a dedurre indizi di una qualche azione a danni di Dettori, quasi che costui fosse stato strangolato e ne sia stata simulata poi l’impiccagione, non è nemmeno, in mancanza di qualsiasi altro elemento di fatto, proponibile.

Oltre questa morte anche quella del capitano Gari, che è di sicuro da addebitare ad un improvviso infarto del miocardio, di cui però in precedenza non v’era stato alcun preavviso, avendo egli sempre goduto di buona salute. In effetti tale morte può apparire evento del tutto imprevedibile in un soggetto relativamente giovane quale era il Gari, che all’epoca della morte aveva solo trentacinque anni. D’altra parte egli era venuto sicuramente a conoscenza di tutte quelle circostanze relative a quella sera, che sono sopra emerse. Egli era il Master Controller della sala operativa di quel sito ed in turno quella sera. A differenza di altri suoi colleghi, era in sala e coordinava lo svolgimento delle varie attività; addirittura si adoperava con impegno nelle ricerche, anche se il sito non era direttamente coinvolto nella vicenda del DC9. Ma appare estremamente difficile ravvisare un nesso di causalità tra i fatti del 27 giugno 80 e la sua morte avvenuta diversi mesi dopo.

Anche in questo CRAM fortissime reticenze e menzogne al di là di ogni pudore. E si è comportata in tal modo la quasi totalità degli operatori del turno Delta in sala operativa nel tempo circostante l’incidente, e degli altri dipendenti del sito. Coloro che hanno detto verità, e parziali, sono pochissimi. Senza contare quelli che hanno alternato, come s’è visto, menzogne e verità, cagionando confusioni nei fatti e nelle circostanze, difficilmente superabili all’atto della ricostruzione della vicenda. Questi comportamenti sono stati tenuti negli esami testimoniali e nei confronti. Nemmeno le contestazioni più precise sono riuscite a scuotere questi personaggi dal loro atteggiamento di chiusura e di denegazione di ogni contributo all’inchiesta. Così l’IC, il TPO, l’IO e i loro assistenti. Gli unici che probabilmente avrebbero ausiliato l’inquirente sono morti, ovvero Gari e il suo assistente Dettori - e cioè MC e MC/A che hanno visto e percepito le medesime circostanze. Costoro avrebbero con tutta probabilità assunto un atteggiamento diverso. Il primo perchè quella sera si adoprò con tutte le sue forze per contattare diversi siti al fine di ricercare il DC9 e comprendere anche quello che era successo. Il secondo perchè gli eventi lo avevano così colpito che ne sarebbe stato indotto a collaborare.

Un atteggiamento di collaborazione in verità lo si deve vedere anche nel MIO Miracco, che è l'unico, di fronte a una generale negativa, a dichiarare di aver compiuto la riduzione dati generale - e il fatto trova riscontro in altre circostanze - alle 24.00 con l'aiuto dell'altro MIO Mezzabarba. Segno, questa riduzione notturna, della necessità, anche impellente, di comprendere gli eventi. Eventi che non erano di certo quelli di una serata tranquilla, come tutti gli interrogati hanno tentato di far credere. Riduzione peraltro provata indirettamente anche dalle dichiarazioni menzognere di Ogno e Carta, entrambi IO, che ammettono solo la riduzione della LE157 - quella traccia originata in Poggio Renatico e stimata corrispondente al DC9 Itavia - riduzione che mai si sarebbe potuta fare senza avere un'indicazione su tale traccia, indicazione che doveva assolutamente provenire dalla lettura di una riduzione totale.

Senza dimenticare, quanto a colui che avrebbe detto di certo che non era stata una serata tranquilla, cioè Dettori, che s'è tentato addirittura di farlo scomparire anche dalla lista dei componenti del turno in servizio, asserendo a giustificazione di tale omissione in un momento successivo, che non lo si era considerato perchè già morto. E che nella formulazione di questa lista si siano avute delle mire di nascondere alcune persone, se ne ha la riprova nella indicazione del MIO. In effetti nella segnalazione dell'88 si riferisce che MIO è Colucci e non Miracco, che operò invece in quel turno. Tale notizia, com'è noto, la si è scoperta quasi casualmente nel '94 dalla lettura del registro del MIO, mai consegnato prima ed acquisito solo in quell'anno per effetto dello strano rinvenimento di materiale cartaceo in un sottotetto della base. Questo rinvenimento, per più versi sospetto, anche perchè avvenuto dopo i provvedimenti di sequestro dell'agosto '88 e del dicembre '90, che avevano comportato l'acquisizione di quasi tutti i registri di sala, condusse alla scoperta di materiale attinente proprio al periodo d'interesse, quasi che qualche mano lo avesse voluto sottrarre all'inchiesta. In effetti a parte il registro Gesrep, che si riferisce ai messaggi di autorizzazione al fermo del sistema, vi era appunto il registro MIO e documentazione varia tutta relativa al giugno '80.

Anche in questo sito lo stillicidio nelle consegne delle documentazioni e la scomparsa di quelle di maggiori rilievo, cioè le solite condotte comuni a tutti i siti AM. Qui, come s'è visto, vi era stata una prima raccolta e consegna al luogo di accentramento di documentazione radaristica, secondo quanto prescritto dal decreto Guarino. In effetti Gon e Maresio, che pur non ricordano moltissimi altri particolari, rammentano bene di aver compiuto un volo, speciale ed urgente, il 13 luglio '80 - segnato anche nei registri - di domenica da Grosseto a Birgi, per portare del materiale. E che si trattasse di

nastri radaristici, essi ne sono sicuri perchè la busta loro consegnata conteneva per certo un involucro metallico circolare come quello dei contenitori di nastri radar. D'altra parte Birgi era il luogo, come s'è visto, di accentrimento del materiale da consegnare all'AG. Questo materiale, lo si è detto già più volte, non sarà più ritrovato.

C'è da sottolineare che i nastri affidati a Gon e Maresio non sono certo gli originali, bensì copie. Questo lo si può affermare, perchè come risulta dal registro del MIO, il nastro, e quindi con ogni probabilità l'originale da cui è stata tratta la copia per Birgi e quindi per l'AG, è stato accantonato presso il sito di origine; non è stato riutilizzato secondo il normale corso di reimpiego il 31 luglio successivo come era di scadenza, bensì il 28 agosto. Questo dimostra che proprio di fronte al provvedimento giudiziario non si consegnava l'originale bensì una copia del reperto, che sarebbe dovuto cadere sotto il vincolo del sequestro. E comunque prova pure che quand'anche si fossero trovati in altri siti degli esecutori più rigorosi, nulla impediva che il sito prima della consegna degli originali ne traesse copia, e la conservasse per ogni bisogna, come d'altra parte è comprovato mille volte nei sequestri di documentazione cartacea, di cui s'è sempre trovata copia nell'esecuzione di successivi provvedimenti.

Ma su questa consegna, palesemente certa, riversa dubbi un personaggio, l'ufficiale Pongiluppi, all'epoca capo Ufficio Operazioni - ma riapparirà a distanza di anni alla BTA-DA come all'ITAV - il quale aveva redatto il 13 luglio 80 la nota lettera con 12 allegati, in riferimento al telex della 3^a Regione Aerea, diretta al Comando aeroporto di Trapani Birgi, lettera sui cui dodici allegati egli afferma che trattavasi solo di undici cartine di plottaggi e la THR. Egli quindi esclude di aver inviato nastri. Ma non ricorda a chi ebbe a consegnare il plico, rammentando solo di aver fotocopiato le cartine alla stazione di Grosseto. La ricevuta è però firmata da quel Gon, che con Maresio, si è visto, ha portato a Birgi il contenitore metallico. Questa nota viene rinvenuta a Poggio Ballone, ma senza allegati, cosicché è impossibile accertare quali fossero. Non viene rinvenuta a Birgi - e questa scomparsa è grave. Le undici cartine sono state sì consegnate, ma in copia nell'agosto 88 da Poggio Ballone. Gli originali, proprio perchè nella nota diretta a Birgi, invece non sono stati mai trovati.

Anche sulle registrazioni dei registri di sala sono insorte questioni. In particolare su quelle annotazioni ove era riportato Awacs sul registro del guida caccia. Per lunghissimo tempo si è sostenuto da parte del personale che quelle annotazioni non stessero a significare la presenza effettiva di Awacs nel cielo controllato dal CRAM bensì dei semplici warning per i piloti, che dovevano, ove avessero incrociato un velivolo di quel genere,

mantenersi a particolare distanza di sicurezza. Solo da ultimo è stato ammesso che si trattava di interventi di Awacs nel Tirreno, provenienti da basi tedesche, per l'addestramento di stormi dell'AM. E quindi presenze effettive nei giorni segnati e non semplice ripetizione di annotazioni.

Quanto al materiale propriamente radaristico di Poggio Ballone, come s'è detto, manca qualsiasi supporto magnetico relativo a quella sera. E qui per preciso proposito, perchè l'originale era stato deliberatamente conservato e "saltato" nel reimpiego, e poi inopinatamente riutilizzato con cancellazione del registrato. Così come la copia, anch'essa inviata per raccolta e consegna all'AG e poi scomparsa senza lasciare tracce.

Si è riusciti solo ad acquisire la THR, che però presenta degli stranissimi "buchi" proprio in orari di grande utilità per l'inchiesta. "Buchi" su cui nessuno è stato in grado di dare spiegazioni. "Buchi" che riguardano periodi di tempo - 16.14-17.50 e 18.30-18.33 - che avrebbero consentito di "vedere" il traffico di esercitazioni sul Tirreno nel pomeriggio di quel giorno e la particolare situazione sulla Toscana tra 18.25 e 18.40.

Mancando del nastro, di fronte all'atteggiamento totalmente negativo degli operatori di sala, nulla si può sapere delle azioni a console compiute al riguardo di tutte le situazioni d'interesse già descritte, quelle relative cioè all'Awacs, agli F104 in volo in prossimità del DC9, di cui uno atterra in emergenza generale, alla LG461 che si inserisce nella scia del DC9, ai voli militari in partenza della base di Grosseto tra 18.18Z e 18.45Z.

Anche su questi fatti relevantissimi ai fini dell'inchiesta, a causa della perdita dei reperti e per la totale chiusura degli operatori l'impossibilità assoluta di far luce.

Il 21° CRAM ha seguito la traccia del DC9, secondo quanto riportato nei tabulati THR sequestrati, dalle ore 18.23 alle ore 18.29; fino alle ore 18.32 secondo il plottaggio manoscritto dal sergente Precetti e relativo alla LE157. Il numero di traccia del velivolo in oggetto era LE157, il numero di SIF3 era 1136.

Nelle undici cartine, però, redatte dal sito nel luglio dell'80 e trasmesse in copia all'ITAV il 14.07.80, non era presente la traccia del DC9. Gli originali delle undici cartine trasmesse a Trapani Birgi il 13.07.80, per effetto del provvedimento dell'AG di Palermo, e quelle trasmesse con corriere (sergente Capuano) il 15.07.80 al 1° ROC/SOC di Monte Venda (PD), non sono mai state rinvenute, nè si ha notizia circa la loro distruzione.

Sono state sequestrate quattro Track History di Poggio Ballone con orario 18.00-21.15Z del 27.06.80, chieste anche dall'AG di Palermo il 5.07.80; la prima di esse è stata rinvenuta il 2.07.90 presso il ROC di Monte

Venda; la seconda in data 25.05.95 presso la 1^a Regione Aerea di Milano, le restanti due il 27.03.96 presso lo SMA. I quattro tabulati sono stati recapitati il 10.07.80 dal 21° CRAM, tramite corriere (sergente Tarducci), ma la documentazione non risulta protocollata in arrivo al ROC.

Da ciò si deduce che il 21° CRAM già il 10.07.80, cioè lo stesso giorno in cui arriva il messaggio con il quale l'AG chiede il sequestro, invia al 1° ROC i documenti, cioè tre giorni prima che all'AG.

I quattro tabulati erano stati rinvenuti nel giugno dell'88 dal colonnello Capasso Mario, comandante del SOC che ne trasmetteva il 30.06.88 due copie alla 1^a Regione Aerea e il 1°.06.90 una copia al generale Blandini capo ufficio relazioni estere dello SMA. Il tabulato trasmesso al Blandini e sequestrato a seguito di provvedimento di questo GI presso lo SMA 27.03.96, riportava dati che non erano contenuti negli altri tabulati. L'altro tabulato Track History di Poggio Ballone che l'11.07.80 veniva trasmesso all'ITAV dal 1° ROC/SOC non è stato mai rinvenuto; all'ITAV non è risultato neppure registrato come documentazione in arrivo al protocollo.

La documentazione di Poggio Ballone, che era stata trasmessa a Trapani Birgi il 13.07.80 a seguito del decreto dell'AG di Palermo non è stata più rinvenuta; detta documentazione - cartacea secondo il capo Ufficio Operazioni del 21° CRAM Pongiluppi; con nastri di registrazione secondo Gon e Maresio - a seguito del provvedimento di sequestro dell'AG di Roma del 16.07.80, notificato al colonnello Fiorito De Falco dell'ITAV, è stata inviata dal colonnello Pentericci comandante dell'aeroporto di Trapani Birgi, con corriere aereo G91T (ufficiali Gorga e Gennari) del 32° Stormo di Brindisi, all'ITAV unitamente alla documentazione dei siti di Marsala e Licola.

Il 22.07.80 il colonnello Fiorito De Falco ha consegnato a ufficiali di PG della Guardia di Finanza di Roma la documentazione richiesta dal provvedimento ad esclusione di quella di Poggio Ballone.

Tra il giugno e il novembre 90, su disposizione dello SMA, che deve rispondere alla richiesta della Commissione Parlamentare per le stragi, l'ITAV - 1° Reparto ha analizzato i dati riportati sulla Track History di Poggio Ballone e li ha trasmessi in fotocopia allo SMA.

Con il rinvenimento di materiale documentale nel luglio 94, si accerta che alcuni nominativi indicati negli anni in servizio la sera del 27.06.80, in realtà non lo erano. Infatti uno dei personaggi di rilievo nell'inchiesta, cioè l'operatore MIO, era indicato, dall'agosto 88 al luglio 94 nel sergente maggiore Colucci Antonio, mentre dall'esame documentale della documentazione sequestrata il 14.07.94, quello effettivamente in servizio il

27.06.80 appariva essere il sergente maggiore Miracco Luigi, nominativo mai segnalato dall'AM né emerso dagli esami testimoniali resi dai vari testi escussi tra il 90 ed il 94.

Altri nominativi di personale segnalato in servizio e, che poi si accerterà come assente perché in licenza, sono quelli del sergente Lancioni Francesco e del maresciallo Fabbretti Sandro.

Nel mese di febbraio 96 vengono fatte riascoltare ai testi per l'ennesima volta le conversazioni del personale di Poggio Ballone con i siti di Ciampino, Palermo, Marsala e così si riescono ad acquisire altri due nominativi mai segnalati prima dall'AM né citati dai colleghi negli esami testimoniali. Sono quelli dei sergenti maggiori Cirina Paolo e Mormile Pasquale. Si accerta così che il Cirina era in servizio nel turno "Delta" la sera del 27.06.80, mentre Mormile, smontato dal turno pomeridiano, dalle ore 19.00 alle ore 19.30 era rimasto in sala, perché di là aveva parlato al telefono con la moglie. Nel corso di questa telefonata, prettamente di carattere privato, verso le ore 19.13 si sente la chiamata in emergenza al volo IH870, cioè il DC9 Itavia dall'ACC di Ciampino.

Le indagini svolte in merito acclaravano che in sala operativa erano installati degli altoparlanti collegati appunto con l'ACC di Ciampino ai quali giungevano le chiamate di guardia. Questo non era mai stato comunicato né segnalato né dall'AM che dai testi, nonostante fosse stata effettuata in data 03.10.95 una ricognizione in sala operativa con il personale in servizio il 27.06.80 per ricostruire le posizioni e gli apparati esistenti all'epoca.

In data 11.07.94 lo SMA riferisce, nel contesto di notizie concernenti il collegamento con i siti francesi ed in particolare quello di Solenzara, che era stata rinvenuta documentazione di possibile interesse. In data 14.07.94 viene sequestrata tale documentazione. Nel luglio 94 vengono escussi il comandante ed il personale da cui era stata rinvenuta. Dagli esami testimoniali emergeva che la documentazione era stata scoperta nel giugno 94 a seguito di incarico nel maggio 94, e dopo essere stata vagliata dal comandante, era stata trasmessa alla 2^a Regione Aerea. In data 15.11.95 veniva accertato che quanto dichiarato dai testi nel luglio 94 non era conforme a verità. Infatti l'incarico orale, il tenente colonnello Berta lo aveva impartito nel settembre 93 al maresciallo Branca. Dagli atti rinvenuti ed acquisiti non emergeva la data di individuazione del materiale sequestrato, ma risultavano solo i verbali di distruzione a mezzo fuoco iniziati nel mese di ottobre 93 ed ultimati nel mese di settembre 94.

Tutti al sito erano a conoscenza di questo archivio posto nel sottotetto e le ricerche documentali nell'88 e 90 erano state esperite anche in questo locale, ma la documentazione non era stata mai consegnata nonostante fosse

contenuta nelle richieste generiche e specifiche dell'AG. Questa documentazione deve definirsi di rilievo per l'inchiesta giacchè ha consentito l'identificazione certa dell'operatore MIO, mai segnalato prima del 94, e l'individuazione di documenti manoscritti relativi all'incidente, come appunto il foglio compilato dal sergente Precetti, cioè il plottaggio del DC9 Itavia.

In merito al personale presente in sala operativa la sera del 27.06.80, un primo elenco viene consegnato a seguito di decreto di questo GI l'8.08.88. Detto elenco veniva confermato nel corso di successive richieste.

E' apparsa a dir poco singolare la posizione del comandante del CRAM dell'epoca, il maggiore Eusepi Alberto, che non ha ricordato nulla di quanto accaduto il 27 giugno 80 e nei giorni successivi. L'unico atto a sua firma è quello datato 14 luglio 80, con il quale si sono trasmesse all'ITAV e al 1° ROC le undici cartine relative all'incidente. Nulla ha saputo dire sulla conservazione dei nastri di registrazione.

Di rilievo anche le figure del guida-caccia maresciallo De Giuseppe e i due TPO, i sergenti Lauretani Antonio e Cozzolino Donato. Il De Giuseppe nulla ha annotato sul registro in uso al guida caccia nella parte relativa al 27.06.80; eppure ha contattato telefonicamente quella sera vari siti del traffico aereo per avere notizie del DC9. Nulla ha ricordato in merito ad eventuale riduzione dati effettuata quella sera. Non ha detto il vero quando ha riferito che a dargli la notizia dell'incidente sarebbe stato il sergente Meloni. Questi aveva prestato servizio a Poggio Ballone fino al 79. Nel 94 ha dichiarato di aver redatto il plottaggio relativo al percorso del DC9 da Bologna a Teano, ma in nessuna Track History di Poggio Ballone veniva registrato questo percorso. I due TPO Lauretani e Cozzolino nei vari esami e confronti hanno negato di aver espletato il turno dalle 20.00 alle 02.00, mentre sicuramente uno dei due era in turno. Il Lauretani non ha ricordato nulla della riduzione dati effettuata quella notte, né di quella effettuata la mattina dopo, sempre relativa alla traccia del DC9. Sul registro del TPO non è riportata alcuna annotazione relativa all'esecuzione di una riduzione dati. Su nessuno dei registri in uso in sala operativa, cioè quelli del capo controllore, del guida caccia, del TPO e del MIO è stata riportata l'ora in cui si è venuti a conoscenza della scomparsa del DC9 Itavia. Nel registro del capo controllore alle ore 05.15 il maresciallo Ogno Salvatore ha annotato di aver richiesto l'autorizzazione al 1° SOC per la riduzione dati della LE157. Nel corso di istruttoria su detta annotazione è emerso che il SOC aveva chiesto la riduzione dati della LE157 a Poggio Ballone. Probabilmente però Poggio Ballone aveva già effettuato nel corso della notte la riduzione dati

generale, come dichiarato dal Miracco e come si evinceva dalla telefonata delle ore 23.44 del 27.06.80 tra il capitano Metta Sabino di Jacotenente e il capitano Patroni Griffi Vito del 3° SOC e solo successivamente il SOC ha potuto richiedere a questo sito il plottaggio della singola traccia.

Un sito perciò di eccezionale rilievo, del quale se si fossero conservati documenti e registrazioni, oltre che le memorie degli operatori, ben altro livello avrebbe potuto raggiungere la ricostruzione del disastro di Ustica e dei fatti connessi. Un sito, in cui più degli altri emerge che le carenze, le scomparse, le distruzioni non si sono casualmente verificate, ma sono state frutto di interventi ben meditati ed organizzati.

5. Sintesi dei siti minori.

5.1. Introduzione.

Non solo nei siti radaristici di cui s'è detto, Marsala, Licola Ciampino e Poggio Ballone, ma anche in quelli che apparentemente potrebbero non sembrare di primaria importanza per l'inchiesta sono emerse vicende e circostanze di grande aiuto per la comprensione sia dello svolgimento dei fatti, che dei comportamenti della Forza Armata.

A Capo Mele, il cui DA1 è stato rinvenuto - segno che nonostante la "marginalità" del sito vi era stata una disposizione di conservare la documentazione attinente all'evento, in questo sito rispettata - ben si poteva seguire un'area d'interesse per la rotta del DC9, perché nell'alto e medio Tirreno potevano essere osservate esercitazioni o voli militari che comunque avrebbero potuto influire sul DC9.

V'è poi da rammentare che i traffici su quel DA1 sono registrati in maniera "strana". La condotta dei principali operatori del sito non appare assolutamente corretta. Il traffico a distanza di pochi minuti dall'incidente non viene identificato; traffico in parte palesemente militare con direzione verso la Francia. Così come era accaduto, anzi peggio, per quelle tracce nella mezz'ora precedente l'incidente, che discendono verso la Corsica, la Sardegna nord-orientale e il medio Tirreno, addirittura "saltate" dal DA1.

Si deve ribadire il giudizio già dato: il fenomeno delle incapacità e delle incurie, degli errori e delle mancanze è così continuo ed esteso da far presumere disposizioni precise e decisioni ad hoc.

A Mortara s'è fatto quello che il 1° SOC aveva richiesto a tutti i CRAM sottoposti, cioè l'immediata data reduction di quella sera. Riduzioni

che furono poi accertate, e sicuramente esaminate, presso l'Ente richiedente. E ciò lo si deve ripetere, a conferma dello speciale e straordinario interesse dell'AM per quell'incidente, che per anni s'è tentato di spacciare per semplice e ordinario accadimento cioè un incidente capitato a velivolo civile, su cui l'Aeronautica non aveva né competenza né interessi. Così come è sempre successo, a partire da quell'incidente verificatosi all'Elba quello stesso giorno, per il quale l'AM di certo non ha posto in essere alcuna attività, a parte i soccorsi che all'epoca le competevano. A fronte delle infinite attività, interessi ed interferenze posti in essere sulla caduta del DC9.

Quanto detto per Mortara vale anche per Poggio Renatico. Anche qui non si rinvennero nastri magnetici o tabulati, concernenti il 27 giugno 80. Anche qui la memoria dei responsabili e degli operatori è minima o totalmente assente. Anche qui si raccoglie documentazione riguardante periodi comprensivi il giorno del disastro, e la si conserva. Ma la si conserva occultandola, cosicché a normali acquisizioni sfugge. Il fatto non è casuale; può solo dedursene che precise disposizioni siano state date in tal senso.

Per Potenza Picena le stesse considerazioni che per gli altri CRAM in semiautomatico nella competenza del 1° SOC. Anche qui si fecero nei giorni immediatamente successivi al disastro le riduzioni. Qui però a differenza che negli altri siti, ma come a Poggio Ballone, le THR sono state rinvenute ed hanno contribuito a più precise visioni della situazione radar. A somiglianza però dell'atteggiamento comune di tutti gli operatori radar dei vari CRAM interrogati reticenza massima da parte di tutti i dipendenti del sito.

Il sito di Jacotenente, il primo di quelli nella competenza del 3°SOC, è rimasto coinvolto sia nell'evento del 27 giugno che in quello del 18 luglio dell'80. Riguardo al primo evento fu, come s'è scritto, molto attivo, ma di tale attività non è rimasta alcuna documentazione, nemmeno THR. Né la memoria degli operatori, come al solito, ausilia nel riempimento di tanti vuoti. Quanto al secondo evento moltissime sono le perplessità sulle attività di coloro che operavano sull'assente traccia del MiG 23 e che furono così assoggettabili a procedura disciplinare. In questo caso, se come poi si dimostrerà quel MiG non penetrò nei nostri cieli quel 18 luglio, la traccia presa in considerazione ovviamente si riferisce ad altro velivolo. E' una traccia invero che già dalla rotta doveva indurre al sospetto, perché proveniva da Nord con direzione verso Sud e solo all'altezza di Reggio Calabria compie un'inversione di rotta con direzione Nord. Viene fatta Friendly sia perché in effetti così doveva essere fatta per le direzioni sia perché quel giorno v'era disposizione di far Friendly tutte le tracce anche quelle provenienti da Sud, perché si sarebbe trattato di velivoli di ritorno dall'esercitazione che s'era tenuta nello Ionio. Ciò nonostante la strana

procedura disciplinare di cui s'è detto con l'ancor più strana accettazione delle sanzioni. Il tutto in perfetta linea con la generale messinscena posta in essere per accreditare la versione della caduta al 18 luglio. Ma su questo più oltre specificamente quando si parlerà del MiG 23. Qui a solo titolo di commento sulle "stranezze" di questo sito.

A Siracusa si sono persi elementi preziosi per l'inchiesta; e l'AM al riguardo di questo sito ha dato soltanto risposte ingeneratrici di confusione. Dalle sue informative infatti non è mai apparso chiaro se esso fosse funzionante o meno al momento o nell'intorno dell'incidente. E ciò probabilmente perché essa stessa non è stata in grado di ricostruire con precisione se ci fosse stata o meno la manutenzione prevista da h.12.00 ad h.19.00 di quel 27 giugno, ed in caso positivo quando esattamente quel radar avesse ripreso a funzionare.

Siracusa è sicuramente uno dei "radar di giù" che ha visto o avrebbe potuto vedere l'intenso traffico americano. Traffico che di certo non è esistito solo al momento dell'incidente, ma deve averlo preceduto od anche seguito per qualche tempo. Ma né le carte né il personale danno alcun aiuto in questo senso. Qui come a Licola il DA1 non è stato rinvenuto. Qui come altrove la reticenza è stata pressoché totale. Un contributo può venire solo dalle conversazioni telefoniche registrate. E da esse si accerta che il sistema è entrato in funzione ad h.18.58. In tempo perciò per "vedere" quel traffico sia prima dell'incidente che dopo. Anche perché la portata effettiva dei suoi macchinari copriva buona parte del basso Tirreno.

Tale portata in direzione dello Ionio le avrebbe consentito di vedere anche la traccia dell'asserito MiG del 18 luglio. Ma stranamente, o del tutto comprensibilmente, nessuno chiede informazioni o dati a questo sito. Con ogni probabilità, perché la traccia attribuita a questo velivolo - come s'è scritto in Jacotenente - scendeva verso Sud da Nord e all'altezza di Reggio Calabria faceva una perfetta conversione ad U per ritornare in direzione Nord, non affrontando così assolutamente lo Ionio.

6. Il 15° CRAM di Capo Mele.

Il primo da esaminare è quello di Capo Mele in provincia di Savona.

Esso era il 15° CRAM, era denominato in codice "Trota", operava con il sistema fonetico manuale ed aveva un'area di competenza corrispondente con approssimazione al Tirreno Settentrionale, alla Liguria, al Piemonte meridionale, alla Corsica settentrionale, a parte dell'Appennino

tosco-emiliano. I velivoli che avevano origine presso di esso assumevano il Nato Track Number, con sigla in lettere MM o Mike Mike.

Questo CRAM era dipendente dal 21° CRAM di Poggio Ballone (Quercia) e in costante collegamento di cross-tell, oltre che con detto Poggio Ballone anche con il radar di Mortara (denominato in codice “Puma”). Sotto profili funzionali e gerarchici dipendeva rispettivamente dal 1° ROC/SOC di Monte Venda e dalla 1ª Regione Aerea.

Come in precedenza accennato il sito operava con il sistema fonetico-manuale ed era dotato dei seguenti sensori: - AN - FPS 8; - AN - FPS 89; più un radar di quota con portata di 220NM.

Nel 1980, al momento dell'incidente, il Comando del 15° CRAM di Capo Mele era nelle mani del tenente colonnello Cipollone Carlo, e l'Ufficio Operazioni del CRAM era diretto dal capitano Fadda Francesco.

L'attività istruttoria svolta, una volta rinvenuto altrove il DA1 del sito, è stata diretta ad acquisire documenti inerenti i protocolli, l'attività di sala operativa, presenze e turni di servizio nel periodo giugno-luglio 80, le operazioni del CRAM ed in particolare l'elaborazione del DA1 del 27.06.80 dalle ore 18.00Z alle ore 21.15Z.

Il sito viene ad essere interessato dalle problematiche connesse alla vicenda di Ustica in relazione all'invio presso il 1° ROC/SOC di Monte Venda del modello DA1 riguardante il giorno 27.06.80 per il periodo dalle 18.00Z alle 21.15Z. Della nota di accompagnamento di tale modello trasmessa in quattro copie, non è stata rinvenuta traccia sul registro di protocollo del sito.

Nel giugno 88 il SOC rinveniva le quattro copie dei DA1 di Capo Mele distribuite ai Comandi Superiori dell'AM nel seguente ordine: - 30.06.88 due copie trasmesse alla 1ª RA; - 01.06.90 una copia trasmessa all'Ufficio Relazioni Esterne dello SMA.

L'esame della documentazione sequestrata presso il 15° CRAM di Capo Mele, in particolare del registro di protocollo “nazionale”, non ha permesso di stabilire la data di invio presso il 1° ROC/SOC del DA1 relativo al 27.06.80, nel periodo dalle ore 18.00Z alle ore 21.15Z; così come non è stata trovata nel registro di protocollo alcuna traccia della nota di accompagnamento delle quattro copie del DA1. Altresì non è risultata alcuna registrazione di una missiva di richiesta della documentazione inviata.

Si ricordi che i modelli DA1, in quattro copie redatte con carta copiativa, sono stati rinvenuti presso i seguenti enti:

- Copia 2 e 3 - presso lo SMA Gruppo di Lavoro Ustica;
- Copia 4 - presso il 1° SOC.

Nel giugno 88 il SOC rinveniva le quattro copie dei DA1 di Capo Mele che venivano distribuite a Comandi Superiori dell'AM, come già s'è detto alla 1ª Regione Aerea e all'Ufficio Relazioni Esterne dello SMA. La copia 1 non è stata mai rinvenuta nè consegnata dall'AM.

Dall'esame del carteggio del 1° SOC e della 1ª RA, dal 1988 in poi, si evince che la 1ª RA ha ricevuto dal 1° SOC il 30.06.88 due copie del DA1 inviandone successivamente, il 4 luglio, una sola copia allo SMA.

Sono stati anche sentiti tre ufficiali in servizio al sito al tempo del disastro del DC9.

In primo luogo Sciascia Stefano. Questi nel 1980 prestava servizio presso il 15° CRAM con il grado di tenente addetto alla sala operativa; inoltre in assenza del capo ufficio operazioni ne ricopriva l'incarico. Ha affermato, che durante una di queste sostituzioni, qualche giorno dopo l'incidente di Ustica, ricevette una telefonata dal 1° SOC con la quale gli si chiedeva il plottaggio del DC9 Itavia, relativamente ad un limitato periodo di tempo. Lo Sciascia non ha ricordato se la richiesta fosse soltanto verbale nè se la ricevette di persona o gli fu portata da qualche collaboratore. Nel corso della sostituzione presso l'Ufficio Operazioni ha ricordato di aver firmato un documento relativo al plottaggio, ma non ha saputo precisare se si trattasse del plottaggio o della lettera di accompagnamento del medesimo. Al teste sono state mostrate le copie nr.2-3-4 del DA1 di Capo Mele relativo al 27.06.80, su cui egli riconosce per propria la firma che vi compare. Ha precisato di non essere in grado di spiegare le motivazioni per cui il plottaggio è stato realizzato in quattro copie, affermando che probabilmente nelle richieste fu indicato quel numero (v. esame Sciascia Stefano, PG. 12.09.97)

Quindi Cipollone Carlo, che nel 1980 prestava servizio presso detto CRAM in qualità di comandante. Questi ha affermato di non ricordare nessuna sua attivazione per la vicenda del DC9 Itavia; nè ha rammentato richieste in merito dal 1° SOC. Ha dichiarato che i DA1 a fine giornata venivano custoditi in appositi raccoglitori. Se il SOC richiedeva all'Ufficio Operazioni ragguagli su "tracce", queste venivano trascritte a mano o a macchina dagli avieri ed a seconda della urgenza venivano inviate a mezzo corriere o a mezzo posta ordinaria, non ricordando però se tali plottaggi venissero corredati da lettera di accompagnamento. Non ha ricordato neppure in quante copie venisse trasmesso il plottaggio; ha però ritenuto che il numero variasse in base alla richiesta. Gli è stata mostrata infine la copia nr.4 del DA1 del sito di Capo Mele datata 27.06.80, contenente i plottaggi registrati dal sito radar in quel giorno. Cipollone non ha riconosciuto come propria la firma riportata; anche se ha riconosciuto tale plottaggio come

quello relativo al DC9 Itavia, compilato dal 15° CRAM in esito presumibilmente ad una richiesta del SOC (v. esame Cipollone Carlo, PG 12.09.97).

Infine Fadda Francesco che nel 1980 prestava servizio presso il sito con il grado di capitano ricoprendo anche l'incarico di capo ufficio operazioni, ha ricordato che il 1° SOC richiese le registrazioni radar del giorno della caduta del DC9 in una fascia stabilita, presumibilmente a breve distanza di tempo dall'incidente. Ha ritenuto che tale richiesta, dapprima formulata per le vie brevi, sia stata successivamente formalizzata per iscritto, anche se al termine del verbale non ha saputo fornire spiegazioni sul mancato rinvenimento della richiesta di tale documento. Ha affermato che normalmente i plottaggi venivano inviati in una sola copia, anche se era possibile che venissero richieste più copie dello stesso documento. Inoltre ha ricordato di aver firmato il documento contenente i plottaggi, ma non rammenta con quali modalità il documento fu inoltrato al SOC, presumendo però che sia stato inviato tramite corriere. Gli è stata infine mostrata la copia nr.4 del DA1, nella quale non riconosce la firma che vi compare, affermando che probabilmente nel periodo in cui sono stati realizzati tali documenti era assente per ferie e che Sciascia lo sostituì, ribadendo di non aver tuttavia alcun ricordo del documento e della sua firma (v. esame Fadda Francesco, PG 12.09.97).

Si deve osservare, sui dati radaristici, che il DA1 di Capo Mele appare, se comparato con la THR di Poggio Ballone e i dati di Fiumicino, incompleto ed affetto da una serie di incongruenze; in particolare:

1. Tutto il traffico avvistato dal sito tra le ore 19.12 e le ore 19.50 risulta non identificato. In pratica l'IO di Capo Mele non riconosce alcun velivolo di quelli che navigano nel medio-alto Tirreno in direzione NW, cioè verso la Francia, e SE.

2. Alcuni di questi velivoli viaggiano a quote molto basse rispetto a quelle normalmente usate dai velivoli civili, come MM302 a 16000 piedi, MM303 a 17000, MM307 a 12000.

3. Uno di tali velivoli non identificati viaggia in direzione della Francia con una velocità superiore a quella propria del traffico civile, cioè MM304 a 630 nodi.

4. Nel periodo successivo all'incidente - 19.12Z - 19.50Z - gli otto velivoli non identificati squoccano, per il DA1, solo il SIF3.

5. Nel periodo di cui sopra il sito si disinteressa del traffico civile. Infatti nessun aereo civile viene identificato nonostante la THR di Poggio Ballone evidenzia tale traffico nella zona.

6. Tra le ore 18.30 e le ore 19.00 vengono “saltate” le seguenti tracce: GG034, GG043, GG471, che scendono dalla zona d’interesse di Capo Mele verso la Corsica, la Sardegna Nord-Orientale e poi il medio Tirreno. Non era assolutamente possibile per il sito non vederle.

7. Poggio Ballone segue sino all’area d’interesse di Capo Mele delle tracce con SIF1 e più raramente con SIF2, mentre Capo Mele identifica tra le ore 18.00Z e le ore 21.10Z esclusivamente tracce con SIF3.

8. Tutte le tracce identificate da Capo Mele tra le ore 18.00 e le 20.00 non trovano riscontro nella THR di Poggio Ballone nonostante alcune di esse abbiano direzione SSE.

9. Non si comprende come mai molte tracce seguite da Poggio Ballone nell’area di interesse di Capo Mele non siano da quest’ultimo plottate.

In altri termini, come per Licola riguardo al medio-basso Tirreno, il cielo dell’Alto Tirreno delineato dal DA1 di Capo Mele tra le 18.00Z e le 21.00Z non appare compatibile con le tracce riportate sulle THR dei siti semiautomatizzati e con i dati che emergono dal radar civile di Fiumicino.

Appaiono cioè in Capo Mele dei comportamenti assolutamente inspiegabili ed estremamente inquietanti se inseriti nel quadro generale di quella sera. In primo luogo vengono “saltate” tracce in discesa verso la Corsica, la Sardegna ed il medio Tirreno prima dell’evento tra 18.30Z e 19.00Z. Non viene poi identificato dopo l’evento, a partire da 19.10Z sino a 19.50Z, alcun traffico, specie verso la Francia. Pur essendo con certezza alcuni di questi traffici di velivoli militari. Tra 18.00Z e 21.10Z rileva solo tracce con SIF3, molte delle quali “passategli” da Poggio Ballone ove se ne rilevava il SIF1 ed anche il SIF2.

Qui nessuno ha attribuito colpe alle incapacità o alle incurie degli avieri. Qui il fenomeno è continuo e troppo esteso, per non sospettare disposizioni precise e decisioni ad hoc. Deduzione questa da tener presente nel quadro della generale ricostruzione dei fatti.

7. Il 12° CRAM di Mortara.

Il radar del 12° Centro di Mortara (PV) nel 1980 era di tipo semiautomatizzato ed era ovviamente integrato nel sistema di controllo Nadge. Nelle conversazioni via filo era denominato “Puma” ed aveva un’area di competenza comprendente il mar Ligure e l’Italia nord

occidentale. Dipendeva sotto il profilo funzionale dal 1° ROC/SOC di Monte Venda e sotto il profilo gerarchico dalla 1ª Regione Aerea.

Era collegato in cross-tell con i radar del 1° ROC/SOC, Capo Mele, Poggio Ballone e Poggio Renatico. I velivoli che avevano origine presso di esso assumevano il Nato Track Number con sigla in lettere LG o Lima Golf.

Era equipaggiato con i seguenti sensori: 1. radar ricerca AN/FPS 88 con portata teorica di 220NM; apparato la cui tecnologia risaliva agli anni 50 e a cui erano state apportate modifiche negli anni 60; 2. radar di quota S 269 con portata di 220NM; apparato la cui tecnologia risaliva agli anni 60; 3. radar di quota AN/FPS 89 con portata teorica di 220NM; apparato la cui tecnologia risaliva agli anni 50 e a cui erano state apportate modifiche negli anni 70.

Nel 1980 il comandante di questo CRAM era il maggiore Berta Piercarlo ed il capo Ufficio Operazioni era il capitano Dondi Piero.

La sala operativa era organizzata nelle usuali tre sezioni e cioè: - la sezione armi; - la sezione sorveglianza; - la sezione addetti all'elaboratore elettronico; ciascuna con le funzioni già note. Era composta il 27.06.80 dal personale di cui agli elenchi acquisiti; ragion per cui la situazione del personale presente è stata ricostruita con sufficiente precisione.

I due sequestri operati sul sito hanno dato dei risultati, ma non hanno consentito di acquisire i registri dell'epoca nè documentazione sulle riduzioni relative al 27 giugno 80. Anche i testi escussi non hanno dato contributi di rilievo eccetto il maresciallo Cardone.

Il sito avrebbe potuto presentare profili di utilità nella generale ricostruzione di fatti, sia perchè ha seguito una parte del volo del DC9 Itavia, sia perchè inizializzò l'Air Malta che seguiva il DC9, che infatti reca come sigla la nota LG477. Ma di esso non s'è rinvenuto neanche nastri radar e THR relativi al giorno del disastro. Così come non è stata rinvenuta alcuna registrazione o annotazione che attestasse la realizzazione o la spedizione di riduzioni dati relative al giorno 27.06.80.

Tuttavia si deve evidenziare che, nel corso dell'esame testimoniale del 30.11.95, Moneta Carlo, comandante del 1° SOC nel 1980 ha ricordato di aver richiesto la riduzione dati ai siti di sua competenza e cioè a Poggio Ballone, Potenza Picena, Mortara e Poggio Renatico; documentazione che ricevette circa quattro o sei giorni dopo la richiesta.

In proposito va anche evidenziato quanto riferito dal maresciallo Cardone Pasquale, in servizio nel 1980 presso Mortara ed individuato quale possibile corriere, nell'esame testimoniale del 21.03.96. Il sottufficiale riferisce che nel periodo 78-81 si recò a Monte Venda circa 3 o 4 volte per consegnare plichi dei quali sconosceva il contenuto.

Dal registro delle missioni acquisito presso il sito in data 14.03.96, emerge che il maresciallo Cardone effettuò, nel periodo 10-12 luglio 80, una missione presso il 1° ROC di Abano Terme per consegnare un plico urgente. Deve rammentarsi che la consegna della documentazione dei siti radar di Potenza Picena, Poggio Ballone, Licola, Marsala agli enti richiedenti avvenne nel periodo 11-15 luglio. Pertanto ben può ritenersi che la Track History del 27 giugno 80 fu richiesta dal SOC ed anche ad esso recapitata nell'ambito di pochi giorni dall'incidente. Ovviamente di tali THR, come sopra si diceva, non s'è trovata alcuna traccia.

Si conferma qui per la prima volta nei siti minori quanto già emerso per Poggio Ballone. In primo luogo l'attenzione massima per l'incidente, che non fu di certo considerato un "ordinario" incidente civile, sul quale l'AM perciò non avesse né competenza né interesse. L'AM se ne interessa a tal punto che il 1° SOC richiede tutte le riduzioni dati ai siti sottoposti. Ma oltre l'interesse a conoscere, che mai si spiegherebbe di fronte a una "ordinaria" caduta di aereo civile e che di fatto mai s'è verificata in altri eventi del genere, anche l'interesse, e probabilmente precise disposizioni a distruggere poi i relativi registri, perché come s'è visto, alcunchè s'è più trovato, neanche i supporti magnetici di quelle THR.

8. L'11° CRAM di Poggio Renatico.

Il radar dell'11° CRAM di Poggio Renatico (FE) nel 1980 era di tipo semiautomatizzato ed era integrato nel sistema di controllo di Difesa Aerea Nadge. Nelle conversazioni via filo era denominato "Pioppo" ed aveva un'area di competenza comprendente tutta l'Italia Centrale, ad Ovest il Mar Ligure e di Toscana e ad Est l'alto Adriatico e le coste dell'Istria e della Dalmazia. Dipendeva sotto il profilo gerarchico dalla 1ª Regione Aerea. Era collegato con i radar del 1° ROC/SOC, Mortara, Poggio Ballone e Potenza Picena. I velivoli che avevano origine presso di esso assumevano il Nato Track Number con sigla in lettere LE o Lima Echo.

L'impianto radar era equipaggiato con i seguenti sensori: 1. AN- FPS 88 con portata teorica tra le 180 e le 200 miglia, 2. S – 269 con portata teorica di 200NM; 3. AN – FPS con portata teorica di 220NM.

Nel 1980 il comandante dell'11° CRAM era il tenente colonnello Brancaccio Emilio ed il capo Ufficio Operazioni era il maggiore Brutti Paolo.

Quanto al personale presente in sala operativa la sera del 27.06.80, esso è stato ricostruito con sufficiente precisione, essendone stato acquisito l'elenco a seguito di provvedimento di esibizione.

Presso il sito, sono stati operati un sequestro e un'esibizione, e compiuti più esami testimoniali. Il sequestro che concerneva piani di volo e relative strips ha avuto esito negativo; l'esibizione che concerneva registri, turni di servizio in sala operativa, registri di missione, ha avuto esito solo parzialmente positivo. Ovviamente non è stata rinvenuta alcuna documentazione, sia magnetica che cartacea, riguardante le registrazioni radar.

Quanto ai testi il loro contributo è scarsissimo o nullo. In primo luogo Brancaccio Emilio, comandante all'epoca del CRAM. Questi ricorda, in merito all'incivolo del DC9 Itavia, di essere stato informato dell'accaduto telefonicamente presso il circolo ufficiali o in ufficio dal capo controllore di turno al momento dell'evento; costui gli riferì che il velivolo Itavia, da Bologna a Palermo, era scomparso dagli schermi radar. Non ricorda però se gli venne riferita la zona in cui si erano perse le tracce del DC9. Non diede alcuna disposizione al capo controllore, nè gli venne riferito dal medesimo che erano state effettuate operazioni per la ricerca del velivolo.

Non ricorda se nei giorni immediatamente successivi furono richiesti dati relativi all'evento da parte dei comandi superiori, nè se gli venne richiesta la riduzione dati del DC9 e la conservazione del nastro di registrazione relativo all'incidente. Non ricorda di aver notato, nel registro del capo controllore un foglio strappato, anche perchè se così fosse stato, ne avrebbe chiesto le spiegazioni.

Al teste è stato posto in visione il registro del capo controllore, relativo al 27.06.80 turno "Delta notte" e quello del MIO, relativo al 28.06.80, turno "Alpha". Sul primo registro in particolare risponde: "Effettivamente vi è un foglio strappato, ma non ricordo se notai tale mancanza sul registro". Quindi aggiunge, per quanto riguarda sempre il registro del MIO: "noto che ad ore 11.10Z viene effettuata una Data Reduction della traccia Lima Echo 157, relativa al DC9". Non ricorda però se gli venne riferito da alcuno dei suoi stretti collaboratori di questa riduzione dati, asserendo che, se essa era stata compiuta, la relativa richiesta proveniva dal 1° SOC (v. esame Brancaccio Emilio, GI 25.03.96).

Quindi Ardolino Salvatore, capo controllore presso la sala operativa in servizio come risulta dall'elenco acquisito quella sera. Dichiarò che in effetti all'epoca dell'incidente di Ustica era capo controllore presso il sito di Poggio Renatico nel turno "Delta"; non ricorda però di essere stato in servizio la sera dell'incidente.

Gli viene poi mostrato il registro del capo controllore relativo al giorno 27.06.80, turno "Delta notte" ed in proposito risponde "il registro è lo stesso che ho visto qualche mese fa a Poggio Renatico al momento del ritrovamento"; "la grafia della compilazione del giorno 27.06.80 è la mia"; "pur leggendo la trascrizione che ho effettuato nel registro, non ricordo nulla di quell'incidente che ho fatto o disposto ai miei subordinati quella sera"; "Il foglio strappato credo di attribuirlo al fatto che erano state trascritte frasi sbagliate o incomprensibili o qualche scarabocchio".

Non ricorda se il registro lo compilava non appena ricevute le notizie o alla fine del turno. Non ricorda se quella sera gli venne chiesto dal SOC o da altri siti la riduzione dati del DC9 Itavia nè se trascrisse il plottaggio del DC9 a siti del 3° ROC per il tramite di Potenza Picena.

Prende atto che nella parte restante del foglio strappato, al rigo nove, appare un segno che potrebbe identificarsi con il tratto iniziale del numero 1 e quindi possa ipotizzarsi un'annotazione sotto un orario successivo ad ore 19.40 e comunque prima delle ore 20.00"; non riconosce però tale tratto quale proprio, in quanto gli sembra scritto da una mano più leggera della sua.

Quanto alla annotazione del registro alle ore 21.00Z "Gesrep per Data Reduction", asserisce: "credo che si riferisca ad una precedente autorizzazione richiesta al SOC e riportata nell'annotazione delle ore 17.30Z e non ad una riduzione dati riferita al DC9 Itavia" (v. esame Ardolino Salvatore, GI 25.03.96).

Poi Angelini Alberto. Anch'egli capo controllore presso la sala operativa. Costui, pur non rammentando di essere stato in servizio la sera dell'incidente di Ustica, ha un ricordo legato a tale evento perchè il giorno successivo o qualche giorno, di mattina, ha ricevuto una telefonata da parte del controllo del traffico civile di Roma che gli chiedeva se essi, come sito radar, avessero a disposizione le registrazioni della partenza e della prima parte del volo del DC9 Itavia. Egli prima di rispondere chiese conferma al TPO, il quale gli riferì che in quel periodo di tempo erano attivi e pertanto diede risposta affermativa al suo collega di Roma; "nell'occasione non ricordo di aver dato l'ordine di effettuare la riduzione dati; si trattava di avere la certezza che potevamo essere in possesso dei dati richiesti, né il controllore di Roma richiese tali tabulati".

Quindi aggiunge: "Successivamente, nel 1986 circa, presi servizio presso il 1° ROC di Monte Venda e nell'occasione ebbi la certezza che quei dati erano stati trasmessi, perchè parlando con altri colleghi mi mostrarono un grosso pacco di riduzioni dati che pensai fosse il risultato di tutti i tabulati

richiesti dal SOC ai siti dipendenti; pensai che anche la nostra riduzione dati si trovasse in quel pacco”.

Non ricorda di aver chiesto al MIO di fare una riduzione dati successivamente alla telefonata del controllore di Roma; in ogni caso, afferma, qualora la riduzione fosse stata effettuata con il sistema off-line, sarebbe stato necessario inviare un messaggio al SOC, operazione che sarebbe stata annotata sul registro del capo controllore.

Al teste è stato poi mostrato il registro del capo controllore, nella parte relativa al 28.06.80 turno “Alpha”. A tal proposito dichiara: “riconosco come mia la firma apposta su quel foglio, nonché le annotazioni dell’intestazione. Dalle annotazioni apposte nel turno non risulta essere stata effettuata alcuna riduzione dati”.

Nel contesto prende anche visione delle annotazioni relative al turno del 27.06.80 - notte - constatando che è stato strappato un foglio. Riferisce inoltre: “Vedo che dal registro risulta che il mio successivo turno di mattina era il giorno 29.06.80. Credo che durante quel turno mi sia arrivata la telefonata del controllo di Roma”.

Al teste viene mostrato il registro dell’operatore MIO - nella parte relativa al 28.06.80 - turno “Alpha”; in proposito dichiara: “prendo atto che l’operatore MIO del turno del 28.06.80 nello stesso orario in cui ero in servizio, era Fruncillo, il quale ha effettuato, secondo quanto risulta dalle annotazioni che appaiono sul registro, una riduzione dati; io non ho dato l’ordine di effettuarla poteva anche trattarsi di una consegna trasmessagli dall’operatore del turno precedente. Non ho mai visto una riduzione dati relativa alla caduta del DC9 Itavia durante la mia permanenza presso l’11° CRAM”. Infine: “La telefonata del controllo di Roma pervenne sulla linea Rita” (v. esame Angelini Alberto, PG 29.03.96).

Di seguito Carteny Carlo già capo controllore Difesa Aerea presso la sala operativa sempre dello stesso CRAM. Costui non ha ricordato se era in servizio nel periodo di fine giugno del 1980. Non ha alcun ricordo legato alla vicenda del DC9 Itavia. In merito all’effettuazione della riduzione ha dichiarato che, allorchè veniva richiesta tale operazione, essa veniva annotata sul registro del capo controllore.

Al teste è stato mostrato il registro del capo controllore nella parte relativa al 27-28 giugno 80 ed egli così risponde: “riconosco come mia la firma apposta sul foglio relativo al turno del 27 giugno 80 da ore 11.00Z ad ore 17.30Z - turno E, nonché quella del giorno 28.06.80 da ore 06.06Z ad ore 11.00Z. Ricordavo la compilazione del registro che mi è stato ora mostrato; non ricordo nulla sulla pagina strappata tra il turno del 27.06.80 - notte - e quello del 28.06.80 - mattino...” “Dalle annotazioni che risultano

apposte durante il turno di mattina del 28.06.80, compilate interamente da me, non risulta essere stata richiesta alcuna riduzione dati...”. Non ricorda di alcuna riduzione dati neppure nei giorni successivi (v. esame Carteny Carlo, PG 29.03.96).

In effetti il personale in servizio nel 1980 presso il sito di Poggio Renatico, esaminato non ha ricordato di aver compiuto alcuna attività in relazione alla caduta del DC9 Itavia e ad una riduzione dati relativa alla traccia LE157.

In particolare, l'operatore MIO in servizio la sera del 27.06.80, Menna Saverio, ha dichiarato di non ricordare alcuna riduzione dati effettuata durante la notte, “anche perchè lo avrei trascritto sul registro.” (v. esame Menna Saverio, GI 25.03.96).

L'operatore MIO in servizio il 28.06.80, Fruncillo Gerardo, pur non ricordando di aver effettuato una riduzione dati relativa alla vicenda di Ustica, preso atto che dal registro del MIO risulta ad ore 11.10 ha interrotto il recording sul nastro nr.11 per fare una Data reduction della traccia LE157 - DC9 precipitato ieri 27.06.80, ha dichiarato: “... ho quindi fatto una riduzione dati di una sola traccia, la LE157, per le ore riportate nel registro e cioè da 18.08Z a ore 19.00Z. Ricordo di aver consegnato la riduzione da me effettuata al capo Ufficio Operazioni. Prendo atto che quel giorno era sabato. In questo caso è probabile che l'abbia consegnata al capo controllore”.

Fruncillo non ha escluso la possibilità di aver effettuato una riduzione dati anche di altre tracce, prendendo in considerazione una fascia oraria più ampia di quella della traccia LE157 (v. esame Fruncillo Gerardo, GI 25.03.96).

In relazione alla trasmissione della Track History, nulla risulta agli atti del sito. Tuttavia dall'esame testimoniale del 30.11.95 di Moneta Carlo Luigi si ha una conferma di riduzione dati effettuata la sera del 27.06.80 nel sito, in quanto costui in qualità di comandante del 1° SOC come detto, ricorda di aver richiesto la riduzione dati dai siti di sua competenza: Poggio Ballone, Potenza Picena, Mortara e Poggio Renatico e di averle ricevute circa quattro o sei giorni dopo la richiesta. Ricorda inoltre che dette Track History nell'agosto dell'86 erano ancor all'interno dell'armadio, ove erano state riposte la sera del loro arrivo. E d'altra parte nella comunicazione tra Jacotenente, capitano Metta, e Martina Franca capitano Patroni Griffi delle h.23.44 il primo chiaramente riferisce che “Pioppo” sta facendo la riduzione.

Altro episodio meritevole di essere riferito è quello relativo al rinvenimento di documentazione in seguito a decreto di acquisizione presso questo CRAM. In esito al decreto concernente l'acquisizione dei registri di

protocollo, turni di servizio in sala operativa, registri della sala operativa, registri certificati di viaggio e Track History del 27.06.80, eseguito in data 22.11.95 presso l'11° CRAM di Poggio Renatico, venne consegnata dal comandante del sito Cosimi Stefano la documentazione richiesta ad eccezione della Track History e dei registri di sala operativa, in quanto non rinvenuti.

In verità, a cinque giorni di distanza, il 27.11.95 il maresciallo Sindaco Luigi in forza al sito di Poggio Renatico rinvenne, in un locale sottostante la sala operativa, all'interno di una cassa di legno, i sottoelencati registri di sala:

- rapporto operativo del capo controllore dal 16.06.80 all'8.07.80;
- rapporto operativo del controllore F.A./I.C. dal 4.06.80 al 12.07.80;
- quaderno di stazione - S.A. dal 4.06.80 al 23.07.80;
- quaderno di stazione MIO dal 17.05.80 al 5.07.80;
- quaderno di stazione identificazione dal 30.05.80 al 12.10.80;
- quaderno di stazione MIO recording dal 26.09.79 al 12.08.80.

Nel locale di custodia della documentazione si accedeva da una porta esterna al fabbricato operativo. All'interno dello stesso a dire del personale vi erano riposti, oltre alla documentazione rinvenuta, dei manuali inerenti apparati obsoleti, materiali speciali ed ordinari fuori uso e materiale cartaceo.

Come ben si nota i principali rapporti e quaderni relativi al periodo in cui era avvenuto il disastro erano stati raccolti e quasi nascosti in un locale separato dagli altri e di non usuale accesso.

In seguito all'inconsueto ritrovamento in data 28.11.95, il generale Alberto Sgrosso, comandante della 1^a RA, nominava una Commissione d'inchiesta per accertare le modalità di rinvenimento dei documenti suindicati. Questa Commissione in data 29.11.95 concludeva affermando che il mancato ritrovamento della documentazione all'atto della notifica del provvedimento dell'AG era da imputare alla condotta nella ricerca, in quanto eseguita "senza quella scrupolosità, senso di responsabilità e solerzia ... senza quella necessaria sensibilizzazione di tutto il personale interessato al ritrovamento ad opera del comandante dell'Ente".

A questo punto si deve aggiungere che il sito in oggetto, uno dei più avanzati in automazione, non ha mai prodotto, nonostante il dato venisse richiesto, almeno un estratto di THR. Agli atti risulta invece che furono fatte ampie riduzioni dati (v. esami Moneta, Fruncillo, Zaramella). Infine se la prima parte del plottaggio poteva essere riferibile ad un velivolo militare, ciò sarebbe stato potenzialmente verificabile dal registro del MC, sul quale si sarebbe potuto anche reperire le informazioni relative alla missione

assegnata all'Awacs che operava nello spazio aereo di pertinenza del sito. Ma tale registro non è stato rintracciato in sede di esecuzione del sequestro presso questo sito di Poggio Renatico. Una volta rinvenuto presso lo stesso sito pochi giorni dopo da personale AM, è stato trasmesso via CSM dall'AM e non come di consueto, via G.L. Ustica, privo delle pagine afferenti al 27.06.80.

Anche qui, come s'è detto per Mortara, lo stesso interesse a conoscere, lo stesso interesse a raccogliere e conservare reperti attinenti all'evento, come rapporti operativi e quaderni di stazione. Ma in più, come aggravante, l'intento di occultamento, giacchè quei reperti erano stati chiusi in un vano di difficile accesso, cosicchè ad una normale ricerca sarebbero sempre sfuggiti, così come è stato; e solo casualmente sono stati rinvenuti.

9. Il 14° CRAM di Potenza Picena.

Il 14°CRAM di Potenza Picena (MC) si trovava nell'area di competenza della 1ª Regione Aerea di Milano e dipendeva dal 1° ROC di Monte Venda. Il sito radar, nel 1980, operava con sistema semiautomatico nell'ambito della rete di Difesa Aerea Nadge; il nominativo in codice del sito era "Bracco" ed il Nato Track Number per i velivoli presso di esso originati nella parte in lettere LK o Lima-Kilo. Era equipaggiato con i seguenti sensori: 1. AN-FPS 88 con portata teorica tra le 180 e le 200 miglia, 2. S-269 con portata teorica di 220NM; 3. AN-FPS con portata teorica di 220NM.

Il comandante del sito, nel 1980, era il tenente colonnello Capasso Mario, il capo Ufficio Operazioni il capitano Cosimi Stefano ed il capo controllore di sala operativa il capitano Cosmi Giuseppe.

Potenza Picena nel corso della notte tra il 27 e 28 giugno 80, a seguito dell'incidente occorso al DC9 Itavia, fu attivata al fine di effettuare una riduzione dati dal capo di sala operativa del 31° CRAM di Jacotenente, capitano Metta Sabino, e non dal 3° ROC ente deputato al coordinamento delle ricerche del DC9 Itavia. Dalla riduzione dati furono estratte le battute relative al percorso del DC9 Itavia; dati che, nel corso della notte, furono inviati al 31° CRAM di Jacotenente e da questo al 3° ROC di Martina Franca.

In proposito deve porsi in evidenza che agli atti del 14° CRAM non è stata rinvenuta traccia di questo invio al 31° CRAM; in quanto i registri di sala operativa di Potenza Picena non sono mai stati rinvenuti.

La richiesta che il 3° SOC, per il tramite del 31° CRAM, rivolgeva a Potenza Picena era diretta ad accertare quale fosse stato il percorso della traccia Lima-Kilo 477, identificata dal 22° CRAM di Licola quale traccia del DC9 Itavia.

Ciò emerge dal contenuto delle telefonate delle ore 23.24Z, 23.28Z e 23.34Z sul canale 8 del nastro B di Martina Franca, di quelle bobine sequestrate nel 90; telefonate che qui di seguito si trascrivono:

Trascrizione nastro B Pista 8 (ex 11)

Parte "C" (dalle ore 19.00 alla fine del nastro)

Tel. 23.24.35Z

V2 - Patroni Griffi: capo controllore 3° ROC Martina Franca.

V1 - Principe: Assistente Master Controller 31° CRAM/Jacotenente.

V1: pronto?

V2: capitano Patroni Griffi, chi è?

V1: sergente maggiore Principe, dica.

V2: senta un po', dovrebbe contattare con Bracco.

V1: sì.

V2: e ... non so se loro sono informati del DC9?

V1: no.

V2: ah, c'è un DC9 che è caduto diretto da Bologna a Palermo.

V1: ho capito.

V2: e stiamo ricostruendo tutta la ... la scena.

V1: sì.

V2: vorrei sapere questo, loro hanno passato (inc.) gli altri siti, una Lima Kilo.

V1: allora facciamo una cosa.

V2: mi dica.

V1: io le passo il mio capo controllore così parla con lui.

V2: sì, grazie vabbè.

V1: allora, la faccio chiamare io, eh.

V2: è urgente però, eh.

V1: ciao.

Tel. 23.28.10Z.

V1 - Patroni Griffi capo controllore 3° ROC Martina Franca.

V2 - Metta: capo controllore 31° CRAM/Jacotenente.

V1: pronto?

V2: Patro?

V1: eh, Metta.

V2: ciao bello.

V1: ciao, senti stasera è successo un incidente a un DC9 diretto da Bologna, diretto a Palermo, non si hanno notizie e certamente è precipitato, e quindi stiamo ricostruendo un po' tutto per venirne a capo ...

V2: ho capito.

V1: e dovresti chiedere a Bracco

V1: sì.

V1: notizie della Lima Kilo 477.

V2: un attimo ... Lima Kilo?

V1: 477.

V2: sì.

V1: questa qua è arrivata, dico come orario, a ... a Barca, alle 18 e 55, in november Lima 50,35.

V2: Barca 19?

V1: alle 18 e 15 quindi loro l'hanno vista prima.

V2: sì.

V1: devi chiedere con che cosa, con che piano di volo hanno correlato, e se ci possono dare il plottaggio di questa Lima Kilo 477 ... perchè per noi è molto importante, molto facilmente può essere questo qui ... è un DC9 Itavia 870.

V2: Itavia?

V1: Itavia sì, 870...

V2: 870.

V1: da Bologna.

V2: sì.

V1: a Palermo.

V2: Palermo.

V1: stimava Palermo 19 e 13 ... Partito da Bologna alle 18.05.

V2: 19 e 13?

V1: sì.

V2: 18?

V1: e 05 partito da Bologna, effettivamente è partito alle 18 e 05.

V2: Va bene.

V1: devi chiedere se l'hanno correlato con questo piano di volo, questa traccia...

V2: va bene.

V1: e se possono darci loro il plottaggio di questa Lima Kilo.

V2: ok.

V1: mi fai sapere?

V2: dove dovrebbe essere caduto?

V1: questo qua dovrebbe essere caduto a circa 60, 70 miglia da Palermo ...dovrebbe eh!
V2: ho capito.
V1: sempre supposizioni.
V2: va bene.
V1: ok?
V2: ci sentiamo.
V1: vabbò ciao.
V2: ciao.

Tel. 23.34.10Z.

V1 - Patroni Griffi: capo controllore 3° ROC Martina Franca.

V2 - Metta: capo controllore 3° CRAM/Jacotenente.

V3 - Attanasi: Assistente Master Controller 3° ROC

V1: pronto?

V2: Patrò?

V1: un attimo.

V3: pronto?

V2: senti.

V3: no, so' il maresciallo Attanasi chi è?

V2: Attanasio.

V3: sì.

V2: oh, capitano Metta, volevo chiedere sta traccia a Barca chi gliel'ha passata?

V3: quale la Lima Kilo o l'Alpha Golf?

V2: la Lima Kilo, parlo.

V3: lui ha detto a noi che l'aveva passato... dunque, un attimo solo che vedo perchè prima ho scritto tutto ... Tramite Quercia.

V2: tramite Quercia.

V3: sì.

V2: questo a carattere puramente informativo ...

V3: sì.

V2: da parte di Bracco, di Bracco, loro non sanno ... non hanno, non dovrebbero mai averla vi... aver vista la traccia, adesso stanno chiedendo a...

V3: quale quella Lima Kilo?

V2: sì adesso stanno chiedendo a (inc.) ok?

V3: oh, comunque quella Lima Kilo è di ... come si chiama eh ... di e mo' glielo dovrei dire (inc.)...un attimo, eh.

V2: vabbo'!

V3: pronto?

V2: sì.

V3: sì, è esatto allora la Lima Kilo che abbiamo ricevuto in via telex da ... eh è ... la 476, è di Bracco ... 77 è di Bracco.

V2: sì, Bracco.

V3: esatto, dato che noi adesso ... perchè sicuramente qua chie ... chiederanno qualche relazione, anche per coordinare meglio le ricerche, vogliamo essere sicuri che questa Lima Kilo sia quel DC9?

V2: ho capito.

V3: perchè come orari, secondo noi, corrisponde più questa traccia corrisponde, che non l'Alpha Golf, in quanto l'Alpha Golf è stata avvistata alle 19 e 04, eh ... in? Dunque ... in Papa Lima 00,50.

V2: Papa Lima come Alpha Golf?

V3: come Alpha Golf 266 esatto.

V2: che, che Papa Lima ha detto?

V3: Papa Lima 00,50.

V2: sì, 50 è stata avvistata ... o persa?

V3: avvistata.

V2: da Barca.

V3: da Barca, sì.

V2: ah, ho capito ...

V3: Metta'.

V2: sì.

V3: tu chiedi a Bracco solo quella Lima Kilo 477.

V2: sì, io ho già chiesto, sto aspettando.

V3: oh, per l'altra traccia Bracco non ne ... non ne può sapere niente.

V2: sì è chiaro che non ne sa niente.

V3: oh.

V2: loro m'hanno detto poichè ... diciamo come prima risposta, prima degli accertamenti ...

V3: sì.

V2: molto probabilmente loro sta traccia non l'hanno mai vista, non l'hanno mai correlata piano dato che non interessa poichè fa Bologna Firenze poi va giù.

V3: vabbè, ma la la ... cioè rientra nella loro area.

V2: come? rientra?

V3: nella loro area, rientra.

V2: sì, ma tu sai bene come vanno ste cose, no?

V3: in pratica!

V2: eh, in pratica! (ride).

V3: sì vabbè poi non ... cioè, ma non è che è impossibile che l'abbiamo vista.
V2: no, non è impossibile.
V3: eh.
V2: loro hanno detto come prima risposta con beneficio di inventario.
V3: e devono fa' la data reduction mo', no?
V2: e ... non lo so, presumo di sì, che la stiano facendo.
V3: appunto, no dico, ancora per caso loro trovano, non sanno e si (inc) Facessero la data reduction, se serve, chiedessero l'autorizzazione alla loro SOC.
V2: vabbo'.
V3: dillo questo.
V2: ok.
V3: ancora non pensano, pensano che sia una cosa un po' ... alla buona insomma, ecco.
V2: sì, sì, sì ho capito.
V3: è una cosa che va presa ... sul serio, eh?
V2: d'accordo.
V3: grazie.
V2: ciao.
V3: ciao.
(voci nell'interno non decifrabili)

Tel. 23.47.13Z

V2 - Metta - capo controllore 31° CRAM/Jacotenente

V3 - Patroni Griffi: Capo Controllore 3° ROC Martina Franca

V3: pronto?

V2: Patro'.

V3: Metta dimmi.

V2: allora hanno cominciato a fa' la data reduction.

V3: sì, della Lima Kilo 477.

V2: sì, comunque sembra che ci sia una discordanza da notizie prese da loro ...

V3: sì.

V2: Che ... dia di nume... di lettere che di numero, e anche come piano di volo.

V3: cioè non ho capito.

V2: a loro risulterebbe Lima Echo 177 o 157 ... e poi il nominativo India Hotel 870 e non India Tango.

V3: no, India Hotel 870 il nominativo esatto.

V2: ah, India Hotel?
V3: esatto.
V2: ah, ok.
V3: è India Hotel 870.
V2: ok, ok, allora cominciamo già a spiegare un po' meglio le cose.
V3: si vabbuo'.
V2: e per i tre (inc.) invece risulta loro Lima Echo, comunque
ricercheremo anche sta Lima Kilo.
V3: va bene ok.
V2: ci sentiamo.
V3: okay, ciao.
V2: ciao.

Nastro acquisito il 16.11.95 - canale 8 - Martina Franca
Tel. 00.02.45Z

Cassano - Operatore sala operativa 31° CRAM/Jacotenente
Attanasi - Assistente Master Controler 3° ROC

Cassano: ... per quanto riguarda la Lima Kilo 477 di Bracco, ... che sta'
facendo la data reduction ... e questo m'ha detto se vuoi che me
la da' a me la data se ... via telefono e poi io te la ribalta o se la
vuoi solo via telex ...

Attanasi: ... un attimo mò vediamo un po' ...

Interviene Patroni Griffi che chiede a Cassano se è disponibile averle
via telefono perchè così pervengono prima.

Alle ore 01.11.23 Patroni Griffi parla con il sergente Cassano e gli chiede: “
... ho ricevuto il plottaggio della Lima Echo 157 e volevo chiedere una cosa:
la Lima Kilo loro (Bracco ndr) non ce l'hanno per niente?”

Cassano: no ...! e questo qui è stato ... il numero che loro hanno
correlato con questo piano India Hotel 870.

Patroni Griffi: siccome una Lima Kilo c'è stata.

Cassano: ma non ne sanno niente... evidentemente di questa Lima
Kilo perchè loro oltre tutto questa qui è stata sempre
riportata da Pioppo...

Patroni Griffi: quali tutti quei plottaggi della Lima Kilo?

Cassano: sì tutto da Pioppo...

Patroni Griffi: ... quindi lei non lo sa' ...

Cassano: ... loro nemmeno .. non l'hanno mai fatta locale...

Patroni Griffi: ... ho capito quindi la Lima Kilo non sanno se è esistito lì
... questo è il regalo del Nadge...”.

Potenza Picena riferiva a Jacotenente che la LK477 era inesistente e che il volo DC9 era stato identificato con il NTN LE157.

Dopo una prima trasmissione telefonica del plottaggio della LE157, Potenza Picena la mattina successiva inviava al 1° e al 3° SOC il messaggio numero G37-4/2111.11100/Z avente per oggetto: “Trasmissione plottaggio traccia”.

Detto messaggio venne registrato in arrivo presso i due SOC in data 30.06.80; presso il 3° ROC è stato rinvenuto in data 25.01.96 anche se il 30.6.88 il 3° ROC con foglio nr.ROC3-011/08976/G10-2, trasmetteva alla 3ª Regione Aerea copia del messaggio, riferendosi all'attività aerea effettuata nell'area di responsabilità del 3° ROC il 27.06.80; presso il 1° SOC risulta registrato il 30.06.80 in arrivo sul registro di protocollo ordinario avente ad oggetto “Trasmissione plottaggio tracce”.

Di tale documento presso il sito di Potenza Picena non esiste traccia né in archivio né nei registri di protocollo, così come emerge dal decreto di sequestro del 27.11.95. Una conferma dell'attività svolta dai siti di Poggio Renatico e Potenza Picena si rileva dal messaggio n.SOC/A/0215/NC/G10-1 282100 Z del 3° ROC a Stataereo Roma, ove compare la dicitura: “plottaggi di Ferrara ricevuti tramite Potenza Picena”.

Il 10.07.80 con foglio n.G37-4/2111.1/146, il 14° CRAM di Potenza Picena trasmetteva quattro copie di THR relative alle tracce registrate dal sito il 27.06.80 dalle ore 18.00Z alle ore 21.15Z al 1° ROC (Monte Venda). La lettera di trasmissione non è stata rinvenuta né a Potenza Picena né a Monte Venda.

Il 14° CRAM in data 10.10.91 ha precisato di aver inviato in unica copia la THR del 27.06.80 al 1° SOC con foglio n.G37-4/2111.1/146 del 10.07.80; quest'ultimo documento non è più in possesso del sito in quanto risulta inviato da un registro di protocollo non classificato; in tale circostanza non è stato comunicato l'invio del messaggio n.G37-4/2111.1/1100Z del 28.06.80, trasmesso al 1° e al 3° ROC concernente il plottaggio del DC9 Itavia tra le ore 18.25Z e le ore 18.46Z del 27.06.80.

In relazione all'acquisizione delle THR presso articolazioni dell'AM, si rileva quanto segue: il 13.11.95 ne veniva sequestrata presso la B.A. di Borgo Piave una copia della THR; - il 21.11.95 altra presso il 1° ROC; - il 14.03.96 una terza presso la 1ª RA;- il 27.03.96 una quarta presso lo SMA - Gruppo Lavoro Ustica.

Deve rammentarsi inoltre che il comando del 14° CRAM, il 26.06.88 e il 10.10.91, ha sempre ribadito di aver trasmesso solo una copia della THR e non quattro, e non ha mai fatto cenno dell'esistenza di un messaggio datato

28.06.80 relativo al plottaggio del DC9, originato dal medesimo sito e trasmesso al 1° e al 3° ROC.

Il 21.11.95 all'atto del rinvenimento presso il 1° ROC della THR del 14° CRAM è stata riscontrata una fascetta recante la seguente scritta: "Data Reduction del 27.06.1980 I.H. 870 in originale 4 copie".

Con riferimento alle testimonianze del personale del 14° CRAM in servizio all'epoca dei fatti, si è accertato in particolare che:

Cosimi Stefano, all'epoca dei fatti capo Ufficio Operazioni, in relazione alla riduzione dati, non ha ricordato se ne siano state riprodotte a seguito dell'incidente occorso al velivolo DC9 Itavia. Neppure a seguito dell'esibizione, nel corso dell'esame, di copia della riduzione dati prodotta dal sito, il teste ha rammentato la circostanza (v. esame Cosimi Stefano, GI 26.09.95).

Cosmi Carlo, all'epoca capo controllore, anche in base alla consultazione della documentazione agli atti del sito ha dichiarato di essere stato in servizio la sera del 27 giugno 80, ma non ha però ricordato di riduzioni dati prodotte nel corso di quella notte. Ha riferito che comunque venivano prodotte riduzioni dati, ma non le ha associate ad incidenti occorsi a velivoli civili (v. esame Cosmi Carlo, GI 26.09.95).

Entrambi, Cosimi e Cosmi, sono stati sottoposti a confronto allo scopo di contestare loro le conversazioni telefoniche intercorse tra il sito di Martina Franca – capitano Patroni Griffi – e Jacotenente – capitano Metta – relative alla richiesta di Martina Franca, per il tramite del sito di Jacotenente, delle riduzioni dati di Potenza Picena. Nonostante confronti e contestazioni, entrambi affermano di non ricordare. E non ricordano alcunchè neppure quando viene loro esibita la riduzione dati del sito (v. confronto Cosimi e Cosmi, GI 27.10.95).

Goffredo Carlo, all'epoca sottufficiale con la qualifica di operatore MIO, non ha ricordato di essere stato in servizio la sera dell'incidente così come non ricorda di aver effettuato riduzioni dati relative all'incidente del DC9 Itavia. Ha però sostenuto di esser in grado di effettuare una riduzione dati (v. esame Goffredo Carlo, GI 26.09.95).

Sempre in relazione alle operazioni di riduzioni dati, nessuno dei testi escussi, ha saputo fornire elementi di interesse, asserendo tutti di non ricordare, ad eccezione di Gravina Luciano, all'epoca programmatore, il quale ha riferito di aver eseguito una riduzione dati, in unica copia, nei giorni però successivi all'evento e con riferimento soltanto alla rotta del DC9 da Bologna a Roma, consegnata poi all'Ufficio Operazioni, non sapendo da chi fosse stata richiesta. In proposito ha riferito di non essere stato in servizio la sera del 27 giugno 80 (v. esame Gravina Luciano, GI 27.10.95).

In conclusione il sito di Potenza Picena, come si rileva dal contenuto delle telefonate e delle conseguenti dichiarazioni dei testi, è stato interessato in merito:

1- al compimento di una riduzione dati nella notte tra il 27 e il 28 giugno 80, in relazione al percorso del velivolo Itavia nel tratto di rotta di competenza del sito radar, cioè da Bologna a Roma, richiesta dal 3° ROC di Martina Franca per il tramite di Jacotenente.

2- alla ricerca del telex del 28.06.80 delle ore 11.00Z con oggetto “Plottaggio della traccia LE157” inviato al 1° e 3° ROC di cui s’è detto.

In relazione al primo punto sono state acquisite al processo quattro copie della riduzione dati. Nonostante ciò, i testi sentiti, ad eccezione del Gravina, non hanno memoria di tale riduzione, nè forniscono elementi di interesse per l’inchiesta. In particolare, nemmeno a seguito di esibizione, in sede di esame testimoniale, della riduzione dati e della contestazione delle note telefonate, il Cosimi e il Cosmi, rispettivamente capo Ufficio Operazioni e capo controllore, non hanno rammentato alcunchè.

Soltanto dal tenore delle telefonate si rileva che, nel corso della notte tra il 27 e il 28 giugno 80, presso la sala operativa del sito di Potenza Picena, a seguito di sollecitazioni, è stata prodotta e presa in esame la riduzione dati al fine di riscontrare la nota Lima Kilo, di cui però non si rinviene traccia. Come noto è invece proprio il sito di Potenza Picena che riferiva a Jacotenente che il DC9 Itavia era già stato identificato con il NTN LE157.

Con riferimento al secondo punto non si rileva in alcun registro di protocollo del 14° CRAM traccia del documento, nè in archivio nè nei registri di protocollo del sito.

Per questo sito vale quanto s’è detto per gli altri siti del Nord-Italia, quelli cioè ricompresi nella competenza del 1° SOC. Di diverso il fatto del reperimento della THR relativa al periodo 18.00Z – 21.15Z. THR, come s’è visto reperita in più luoghi. Così come avrebbe dovuto essere per le THR degli altri CRAM del 1° SOC. Questo ritrovamento, che si può definire fortuito considerata la sparizione degli altri analoghi documenti, è stato di ausilio, così come lo sarebbero state le altre THR, per la ricostruzione degli eventi di quella sera. Di diverso anche l’atteggiamento particolarmente reticente dei principali operatori del sito, che di fatto non hanno ricordato nulla, confermando così la linea generale di chiusura di tutti coloro che hanno operato ai radar quel 27 giugno 80.

10. Il 31° CRAM di Jacotenente.

Il radar del 31° Gruppo di Jacotenente (FG) nel 1980 era di tipo semiautomatizzato ed era integrato nel sistema di controllo di Difesa Aerea Nadge. Nelle conversazioni via filo era denominato “Fungo” ed aveva un’area di competenza che si estendeva da 42.30N/13.30E a 39.39N/16.00E e comprendeva il Mar Adriatico, l’Italia Centro-Sud orientale, parte del Tirreno e parte del Nord Ionio. I velivoli le cui tracce si originavano presso di esso assumevano il Nato Track Number con sigla in lettere LJ o Lima Juliet. Dipendeva sotto il profilo funzionale dal 3°ROC/SOC di Martina Franca e sotto il profilo gerarchico dalla 3ª Regione Aerea. Era collegato con i radar dell’AM del 3° ROC/SOC Martina Franca, Potenza Picena, Pescara, Licola, Marsala e Otranto.

Era equipaggiato con il seguente sensore: - radar RV 337 banda L/S, la cui portata teorica era di 130-140NM in condizioni di buona propagazione. La portata effettiva di ricerca era maggiore per le tracce provviste di IFF e poteva raggiungere circa le 170-180NM.

Nel 1980 comandante del 31° CRAM era il tenente colonnello Maresca Marcello e capo Ufficio Operazioni il capitano Cianghetta Aldo.

La sala operativa era organizzata come di regola in tre Sezioni.

Dalla relazione dello stesso 31° CRAM datata 07.12.92 emergono sia l’elenco del personale del turno “A” in servizio presso la sala operativa la sera del 27.06.80, alle ore 19.00Z sia quello in servizio il 18.07.80.

Il primo è il seguente:

capitano	Metta	MC
sergente maggiore	Cassano	MC/A
tenente	Bufalieri	IC/1
maresciallo	Matano	IC/2
sergente maggiore	Taurino	IC/A
sergente	Pastore	IC/A
sergente maggiore	Prencipe	TPO
sergente maggiore	Dentato	TPO
sergente maggiore	D’Agnello	IO
sergente maggiore	Ricci	IO
sergente	Solazzo	Sorveglianza L.O.
sergente	Zollino	“
sergente	Galliano	“
sergente	Patricelli	“
sergente maggiore	De Falco	MIO

+ 5 avieri.

Il secondo è il seguente:

capitano	Medico	M/C
sergente maggiore	Farina	MC/A
capitano	Metta	FA
sergente maggiore	Di Matteo	IC
sergente maggiore	Pezzone	IC/A
sergente maggiore	Capobianco	TPO
sergente maggiore	Acito	TPO/A
sergente maggiore	Stellato	IO
sergente	Di Leo	Sorveglianza
sergente	Ricupito	“
sergente	Gallo	“
sergente	Martinelli	“
sergente	La Merota	“
sergente maggiore	Guglielmi	MIO
aviere scelto	Facchino	ACDA/L

+ 4 avieri.

Presso il sito sono stati effettuati: due sequestri; tre esibizioni; undici escussioni testimoniali. I sequestri degli ordini di scramble e dei relativi verbali di distruzione hanno avuto esito negativo. Così come il decreto di esibizione del registro DA2B - Scramble per i mesi di giugno - luglio 80. Al contrario un certo esito positivo hanno avuto le acquisizioni. In primo luogo il decreto del 26.11.92 avente ad oggetto registro DA2B - Scramble dei mesi giugno-luglio 80, che, come detto, aveva ottenuto esito negativo. In secondo luogo il decreto di esibizione del 25.09.95 concernente atti e documenti relativi a procedure disciplinari o simili, a carico di operatori in servizio in sala operativa, il 18 luglio 80, che avevano definito la traccia LJ054 inizializzata ad ore 09.12Z come Friendly; decreto che pur avendo avuto esito negativo sull'oggetto, consentì di acquisire, a seguito di consegna da parte del comandante del sito, 34 fogli e una cartina geografica relativa alla Regione Calabria e fotocopie del registro di protocollo dal 17.07.80 all'11.09.80, pur non rinvenendosi documenti relativi alle punizioni, di cui vi è traccia sul registro di protocollo.

Nel terzo caso, decreto 02.12.95 - concernente registri di protocollo giugno 80; registri della sala operativa; Track History del 27.06.80 e del 18 luglio 80; registri messaggi Gesrep - si acquisivano: 1. ordine del giorno nr.178 del 27.06.80, in originale; 2. ordine del giorno nr.190 dell'8.07.80, in originale; 3. turni capo controllore del giugno 80 datati 09.06.80, in originale; 4. registro di protocollo documenti "nazionali" classificati "R", "RR" e "S", avente inizio dal nr.273 del 1980 e termine al nr.528 del 1980;

5. copia del foglio di registro protocollo del punto controllo Nato contraddistinto dal nr.185; 6. nr.77 fogli in copia del registro di protocollo non classificato del 1980; 7. copia composta da tre fogli del registro di carico documenti “nazionali” originati e ricevuti in classifica “S” e “RR”; 8. copia del “Titolario d’Archivio”.

I militari escussi sono stati: Acito Giuseppe, Cassano Giuseppe, Chirulli Alberto, Di Leo Gioacchino, Maresca Marcello, Matano Giovanni, Medico Francesco, Metta Sabino, Natale Vincenzo, Prencipe Antonio, Stellato Mattia.

Dall’analisi delle telefonate del 27.06.80 registrate a Martina Franca risulta che il sito di Jacotenente fu allertato dal 3° SOC per l’incidente occorso al DC9. Il SOC infatti richiede al 31° se Bracco, cioè il CRAM di Potenza Picena, ha delle notizie, e il plottaggio della traccia LK477, che viene ritenuto con probabilità il DC9 dell’Itavia precipitato.

Il sito di Jacotenente, dopo aver ricevuto risposta da Potenza Picena, riferisce a Martina Franca che presso quel sito non è la LK477 che viene correlata al DC9 bensì la LE157. Inoltre i tre CRAM (e non scramble, come erroneamente riportato nella trascrizione) ovvero Poggio Ballone, Potenza Picena e Poggio Renatico, correlano il velivolo DC9 alla LE157. Le relative conversazioni sono già menzionate nel sito di Potenza Picena.

Quanto ai fatti del 18 luglio 80 e conseguenti, la vicenda della identificazione della traccia del MiG 23 libico caduto in Sila come Friendly, interessò come s’è detto Jacotenente, poichè in quel sito avvenne il supposto errore al cui compimento avrebbero concorso il capo controllore, Medico, il TPO, Acito, e l’IO, Stellato. Questi operatori riceveranno una sanzione disciplinare per le operazioni commesse durante quel turno di servizio, cioè quelle operazioni che portarono all’errata identificazione della traccia LJ054.

Il maresciallo Stellato Mattia era in servizio nel 1980 presso il sito di Jacotenente con la mansione di IO. Ricorda di aver ricevuto un biglietto di punizione per aver violato una consegna, impartitagli dal Capo Controllore capitano Medico sulla classificazione del traffico aereo di quella mattinata. La disposizione consisteva nel dover classificare Friendly le tracce viste sul PPI, in quanto “traffico di rientro da un’esercitazione che si era appena conclusa”.

La contestazione mossa allo Stellato era di non aver rispettato le consegne del capo controllore; in realtà l’operatore ricordava che “... c’era una traccia su Reggio Calabria che scendeva verso Sud e risaliva, su tale traccia ebbi un dubbio, quindi chiamai Brindisi per sapere se sapevano qualcosa; ottenuta risposta negativa, chiesi al capo controllore cosa dovevo

fare e lui ... mi disse di classificarla “Friendly” perchè erano i velivoli che rientravano dalla esercitazione ...”.

Si noti che la traccia in questione non ha un andamento continuo da Sud, anzi proviene da Nord e poi, dopo aver superato Reggio Calabria, ritorna verso Nord.

Quando venne ascoltato dalla Commissione disciplinare, parlò “... della traccia su Reggio Calabria, nessuno mi disse che la traccia del velivolo libico non si trovava su Reggio Calabria ...”. Non solo: egli ha poi precisato che la traccia, che in seguito gli fu mostrata e venne abbinata al percorso del MiG 23, non era perlomeno a suo ricordo quella per la quale prese la punizione (v. esame Stellato Mattia, PG 12.01.96).

Quindi confusione ed errori sia sulla traccia che sulla contestazione. Ma il proposito era chiaro: era quello di punire comunque gli operatori per la identificazione Friendly.

La punizione gli venne impartita da una commissione disciplinare presieduta dal comandante del 31° CRAM, tenente colonnello Maresca.

Acito Giuseppe, operatore TPO, in servizio il 18.07.80, ha ricordato che nel corso del turno, nell’intervallo di tempo compreso tra le 11.00 e le 12.00, mentre stava sostituendo alla console del TPO il maresciallo Capobianco e l’IO maresciallo Stellato si era allontanato dalla sua postazione, il TPO del sito radar di Otranto richiamò telefonicamente la sua attenzione su una traccia in salita, che egli, allargando la scala del suo PPI, notò a circa 50 miglia a sud di Crotone; dopo aver svolto una serie di ricerche per avere ulteriori dati su di essa “... mi sono bloccato nelle operazioni, ho fatto la traccia “Friendly” dalla console dell’identificatore pensando che una minaccia non poteva arrivare da Sud...”.

Sulla contestazione della Commissione disciplinare ha dichiarato “... mi venne rappresentata dal comandante su una cartina geografica a muro la traccia del velivolo che risaliva verso Crotone e mi venne detto che avevo sbagliato l’identificazione della traccia ... quando la Commissione disciplinare individuò Stellato e me come responsabili delle errata identificazione non dissi nulla per paura di aver una punizione maggiore ; probabilmente Stellato dubitava di essere stato lui ad identificare la traccia ma non ha parlato perchè sarebbe stato punito per aver lasciato la console...” (v. esame Acito Giuseppe, PG 12.01.96).

Quindi Stellato non era nemmeno presente e Acito classifica la traccia Friendly sulla base di una considerazione in linea di principio giusta e tanto più valida quel giorno che era in corso una esercitazione congiunta di Paesi NATO.

Medico Francesco aveva, con il grado di capitano, le mansioni di capo controllore D.A. presso la sala operativa; quanto all'incidente occorso al MiG 23 libico ha ricordato di essere stato in servizio il 18.07.80. La Commissione disciplinare gli comminò la sanzione del "Rimprovero" "... la responsabilità era oggettiva, come capo controllore Difesa Aerea mi veniva imputata l'errata identificazione "Friendly" e non "X-ray" della traccia del MiG libico".

L'errata identificazione venne effettuata in quanto il passaggio del velivolo straniero coincise con lo svolgimento di un'esercitazione con disturbi radar. Ricorda che, dopo aver redatto una relazione di fine esercitazione, uscendo dall'ufficio operazioni, disse di classificare "Friendly" tutti i velivoli target di rientro dall'esercitazione, pur rimanendo l'effettiva identificazione di competenza del TPO e dell'IO (v. esame Medico Francesco, PG 12.01.96).

D'interesse anche le dichiarazioni di Maresca Marcello, al tempo comandante del sito. Questi ha dichiarato che nell'80, all'epoca del disastro di Ustica, era comandante del 31° CRAM di Jacotenente. La sera dell'incidente occorso al velivolo Itavia ha appreso la notizia dai mezzi di informazione o dalla sala operativa, come notizia e non perché la sala fosse stata interessata in qualche modo.

Non gli risulta che la sera della caduta del DC9 Itavia il 3° ROC di Martina Franca avesse richiesto al sito di Jacotenente, nella persona del capitano Metta, di assumere notizie del velivolo anche da altri siti come tramite per il 3° SOC; non ha mai saputo che il capitano Metta si fosse interessato all'evento di quella notte; non ricorda che il capitano Metta lo abbia informato il giorno successivo del suo interessamento della notte precedente, anzi lo esclude. Nemmeno il capo Ufficio Operazioni del sito, capitano Aldo Cianghetta, ebbe a riferirgli nulla sul lavoro di ricerca effettuato su particolari tracce da parte del sito da lui comandato.

In merito alla vicenda della caduta del MiG libico sulla Sila ha ricordato di essere stato in servizio quel 18.07.80; quella mattina era in programma una esercitazione della serie "Demon Jam", che si sviluppava nello Ionio; l'esercitazione interessava il 3° ROC/SOC per quanto riguardava la struttura di terra e quasi interamente il 31° CRAM; quella mattina andò in zona operativa per l'inizio delle operazioni, rimanendoci per circa un'ora; tra le ore 14.00 e le ore 14.30 locali fu avvisato dal capo controllore di servizio in sala operativa, capitano Medico Francesco, in merito ad una comunicazione inviata dal 3° SOC sulla caduta in Calabria di un aereo libico, avvenuta nella mattinata, aereo che a quel momento

sembrava non fosse stato avvistato; nel corso della giornata si seppe dal SOC che il velivolo libico era caduto alle ore 13.30 locali.

Il giorno del rinvenimento, 18.07.80, il sito non intraprese alcun tipo di azione cioè di indagine al fine di individuare il velivolo attraverso le registrazioni dei dati della sala operativa; dette azioni non solo non vennero intraprese autonomamente, ma non vennero neppure richieste dal 3° SOC o da altri enti superiori. E così quel giorno non venne effettuata alcuna riduzione dati nè altro tipo di ricerca.

“Due o tre giorni dopo, tra le ore 21.00 e 22.00 circa, il capo controllore di turno, capitano Medico, mi chiamò per informarmi che a seguito di una richiesta del SOC era stata effettuata una Data Reduction dalla quale risultava l'esistenza di una traccia proveniente da Sud verso Nord che scompariva sulla Sila, traccia che era stata classificata “Friendly”; sempre nella medesima serata, il SOC richiese di trasmettere via telefono il plottaggio di tale traccia, richiesta alla quale il capitano Medico aderì; la traccia era stata identificata dal sito di Jacotenente, il Nato Track Number era quello del 31° CRAM.

Che io ricordi oltre il plottaggio dettato via telefono quella sera null'altro fu richiesto o mandato agli enti superiori; ... qualora un plottaggio viene inviato via telefono, ciò non viene trascritto nel registro protocollo di sala operativa, mentre viene trascritto del capo controllore”.

Al teste è stato mostrato il foglio del registro di protocollo del 31° CRAM allegato alla nota del 4.10.88 acquisita in data 25.11.95; preso atto che sul foglio di registro di protocollo al nr.1207 risulta inviata una nota diretta al 3° SOC avente per oggetto “plottaggio LJ054” del 18.07.80, il teste non ha ricordato nè la richiesta nè l'invio di tali dati. Così come non ricorda di aver visto la trasposizione su cartina della traccia del velivolo libico caduto in Sila. Ricorda soltanto che fu effettuato un tracciamento su cartina geografica della rotta di tale velivolo.

Osservava che il provvedimento disciplinare fu preso nei confronti del capo controllore, del TPO e dell'IO, e cioè il capitano Medico Francesco, il sergente maggiore Acito Giuseppe ed il sergente maggiore Stellato Mattia; l'esito dell'inchiesta disciplinare di cui sopra non venne formalizzato per iscritto, ma fu solo oggetto di un verbale in quanto l'intero procedimento si svolse oralmente.

Al teste viene contestato che la motivazione della punizione inflitta al personale oggetto del provvedimento non emerge da alcun atto; emerge invece solo il giorno dell'asserita mancanza. Cioè che quel personale non era a conoscenza del fatto di essere sanzionato in merito alla caduta del MiG libico sulla Sila; in proposito dichiara di ritenere che dalla nota con la quale

invitava detto personale a nominare un difensore emergesse la motivazione del procedimento disciplinare.

A contestazione di quanto dichiarato, al teste viene mostrata la nota datata 07.08.80 del 31° CRAM, nella quale non si rinviene alcun dato che faccia riferimento alla caduta del MiG libico in Sila; preso atto, il teste dichiara di ritenere comunque che il personale fosse a conoscenza dell'esatta motivazione anche perchè di dominio pubblico.

La Track History non venne mostrata durante il procedimento; fu lui a contestare verbalmente i fatti ed il personale ne prese atto, in particolare dell'aver classificato Friendly una traccia alla quale mancavano anche i dati SIF/IFF; fu mostrata solamente una carta geografica nella quale era stata tracciata la rotta di un velivolo che entrava da Sud verso Nord. "Credo che l'analisi dei dati della Data Reduction al fine di inviare il plottaggio al SOC venne effettuata soltanto dal capitano Medico Francesco".

La prima persona che gli chiese notizie per iscritto sull'evento del MiG libico fu il generale S.A. Montinari Giuliano. Nel dicembre del '92 questi gli richiese un appunto su quanto ricordava in merito all'accaduto, appunto che doveva essere inviato dal Maresca al Capo di Stato Maggiore Nardini, per tramite di Montinari.

Dal 1987 fino all'agosto del 1991 ha prestato servizio all'ITAV con l'incarico di capo della 1ª Sezione del 2° Ufficio del 1° Reparto fino al 1989; quindi come Capo del 2° Ufficio fino al 19.08.91; nel 1988 circa iniziò un lavoro di estrapolazione dati e trasferimento su cartina dei plottaggi di tutti i velivoli che sorvolano il territorio nazionale in un arco di tempo che aveva come centro l'orario della caduta del DC9 Itavia; i dati venivano estrapolati dalla Track History per i siti automatizzati e dai DAT1 per quelli fonetico-manuali; lavoro che interessò progressivamente tutti i siti radar.

Il suo impegno fu essenzialmente di coordinamento, di contatti con i siti, con i Comandi di Regione e con lo SMA; le Data Reductions erano in originale e cioè stampate su carta a modulo continuo. Il lavoro di trasposizione dei dati su cartina fu compiuto avendo come punto di riferimento l'orario di caduta del DC9 Itavia; venne richiesta l'evidenziazione di tutte le tracce che coprivano un certo orario, mettendo in risalto, in ogni cartina, probabilmente come punto di raffronto l'ultima battuta relativa al DC9; dette cartine, forse accompagnate da sintesi descrittive, furono consegnate allo SMA dopo l'approvazione dell'Ispettore (v. esame Maresca Marcello, GI 21.02.96).

Sulla vicenda del 27 giugno 80, ben poco si può dire di diverso dagli altri siti minori sin qui presi in considerazione. Nessun carteggio o supporto magnetico relativo a quel giorno si è rinvenuto, pur essendo stato il sito in

quella notte molto attivo. Di maggior interesse le vicende relative al 18 luglio 80. Se, come avverrà in prosieguo, si proverà che il noto MiG 23 non era caduto quel 18 luglio, molte delle circostanze al riguardo di questa vicenda troveranno spiegazione.

In effetti quel giorno, come in quelli immediatamente successivi, nessuno si mosse, né il sito d'iniziativa né gli enti superiori, per accertare come il fatto fosse accaduto per il tramite della documentazione radaristica o della memoria degli operatori. Solo a distanza di due o tre giorni il 3° SOC si era mosso ed erano stati effettuati una Data Reduction e il plottaggio di quella traccia proveniente da Sud e scomparsa sulla Sila, di cui s'è detto.

Sulla identificazione di questa traccia, fatta Friendly, uno strano procedimento disciplinare. Innanzi tutto una procedura tutta orale, senza alcuno scritto, nemmeno quello di contestazione. Accusati l'IO, il TPO e il MC. Questi a titolo oggettivo, gli altri due per mancanze in concreto. L'IO a dire il vero rammenta una traccia su Reggio Calabria che prima scendeva verso Sud e poi con una sorta di conversione a 180 gradi risaliva verso Nord. L'MC gli disse di farla Friendly perché si trattava di velivoli che rientravano dall'esercitazione. Il TPO dà invece altra versione: l'IO era fuori posto, la sua attenzione sulla traccia fu richiamata dal TPO di Otranto, egli la fece Friendly d'iniziativa, perché la minaccia non poteva venire da Sud. Tutti accettano la punizione.

Se la tesi che quel MiG non penetrò nello spazio aereo italiano quel 18 luglio dovesse restare provata, si comprenderebbe tanta confusione, le versioni non coincidenti, gli errori ed anche l'accettazione passiva del procedimento disciplinare, come la probabile messinscena, non solo ai più alti livelli, ma anche al livello di CRAM.

11. Il 34° CRAM di Siracusa.

Il 34° CRAM di Siracusa, è un sito della Difesa Aerea preposto al controllo dello spazio aereo della parte sud-orientale della Sicilia. Nell'80 funzionava con il sistema fonetico manuale; il radar impiegato era del tipo AN/FPS-8; la sua posizione era di 37°04'58" Nord-15°14'51" Est. Il CRAM si identificava anche con il nominativo in codice "Campo". Ad esso è assegnato per l'identificazione delle tracce il Nato Track Number nella parte in lettere AM o Alpha Mike. Il sito dipende sotto il profilo funzionale dal 3° ROC di Martina Franca e sotto il profilo gerarchico della 3^a RA, ed è integrato nel sistema di controllo Nadge.

Nell'80 il comandante del 34° CRAM di Siracusa era il tenente colonnello Pata Giuseppe; il capo Ufficio Operazioni il capitano Zuccaro Giuseppe.

In data 19.06.93 veniva emesso un decreto di acquisizione relativo a tutta la documentazione attinente alla presenza di personale in servizio la sera del 27.06.80 presso la sala operativa. Dalla documentazione acquisita emergeva la seguente situazione: il capitano Corsaro Aldo, guida caccia intercettore; il tenente Natale Vincenzo, guida caccia intercettore; il tenente Monaco Domenico, guida caccia intercettore; il maresciallo Gibilisco Sebastiano, track production officer; il sergente maggiore De Lazzari Remo, track production officer; il sergente maggiore Italia Sebastiano, track production officer. Attraverso le conversazioni telefoniche che comprovano l'effettiva presenza del personale in sala operativa si è riusciti a determinare con certezza, anche se in contrasto con detto documento, e solo parzialmente, quale fosse il personale in servizio quella sera e cioè: il capitano Corsaro Aldo, intercettore capo controllore e non soltanto guida caccia; il sergente maggiore De Lazzari Remo, TPO; il sergente Arena Giuseppe, assistente del capo controllore; il sergente maggiore Antonicelli Carlo, meccanico permutatore, entrambi essendo nella documentazione acquisita.

Nel sito non sono mai stati rinvenuti i registri di sala operativa, il DA1, i nastri di registrazione TBT.

Di seguito le conversazioni telefoniche attribuite al sito di Siracusa, tratte dai nastri di registrazione TBT di Marsala – di cui si è già fatto cenno ma che appare opportuno riportare -, di Martina Franca, ed anche dalle trascrizioni dell'ACC di Ciampino effettuate nell'80, che non risultano però registrate sui nastri TBT di Ciampino consegnati all'AG., essendo queste trascrizioni state rinvenute tra la documentazione della Commissione Luzzatti sequestrata in data 21.10.96.

- Ore 18.13 canale 22 di Marsala:

Campo: sì?

Moro: ai 06 smonta la 877, (Peppe)?

Campo: ai 06?

Moro: sì.

Campo: aspetta ... va bene, Pasquà.

Moro: oh Pè.

Campo: oh.

Moro: ma voi che state in Mike?

Campo: 'ste cose non se dicono, Pasquà!

Moro: eh, ma oh... (parla!).

Campo: vabbuò, sì, sì, poi ti dico tutto Pasquà.

Moro: senti, vedi che so' cinque i velivoli eh.

Campo: ah no quattro?

Moro: no cinque.

Campo: cinque?

Moro: eh.

Campo: ok.

Moro: ciao.

Gli interlocutori sono il sergente Abate Pasquale, assistente guida caccia di Marsala e il sergente Arena Giuseppe, assistente capo controllore di Siracusa. L'operatore di Marsala comunica che alle 18.06 termina l'impiego della cellula rischierata presso l'aeroporto di Trapani Birgi. Subito dopo Abate chiede se il Centro radar si trovi in Mike, cioè in manutenzione. Arena risponde con un certo disappunto alla domanda, poichè questi argomenti, afferma, non devono essere trattati per telefono.

- Ore 18.34 canale 22 Marsala:

Moro: pronto?

Campo: eh... senti, una Buck (rectius: book: nde) number, 1093.

Moro: aspetta, eh ... vai.

Campo: Buck number 10, (zero) 93, zero 14 Charlie kilo.

Moro: ...la penna porco boia!

Campo: ci sei?

Moro: Charlie Kilo hai detto?

Campo: affermativo.

Moro: vai, vai.

Campo: November Papa Golf.

Moro: vai.

Campo: Foxtrot Mike Sierra Foxtrot Romeo Yankee Mike.

Moro: poi?

Campo: (inc.) Victor Yankee Hotel Whisky.

Moro: Yankee Hotel Whisky, poi.

Campo: Delta Golf Juliet Romeo Alpha Golf.

Moro: poi.

Campo: 21 Sierra Foxtrot Golf Quebec Victor November Oscar Whisky
Foxtrot Kilo 31 Uniform India Lima Golf Uniform Bravo
Whisky Victor Juliet Oscar 41 November Lima Whisky.

Moro: eh.

Campo: Papa Zulu November Yankee Charlie out.

Moro: Alpha Papa.

Campo: Alpha Golf.

Gli interlocutori sono sempre i due sottufficiali già citati nella precedente conversazione. Il contenuto della telefonata è un messaggio in cifre, del quale lo SMA, nel dicembre 94, asserirà trattarsi di messaggio operativo, con il quale il sito comunica di aver terminato il suo stato la sua avaria/manutenzione ed è di nuovo operativo.

- Ore 18.53 canale 22 Marsala.

Moro: sì.

Campo: cosa facciamo? Il reale a chi?

Moro: (mi senti?)

Campo: voi?

Moro: no, il reale... aspetta che parlo con Sasso, eh.

Campo: sì, mi fai sapere allora?

Moro: sì.

Gli interlocutori probabilmente sono degli avieri, che non sono stati mai identificati. La conversazione riguarda la preparazione all'esercitazione Synadex.

-Ore 18.58 canale 22 Marsala:

Campo: sì?

Moro: sì, mettiti d'accordo con Sasso, pa....

Campo: va bene.

Moro: passi con lui, ciao.

Campo: quando (sei), noi siamo pronti eh.

Moro: sì, va bene.

L'interlocutore di Siracusa è sempre il sergente Arena mentre quello di Marsala è il sergente maggiore Vitaggio Giuseppe. L'operatore di Marsala riferisce al collega di Siracusa di trasmettere il traffico reale a Martina Franca e di rimanere in attesa di una sua chiamata per l'inizio dell'esercitazione.

- Ore 19.00 canale 22 Marsala:

Moro: sì avanti?

Campo: sì, il (TST) che fa, lo dobbiamo mettere?

Moro: aspetta un momento

Campo: sì...

Moro: pronto?

Campo: sì.

Moro: sì, tu devi passare con Sasso.

Campo: sì l'ho capito, dico ma il (TST per l'EX) lo mettiamo?

Moro: eh.. il (TST)? Aspetta che parlo con.. aspetta eh?...

A distanza di circa 3 minuti l'operatore di Marsala, dopo aver parlato con Martina Franca, riprende la linea con Siracusa:

Moro: no, niente lascia stare, eh.

Campo: e me lo potevi dire che so' rimasto col telefono...

Moro: eh, ho dovuto...

Campo: ok, allora niente (TST)?

Moro: sì, sì.

Campo: vabbuò.

Gli interlocutori sono sempre Vitaggio e Arena. Quello di Marsala ribadisce che deve transitare con Martina Franca. Quello di Siracusa ribatte di aver capito e chiede se deve mettere il TST per l'Ex, cioè la tabella specificazione tracce per l'esercitazione Synadex. Si ricordi che inizialmente i periti hanno trascritto la parola "ex" con "MiG" e ne era derivata una falsa interpretazione della telefonata; la vicenda è meglio descritta nel capitolo del centro radar di Marsala.

- Ore 19.07 canale 22 Marsala:

Moro: dimmi?

Campo: come (fini', poi?)

Moro: com'è finita ? Bene, perchè?

Campo: perchè noi siamo pronti qua.

Moro: eh, noi pure.

Campo: quando dite voi noi iniziamo ...oh?

Moro: sì, sì ti faccio sapere appena... no, (Peppi').

Gli interlocutori sono Abate e Arena. Quello di Siracusa sollecita l'inizio dell'esercitazione Synadex. Di contro quello di Marsala gli comunica che sarà lui a contattarlo.

- Ore 19.10 canale 22 Marsala:

Campo: sì?

Moro: ti faccio sapere io appena... abbiamo dei problemi, eh.

Campo: ah, avete dei problemi?

Moro: sì, sì.

Campo: vabbuò, ciao.

L'interlocutore di Siracusa non è stato identificato, forse è sempre il sergente Arena. Quello di Marsala è il sergente Abate. All'ulteriore sollecito da parte dell'operatore di Siracusa viene risposto da Marsala che vi sono dei problemi e che sarà lui a chiamare per l'inizio dell'esercitazione.

- Ore 19.26 canale 22:

Campo: pronto?

Moro: senti, stop Synadex dai tredici.

Campo: stoppo.

Moro: sì, sì.

Campo: a che ora?

Moro: eh?

Campo: a che ora?

Moro: dai tredici.

Campo: ai tredici?

Moro: sì, sì.

Campo: vabbuò, (kappa).

Moro: e passate con noi eh.

Campo: va bene ciao.

Moro: ciao.

L'operatore di Siracusa non è stato identificato. Quello di Marsala, il sergente Vitaggio, comunica che l'esercitazione deve essere "stoppata" dalle 19.13 e che devono ripristinare il collegamento in reale con il sito di Marsala.

- Ore 19.27 canale 4 nastro D Martina Franca:

Sasso: sì.

Campo: allora, guardate che stiamo andando con Moro noi, eh?

Sasso: dite

Campo: ci siamo?

Sasso: ah, state andando con Moro?

Campo: eh.

Sasso: va bene va bene.

Campo: okay, gli ho detto al vostro operatore di staccarsi.

Sasso: va bene, okay salutamelo.

Gli interlocutori non sono stati identificati. In questa telefonata l'operatore di Siracusa riferisce che stanno ripristinando il collegamento con Marsala e chiede all'operatore di Martina Franca di staccare il collegamento. Ciò significa che Siracusa è sempre rimasta in collegamento con Martina Franca; ragion per cui l'esercitazione Synadex che doveva effettuare con il sito di Marsala, dalle 19.00 in poi, quella sera non ebbe mai inizio.

- Ore 19.28 ACC Ciampino:

Siracusa: pronto

Roma: Siracusa?

Siracusa: dimmi.

Roma: senti un po' vedete qualche traccia su Palermo voi?

Siracusa: su Palermo? A che livello dovrebbe stare?

Roma: a 250 in discesa.

Siracusa: 250?

Roma: sì.

Siracusa: attualmente non vedo niente, posso dare una occhiata articolare, ma penso che non ci sia niente lo stesso.

Roma: ok vedi un po' e poi chiami.

Siracusa: senz'altro. In discesa verso Palermo.

Roma: esatto, dovrebbe essere in holding su Palermo, dovrebbe stare, in holding.

Siracusa: ho capito, va bene.

La trascrizione di questa conversazione è stata rinvenuta solo nel mese di ottobre 96 tra la documentazione della Commissione Luzzatti. Non risulta registrata nei nastri TBT di Ciampino sequestrati nell'80. Gli interlocutori non sono stati identificati. L'operatore di Ciampino chiede a quello di Siracusa se in quel momento vede traffico su Palermo intorno ai 25 mila piedi. Viene data una risposta negativa con la riserva di vedere con più attenzione.

- Ore 19.30 ACC Ciampino e Siracusa:

Siracusa: Roma?

Roma: sì.

Siracusa: allora guarda, io controllo un velivolo sotto Palermo, sulla A18, che si dirige verso Malta.

Roma: che si dirige verso?

Siracusa: verso Malta.

Roma: no, no, non è niente quello quello, no, niente da fare per quello.

Siracusa: su Palermo non ho niente.

Roma: è un volo molto alto, quello niente.

L'operatore di Siracusa riferisce a quello di Ciampino, ricollegandosi alla precedente telefonata, che controlla un velivolo sull'aerovia Ambra 18 che si reca a Malta. Viene risposto da Ciampino che non interessa.

- Ore 19.31 ACC Ciampino e Siracusa:

Siracusa: ho capito, hai provato a chiedere a Marsala?

Roma: va bene, poi ci penso io, ciao.

Siracusa: ok, ciao.

Siracusa chiede a Ciampino di rivolgersi a Marsala.

- Ore 19.36 ACC Ciampino e Siracusa:

Siracusa: pronto?

Roma: hai visto più niente?

Siracusa: no, niente, solo quello controllo e un altro, penso sia un locale, a Est di Sigonella.

Roma: Est di Sigonella?

Siracusa: eh.

Roma: quanto è lontano da Sigonella?

Siracusa: attualmente lo controllo a 30 miglia Est.

Roma: di Sigonella, eh?

Siracusa: sì, ha una prua di 120.

Roma: ok, grazie.

Siracusa: prego.

Ciampino chiede nuovamente a Siracusa se ha controllato qualche velivolo. Viene risposto che si controlla un velivolo a Est di Sigonella.

- Ore 19.35 canale 22 Marsala:

Campo: pronto?

Moro: aho' eh...

Campo: e (Sardo) che fai, ti mando io un aviare?

Moro: no, senti Campo.

Campo: sì, dimmi.

Moro: guarda la Synadex è annullata, eh.

Campo: sì, ah scusa, qua ho il collegame... sì, ma già ho ricevuto comunicazione per questo.

Moro: da chi?

Campo: da Victor Golf alle 19.19 riferito alle 19.13.

Moro: va buono.

Campo: ok?

Moro: ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e Siracusa. L'operatore di Marsala è il maresciallo Sardu. Nella telefonata si evince che l'esercitazione Synadex è stata annullata come comunicato da "Victor Golf" alle ore 19.19. La sigla "VG" corrisponde al sergente maggiore Vitaggio Giuseppe di Marsala.

- Ore 19.36 canale 15 Marsala:

Moro: sì (inc.).

Campo: Sardo?

Moro: oh.

Campo: quella che va a Malta come si chiama?

Moro: Alpha Golf 262 Boeing.

Campo: Alpha Golf 262 Boeing.

Moro: sissignore.

Campo: ok, momentaneamente ci ho solo quella io.

Moro: sì, va bene, ok, adesso il permutatore ha fatto cambiare il collegamento.

Campo: sì, grazie, ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e Siracusa. L'operatore di Marsala è il maresciallo Sardu Mario. Siracusa chiede a Marsala qual è il nominativo dell'Air Malta e gli viene risposto che è l'AG262.

- Ore 19.42 ACC Ciampino e Siracusa:

Roma: Siracusa?

Siracusa: Roma?

Roma: sì.

Siracusa: sulla G-8 in discesa ce ne ho due, ti può servire qualcosa?

Roma: un attimo no, io non ho niente sulla G 8, io personalmente.

Siracusa: ho capito, perché poco fa mi chiedevano notizie se trovavano qualcosa su Palermo.

Roma: ciao.

Siracusa: ti saluto.

Siracusa comunica all'ACC che sull'aerovia Green 8 ha due velivoli che sono in discesa. Le viene risposto che in quel momento in quella aerovia l'ACC non controlla alcun velivolo.

- Ore 19.42 canale10 Marsala:

Moro:pronto, Campo... Campo... Campo... Campo...

Campo: pronto?

Moro:mi senti?

Campo: pronto?

Moro:Campo?

Campo: Moro?

Moro:mi senti?

Campo: sì, ti sento.

Moro:mi senti adesso?

Campo: eh?

Moro:ok, ti passo il mio aviare, ma chi sei il meccanico?

Campo: no ho capito.

Moro:sei il meccanico?

Campo: sì sono il meccanico.

Moro:ma da dove stai parlando?

Campo: eh, dalla sala.

Moro:pronto?

Campo: dalla sala.

Moro: ecco, per favore puoi venire dal tuo permutatore a parlare, perché io ti... la sento troppo piano la tua sala.

Campo: e pure io ti sento piano.

Moro:ecco, vuoi provare dal permutatore tuo a includerti?

Campo: eh?

Moro: vuoi provare a includerti dal permutatore?
Campo: eh, aspetta.
Moro: eh... (verso l'int.: allora la cuffia va bene quella?...io)
Campo: pronto?
Moro: pronto?
Campo: come mi senti?
Moro: ecco, po... vedi un pochino se per caso cambiando ... io sono
Maggio chi sei tu?
Campo: Antonicelli sono.
Moro: ah, Antonicelli, vuoi provare a vedere se cambiando una cuffia,
mettendone una più sensibile.
Campo: e sì, ce l'ho cambiata, ce l'ho cambiata.
Moro: ah senti facciamo una prova di chiamata?
Campo: ah, ma qua... qua non c'è bisogno, almeno per me non ce n'è
bisogno.
Moro: ah, va bene, va bene.
Campo: il problema è per te.
Moro: sì, allora mi attesti l'aviere qua così loro possono lavorare?
Campo: va bene, ok te lo passo.
Moro: d'accordo! Ciao.

In questa telefonata parlano i meccanici permutatori di Marsala e Siracusa, il sergente Maggio Baldassare e il sergente Antonicelli Carlo, in quanto vi erano dei problemi di collegamento tra i due centri radar.

Ore 20.37 canale 10 Marsala:

Moro: sì?
X: senti, l'Alpha Mike 207 cambiala in Alpha Golf 276.
Moro: in Alpha Golf?
X: 276.
Moro: Alpha Golf 276, la devo comunicare a Campo?
X: sì, quando ti chiama e gli dai vettore 240.
Moro: vetto...
X: ah no, aspetta.
Moro: vettore.
X: 210.
Moro: 210.
X: velocità ... 410.
Moro: 410 Kappa... c'è altro?
X: l'hai messa?
Moro: eh?
X: mettila.

Moro: sì, allora Alpha Golf... Alpha Golf 276... vettore, aspetta, eh...
sì Campo?
Campo: ti passo la 210.
Moro: aspetta un minuto.
Campo: sì.
Moro: vettore 27... 276 velocità 210...210 ok.. Campo?
Campo: sì
Moro: dai.
Campo: allora si trova in 310, 50.
Moro: questa è la 210?
Campo: sì.
Moro: aspetta un minuto Campo.
Campo: ah.
Moro: sì?
X: che vettore gli hai dato?
Moro: 210.
X: e qui ci ha vettore 276.
Moro: vettore 276 e mi hai dato così.
X: no, io ti ho dato vettore 210.
Moro: 210?
X: eh sì, senza discutere 210.
Moro: e scusa!
X: velocità 410 e non 210.
Moro: 410, ok, aspetta vettore 210... velocità 410, ok?
X: portala qua.
Moro: ... kappa?
X: kappa.
Moro: Campo?
Campo: sì, Moro.
Moro: dunque questa è l'Alpha Mike.
Campo: 210.
Moro: 210... dai.
Campo: 305, 55.
Moro: 305.
Campo: 55.
Moro: 305, 55... vettore?
Campo: 300.
Moro: velocità?
Campo: 400.
Moro: 400?

Campo: sì.
Moro: quota?
Campo: 25 SIF2.
Moro: 25 SIF2.
Campo: non c'è altro.
Moro: aspetta, SIF2... aspetta un minuto... pronto?
X: pronto?
Moro: la 210 che cos'è?
X: Sierra Hotel 3 D.
Moro: Sierra Hotel?
X: 3 Delta.
Moro: 3 zero.
X: 3 Delta.
Moro: Sierra Hotel 3 Delta ... Campo?... Campo?
Campo: sì, Moro.
Moro: Sierra Hotel 3 Delta.
Campo: Sierra Hotel.
Moro: 3 Delta.
Campo: 3 Delta, Kappa, non c'è altro, ciao.
Moro: va bene, ciao.

Questa è una conversazione tra l'aviere di Marsala e quello di Siracusa, non identificati, che si scambiano dati sul traffico aereo avvistato dai due centri radar.

Da principio, del sito sono stati escussi Corsaro Aldo, Natale Vincenzo, Gibilisco Sebastiano, De Lazzari Remo, Italia Sebastiano, ma nessuno di essi ha ricordato se il giorno 27.06.80 fosse in servizio; non hanno ricordato nemmeno se il radar quel giorno fosse in manutenzione o meno, così come dell'esercitazione Synadex (v. esami GI 08.07.93).

Il sergente maggiore Antonicelli Carlo, il cui nominativo compare nella trascrizione della conversazione telefonica delle ore 19.42, dichiarava che per le sue mansioni non espletava servizio in sala essendo egli elettricista dei collegamenti, ed avendo l'ufficio in locale diverso dalla sala. Il suo intervento in sala era stato richiesto per il mal funzionamento di una cuffia. Egli precisava, non aveva accesso alla sala operativa se non espressamente chiamato. (v. esami GI 08.07.93 e 16.03.94).

Sentiti nuovamente quelli che apparivano in servizio in sala operativa quel 27.06.80 e cioè Corsaro Aldo, Natale Vincenzo, Gibilisco Sebastiano, De Lazzari Remo, ed Italia Sebastiano, è emerso quanto segue.

Corsaro Aldo, dopo l'ascolto delle telefonate, delle ore 20.37, ha riferito di non riconoscere nessuno tra gli interlocutori. Nella telefonata delle

ore 18.15, ha dichiarato che l'operatore di Marsala riferisce a quello di Siracusa che è in servizio quale guida-caccia, non aggiungendo altro; non ha riconosciuto la voce dell'operatore di Siracusa. Nella telefonata delle ore 18.13 ha rilevato che l'operatore di Marsala chiedeva a quello di Siracusa "Ma voi che state in Mike?" spiegando che con tale termine si chiedeva se il radar fosse o meno in manutenzione. In merito alla telefonata delle ore 19.45, ha riferito che l'operatore di Siracusa era un aviere che trasmetteva delle iniziali di traccia avvistate da Siracusa a Marsala. Non ha riconosciuto la voce dell'aviere. Pur consultando l'elenco del personale in servizio nel giugno 80, non ha ricordato alcuno dei militari che avrebbero potuto essere probabilmente in servizio con lui la sera del 27.06.80.

In merito all'esercitazione Synadex ha riferito che all'epoca era difficile sapere se a Marsala fosse in atto un'esercitazione. Per quanto riguardava lo "stop" Synadex, a suo dire, esso non avrebbe superato i 5-6 minuti rispetto all'orario di comunicazione dello stop.

Prendendo visione della trascrizione della telefonata delle ore 19.28 e di quelle dalle ore 19.30 alle 19.42 tra il CRAV di Roma e il CRAM di Siracusa, non ha ricordato nulla di particolare. In merito al significato della frase pronunciata dall'operatore di Siracusa "Sulla G-8 in discesa ce ne ho due" ha riferito soltanto che la G-8 era un'aerovia che passava tra Palermo e Reggio Calabria.

Dall'ascolto della telefonata delle ore 19.27.18 tra Siracusa e Martina Franca non ha riconosciuto la voce dell'operatore di Siracusa; riguardo al contenuto della telefonata ha riferito di non conoscere alcun operatore con il nome di Peroni o Dedalo.

Ascoltata la telefonata delle ore 18.15 tra Marsala e Siracusa, ha dichiarato che potrebbe trattarsi di una conversazione tra un aviere di Siracusa ed un lettore al PPI di Marsala; quanto al punto in cui veniva pronunciata la frase "Campo ci hai l'iniziale", ha spiegato che con essa venivano chiesti i plots iniziali di una nuova traccia.

Letta la trascrizione della telefonata delle ore 19.27.18 relativa al collegamento tra Martina Franca e l'ASO (Air Surveillance Officer) di Siracusa, ha spiegato che non necessariamente dovesse trattarsi di un ufficiale, ma che anche un sottufficiale avrebbe potuto occupare quella postazione. Sul Book Number ha riferito che era un tipo di messaggio che veniva letto all'inizio e alla fine di una manutenzione. (v. esami Corsaro Aldo, GI 06.02.95, 20.09.95 e 17.06.97).

Natale Vincenzo, dall'ascolto delle telefonate delle ore 20.37, nella prima conversazione non ha riconosciuto nessuno degli interlocutori; nella seconda invece ha riconosciuto la voce del t. colonnello Patroni Griffi,

indicato dalla lettera U nella trascrizione (v. esame Natale Vincenzo, GI 15.03.94).

Gibilisco Sebastiano, non ha ricordato se la sera del 27.06.80 era in servizio; dall'ascolto delle telefonate delle ore 20.37, non ha riconosciuto alcuno degli interlocutori (v. esame Gibilisco Sebastiano, GI 16.03.94).

De Lazzari Remo non ha ricordato se la sera del 27.06.80 fosse in servizio, nonostante il suo nome risultasse nel foglio di servizio. Dall'ascolto delle telefonate delle ore 20.37 non ha riconosciuto nessuno degli interlocutori. Ha riferito che la sigla da lui utilizzata nelle conversazioni era "Delta Lima Romeo".

Gli è stata fatta ascoltare la telefonata delle ore 18.34, ma in merito non ha saputo, o voluto, riconoscere la voce di alcuno degli interlocutori, così come nelle telefonate delle ore 18.42; nella telefonata delle ore 18.15, invece ha riconosciuto la voce di uno degli interlocutori, cioè quella di Arena Giuseppe. Nella telefonata delle ore 18.13 ha riconosciuto nuovamente la voce di Arena Giuseppe. Quanto alla frase "Siete in Mike" ha detto che il significato dovrebbe riferirsi ad una manutenzione. Non ha ricordato se il radar di Siracusa il 27.06.80 fosse in manutenzione o meno.

Dalla lettura della trascrizione delle conversazioni telefoniche dalle ore 19.28 alle ore 19.42, intercorse tra Roma Controllo e Siracusa, ha desunto che raramente Roma Controllo si metteva in contatto con Siracusa. Nella telefonata delle ore 19.27.18 di Martina Franca tra il SOC e l'ASO, non ha riconosciuto la voce dell'interlocutore di Siracusa. In merito al Book Number ha riferito che il messaggio era formato da numeri e lettere, ma a suo dire quel termine non gli sembrava appropriato in quel contesto.

In merito alla frase "no, io non ho niente sulla G-8" pronunciata dall'operatore di Roma nella telefonata ad ore 19.42, tra Roma Controllo e Siracusa, ha risposto che la mancanza di velivoli controllati da Roma riguardava aerei militari.(v. esami De Lazzari Remo, GI 15.03.94, 20.09.95 e 17.06.97).

Italia Sebastiano non ha ricordato se la sera del 27.06.80 fosse o meno in servizio. Gli sono state fatte ascoltare le telefonate delle ore 20.37, ma non vi ha riconosciuto la voce di alcuno degli interlocutori. (v. esame Italia Sebastiano, GI 16.03.94).

Dalla sigla "AG"(Alpha Golf) che compare nella telefonata delle ore 18.34, conversazione tra Marsala e Siracusa, s'è accertato che con tale sigla si identificava Arena Giuseppe, di cui De Lazzari aveva riconosciuto la voce.

Dall'escussione di costui sono emerse le seguenti circostanze. Egli non ha ricordato se la sera del 27.06.80 si trovasse in servizio in sala

operativa. La sigla da lui usata durante le conversazioni telefoniche era in effetti “Alpha Golf”. Dall’ascolto della conversazione telefonica delle ore 18.13 e di quella delle ore 18.15, ha riconosciuto l’operatore di Marsala Abate Pasquale, ma non la propria voce. Ha preso atto che dagli elenchi del personale l’unico con le iniziali “Alpha Golf” all’epoca, era lui, ma nonostante tale constatazione non è riuscito a ricordare alcunché sulla telefonata del 27.06.80.

Successivamente, dopo aver preso atto delle dichiarazioni del collega Abate Pasquale, secondo cui la sigla AG che compariva nella trascrizione della telefonata delle ore 18.34, corrispondeva alla sua, ha ammesso di riconoscere la sua voce nella telefonata delle ore 19.00, pur non riconoscendo il suo interlocutore di Marsala. Nel punto in cui veniva riportata la frase “Sì, l’ho capito ecc.” e “ma il TST per l’ex lo mettiamo?”, ha dichiarato che TST sta ad indicare tabella situazioni tattiche, e “ex” significa esercitazione, a suo dire Synadex nel caso in cui non ci fosse stata una esercitazione reale. Dall’ascolto della telefonata delle ore 18.34, ha riconosciuto la propria voce, ha riferito che stava trasmettendo un messaggio Gelrep, per avaria o manutenzione, ma non è stato in grado di interpretare il messaggio, in quanto il sistema di decodificazione non veniva più usato da diversi anni.

Dalla lettura della trascrizione delle conversazioni telefoniche delle ore 19.28, e di quelle dalle ore 19.30 alle ore 19.42 tra Roma-Ciampino e Siracusa, ha tratto di non ricordare tali conversazioni e di non essere in grado di spiegarne il contenuto. In merito alla sigla “G-8”, che compare sulla telefonata delle ore 19.42, ha riferito che si trattava di un’aerovia sulla quale si sarebbero dovuti trovare due velivoli controllati soltanto da Siracusa e non da Ciampino, ma non è stato in grado di fornire spiegazioni sul mancato controllo di Roma. In merito alla telefonata delle ore 19.27.18 tra Sasso e Campo non ha riconosciuto la voce dell’interlocutore di Siracusa, così come al riguardo della telefonata delle ore 18.15, ha soltanto riferito che potrebbe essersi trattato di un’aviere che occupava la postazione del teller. (v esami Arena Giuseppe, GI 20.09.95, 13.10.95 e 17.06.97).

In data 21.03.91 veniva emesso un decreto di esibizione della documentazione relativa al funzionamento degli apparati radar del sito ed in particolare di quei documenti che concernevano la calibrazione di detto radar in epoca immediatamente precedente e successiva al periodo giugno-luglio 80 (v. decreto di acquisizione 21.03.91). L’esecuzione aveva esito positivo e la documentazione acquisita si rivelerà di somma utilità nelle perizie radaristiche. Altro particolare di interesse concernente questo sito è l’esistenza di un messaggio Gelrep trasmesso da Siracusa a Martina Franca

il 28.06.80, alle ore 06.00, dal quale sarebbe dovuto risultare che il radar di Siracusa era in manutenzione dalle ore 12.00 alle ore 19.00 del 27.06.80; messaggio però mai reperito. Di conseguenza, al fine di accertare il funzionamento o meno del radar in quell'intervallo di tempo del giorno del disastro, venivano escussi diversi appartenenti al personale del CRAM.

Il tenente colonnello Pata Giuseppe, comandante del sito di Siracusa nell'80, ha dichiarato di non ricordare se quella sera del 27.06.80 il radar fosse in funzione o in manutenzione; in questo secondo caso, si sarebbe dovuto comunicare lo stato di manutenzione sia al Comando di Martina Franca che all'ITAV di Roma. Ha riferito che il sito radar era "cieco", sia per l'area a Nord del sito stesso che per l'area di Ustica. Ha aggiunto di non essere a conoscenza delle disposizioni in vigore al sito di Siracusa, quando Marsala era in esercitazione Synadex. Non ha ricordato eventi particolari avvenuti quel 27.06.80, come l'atterraggio di aerei non appartenenti alla NATO su aeroporti italiani (v. esami Pata Giuseppe, GI 18.06.91 e 30.04.92).

Il capitano Vetrano Giuseppe, all'epoca capo servizio tecnico, ha dichiarato che la sera dell'incidente non era di servizio; di non ricordare se il radar era in manutenzione, ma che qualora lo fosse stato, si sarebbe trattato sicuramente di una manutenzione programmata e non di un fermo per avaria. Ha inoltre riferito che per poter effettuare la Synadex di Marsala, non era indispensabile che i siti limitrofi fossero funzionanti, in quanto tale tipo di esercitazione consentiva di vedere anche il traffico reale (v. esame Vetrano Giuseppe, GI18.06.91).

Il capitano Zuccaro Giuseppe, nell'80 capo ufficio operazioni, ha dichiarato che la sera dell'incidente si trovava in licenza e che il giorno 27.06.80, il radar di Siracusa non era a suo dire operativo, in quanto si trovava in manutenzione programmata e sarebbe dovuto ritornare in funzione alle ore 19.00. Ha asserito, inoltre, che il programma di manutenzione veniva consegnato al sito ogni trimestre e che comunque era indispensabile l'autorizzazione per dare inizio al programma di manutenzione. Ha precisato che l'area sovrastante la zona di Ustica era fuori della portata del radar così come l'aerovia Ambra 13. In merito a degli spostamenti o trasferimenti di F104 ha riferito che tali operazioni non rientravano nelle sue competenze (v. esami Zuccaro Giuseppe, GI 18.06.91 e 30.04.92).

Il maggiore Rispoli Emanuele, nell'80 capo ufficio comando, ha dichiarato che i documenti di manutenzione del radar non erano custoditi presso il suo ufficio, bensì presso il punto di controllo NATO; che comunque non era a conoscenza delle operazioni di manutenzione al radar

eseguite nel periodo della primavera dell'80 né di quelle eventualmente eseguite la sera del 27.06.80, in quanto la materia non era di sua competenza. Ha riferito di aver fatto parte di una Commissione per la raccolta di documentazione relativa all'inchiesta di Ustica, ma non ne ha ricordato il periodo. Non ha ricordato altresì di aver ricevuto richieste sul messaggio Gelrep (v. esami Rispoli Emanuele, GI 03.07.91 e 20.09.95).

Il capitano Zarrilli Giuseppe, all'epoca capo nucleo servizi tecnici ha riferito che la sera dell'incidente non era in servizio e che le sue competenze consistevano nel mantenimento dell'efficienza degli apparati elettronici di cui il centro disponeva. L'intervento di manutenzione era registrato su due cartellini sui quali venivano riportati: la data, il tipo di apparato ed il tipo di intervento effettuato; le capacità operative del radar, così come indicato dai manuali tecnici della casa costruttrice, capacità che erano di circa 200 miglia. Ha precisato che in occasione di esercitazione Synadex con radar automatizzato, era necessario mantenere nel sito almeno una consolle in "live" (v. esame Zarrilli Giuseppe, GI 30.04.92).

Il capitano Noto Raffaele, ufficiale addetto alla sorveglianza aerea TPO, ha riferito che la sera del 27.06.80 non era di servizio e non era a conoscenza se quella sera il radar fosse stato in manutenzione. Ha inoltre aggiunto di aver ricevuto incarico orale da parte del comandante del CRAM, nel marzo 91, di svolgere indagini sull'emissione di un messaggio Gelrep, che avrebbe dovuto comprovare l'avvenuta manutenzione del radar di Siracusa in data 27.06.80, precisando che l'incarico fu dato anche al tenente colonnello Marletta. La risposta non era stata desunta dai registri di protocollo bensì da modelli di registrazione dei messaggi in partenza. Ha anche specificato di aver controllato solo i registri di protocollo sui quali non risultarono registrati i messaggi Gelrep, mentre i modelli di registrazione del Centro di Comunicazione erano stati controllati dal tenente colonnello Marletta. Ha precisato che il messaggio del 25.03.91 era stato elaborato da lui personalmente, dietro consenso del comandante, ma di non aver ricordi della procedura seguita per formulare la risposta del messaggio. Sui i modelli CC1 e CC2 - stampati su cui erano riportate le trasmissioni dei messaggi, compilati dagli operatori telex - non ha ricordato se avesse o meno controllato tali modelli ed anche registri del centro comunicazioni (v. esami Noto Raffaele, GI 29.10.93 e 05.11.93).

Il tenente colonnello Marletta Ivan, i maggiore Bassi Gaetano e Tota Gianluigi sono stati escussi in relazione a quanto da loro accertato nel luglio 93, su incarico del comandante del CRAM tenente colonnello Manca Fernando, sulla documentazione relativa alle manutenzioni del Centro radar di Siracusa nel 2° trimestre 80.

Questa Commissione aveva redatto un verbale d'indagine in cui si dichiarava la inesistenza di documentazione sulle manutenzioni ordinarie e straordinarie, nel periodo in questione presso il sito. Il Comando della 3^a Regione Aerea, a cui era stato inviato detto verbale, per soddisfare la richiesta dell'AG, aveva richiesto al sito di Siracusa un supplemento di indagine per chiarire la divergenza tra quanto affermato dalla citata Commissione e quello che era già stato comunicato dallo stesso sito in data 26.03.91, circa l'avvenuta trasmissione di un messaggio Gelrep il 28.06.80 al 3° ROC di Martina Franca, in cui si affermava la manutenzione del radar dalle ore 12.00 alle ore 19.00 del 27.06.80. Detto messaggio trova riscontro nel registro del Centro Comunicazioni del sito, cioè di Siracusa. La Commissione riesaminava tutta la documentazione esistente presso il CRAM di Siracusa e concludeva affermando che non era possibile appurare se un messaggio Gelrep fosse stato originato nel 2° trimestre 80 dal sito, in quanto la documentazione presso il Centro Comunicazioni era stata distrutta in data 08.10.86, mentre i modelli di registrazione del traffico messaggistico giornaliero, i cosiddetti CC1 e CC2, relativi all'anno 80 erano stati distrutti in data 25.05.93.

Il tenente colonnello Manca Fernando, comandante del CRAM sia nell'anno 91 che nel 93, ha dichiarato che: il messaggio del 25.03.91, era stato firmato dal tenente colonnello Noto Raffaele, in sua vece perché temporaneamente assente. L'incarico di accertare quanto poi riportato nel messaggio del 25.03.91, era stato dato ai predetti tenenti colonnelli Noto e Marletta, i quali avevano riferito al comandante di aver visionato i modelli esistenti presso il centro comunicazione, senza specificare se si trattasse di registri o meno. Ha riferito inoltre di non essere a conoscenza della direttiva della 3^a Regione Aerea, risalente all'8.09.89, sulla conservazione dei documenti concernenti l'evento Ustica come dei tempi previsti per la distruzione dei modelli CC1 e CC2 (v. esami Manca Fernando, GI 28.10.93 e 05.11.93).

Il tenente colonnello Marletta Ivan, ha riferito addirittura di non ricordare di aver ricevuto l'incarico nel marzo 91 da parte del comandante di effettuare accertamenti sul messaggio Gelrep datato 28.06.80. A suo dire la distruzione dei modelli CC1 e CC2 gli era stata proposta dal capo centro Comunicazioni, maresciallo Mandolfo, per problemi di spazio. Detti modelli non avevano classifica e pertanto per la distruzione non era prevista la nomina di una Commissione, né la redazione di un verbale; non era a conoscenza che tra i predetti modelli, vi fossero dati inerenti l'evento "Ustica". Ha inoltre aggiunto che dai modelli si può desumere il gruppo data-orario, la classifica, il destinatario ed un numero progressivo di

accettazione, ma non l'oggetto del messaggio (v. esami Marletta Ivan, GI 28.10.93 e 05.11.93).

In sede di confronto tra Manca, Noto e Marletta, tutti e tre sono rimasti sulle proprie posizioni. Il Manca ha affermato di aver dato l'incarico al Marletta ed al Noto; il Marletta ha dichiarato di non ricordare di aver ricevuto detto incarico; il Noto ha riferito che il messaggio non era di pertinenza operativa dell'Ufficio Cifra e quindi non poteva esserci nulla presso l'ufficio da lui diretto (v. confronto Manca Fernando, Marletta Ivan e Noto Raffaele, GI 05.11.93).

Il tenente colonnello Maresca Marcello, nell'86 responsabile del SOC del 3° ROC di Martina Franca, ha dichiarato che il messaggio del 24.09.86 era stato originato dallo stesso SOC, e che la notizia che gli apparati radar del 34° CRAM erano in manutenzione dalle ore 12.00 alle ore 19.00 del 27.06.80 l'aveva desunta dal messaggio Gelrep delle ore 06.00 del 28.06.80, fornitogli da personale del Gruppo Telecomunicazioni del 3° ROC (v. esame Maresca Marcello, GI 28.10.93).

Il maresciallo Mandolfo Giuseppe, nel 93 capo Centro Comunicazioni del 34° CRAM ha riferito che non erano previsti registri di protocollo. Esistevano, egli sapeva, invece dei modelli chiamati CC1 e CC2, che servivano rispettivamente per l'accettazione e la registrazione dei messaggi, ma non era a conoscenza di pubblicazioni che determinavano la tenuta o la distruzione di detti modelli. La proposta di distruzione, nel maggio 93 dei modelli CC1 e CC2 comprendenti anche l'anno 80, era stata da lui avanzata al capo ufficio tenente colonnello Marletta, per esigenze di spazio. Ha riferito inoltre di non esser stato avvisato dai colleghi o dai suoi superiori che tra la documentazione distrutta vi fossero dati relativi all'evento di Ustica (v. esame Mandolfo Giuseppe, GI 05.11.93).

Il maresciallo Vellotti Salvatore, nel 93 operatore telescriventi del centro comunicazioni, ha riferito di non essere stato a conoscenza per quanto tempo si sarebbero dovuti conservare i modelli CC1 e CC2; di aver fatto parte della Commissione quale testimone della effettiva distruzione dei modelli CC1 e CC2 dell'80, avvenuta in data 20.05.93; di non essere stato a conoscenza che tra la documentazione distrutta vi erano dati relativi alla strage di Ustica (v. esame Vellotti Salvatore, GI 05.11.93).

Dall'analisi delle testimonianze rese ben si può dire che nessuno ha ricordato se il radar fosse stato quel giorno in manutenzione o meno. Dai dati forniti dallo Stato Maggiore Aeronautica i radar primario e secondario sono stati quel 27 giugno 80 in manutenzione programmata dalle ore 12.00 alle ore 19.00, dopodiché sono ritornati in efficienza.

Sull'origine del messaggio Gelrep, trasmesso da Siracusa a Martina Franca il 28.06.80 a ore 06.00, nel quale si affermava che il radar di Siracusa era stato in manutenzione dalle ore 12.00 alle ore 19.00 del 27.06.80, così come comunicato dal SOC di Martina Franca il 24.09.86 allo SMA, il sito di Siracusa in data 26.03.91, su esplicita richiesta della 3^a Regione Aerea, per adempiere ad una richiesta della Commissione Stragi, affermava che con quel gruppo data – orario era stato originato un messaggio Gelrep verificato da un controllo del registro del Centro Comunicazioni del sito.

In data 05.08.93 la Commissione composta da personale di Siracusa, (Marletta, Tota e Bassi), dopo aver controllato per ben due volte la documentazione in suo possesso, riferiva che: “Non è stato possibile appurare se messaggi di tipo Gelrep siano stati originati da questo Reparto nel secondo trimestre 80” (v. all.to nr.6 alla missiva del Reparto Operativo Carabinieri di Roma, datata 18.10.93).

Il tenente colonnello Noto Raffaele, firmatario del messaggio del 26.03.91 in assenza del comandante, non ha ricordato da dove avesse desunto i dati poi riportati nel messaggio, ma ha affermato che detto incarico era stato affidato anche al tenente colonnello Marletta Ivan. Il comandante del CRAM, tenente colonnello Manca Fernando, ha affermato di aver dato incarico, verbale, al Noto ed al Marletta, ma non ha ricordato da dove erano stati desunti i dati, poi riportati nel messaggio del marzo 91. Il tenente colonnello Marletta Ivan, tra l'altro Presidente della Commissione che nell'agosto 93 aveva affermato che non risultava alcun messaggio Gelrep originato nel secondo trimestre 80, ha dichiarato, sia in esame che in sede di confronto con il Manca ed il Noto, di non ricordare di aver ricevuto l'incarico nel marzo 91, né di aver fornito le notizie per originare il messaggio del marzo 91.

Dall'esame dei registri di protocollo del 34° CRAM di Siracusa, acquisiti a seguito del decreto di esibizione del 20.09.95, non appare alcun riferimento con la dicitura “DC9 Itavia”, “aereo caduto al largo di Ustica”, o con il nominativo del velivolo “IH870”; né risultano annotazioni relative alla manutenzione del radar del 27.06.80; così come non si evidenzia alcun riferimento al MiG 23 libico caduto in agro di Castelsilano il 18.07.80. Solo alla data del 30.07.80 risulta registrato nel protocollo “riservatissimo e segreto” in arrivo una lettera del 2° Reparto dello SMA nr.SMA/220/166, datata 29.07.80 avente per oggetto “Situazione aerea del 18.07.80”. L'atto di certo aveva riferimento con la caduta del MiG 23 libico, ma è stato distrutto con verbale nr.31/81 del 10.07.81.

Nel registro di protocollo “riservato”, in data 02.04.80, risulta registrata una missiva proveniente dal 35° CRAM di Marsala nr.2/335/G352/02, relativa al programma Synadex, ma non vi è indicato il periodo di tempo. Molto probabilmente potrebbe riferirsi ai mesi di aprile, maggio e giugno 80, in quanto nel mese di gennaio risulta analoga registrazione relativa al primo trimestre. L’atto risulta essere stato distrutto in data 14.09.81 (v. registri del 34° CRAM di Siracusa in esecuzione al decreto di acquisizione del 20.09.95).

Questione fondamentale di queste indagini, è chiaro, è stata quella di stabilire se al momento dell’incidente del DC9 il radar di Siracusa fosse o meno in manutenzione. A tal riguardo è opportuno ricordare che l’AM ha prospettato, nel corso degli anni, versioni diverse sull’efficienza del radar di Siracusa quel 27 giugno 80. La prima versione è stata quella del perfetto funzionamento di Marsala, Licola e Siracusa, come si evince dalle lettere dello SMA del 20.12.80 e del SIOS del 23.12.80. Nello stesso senso si era espresso il generale Arati avanti alla Commissione Stragi il 10.01.90, precisando che il funzionamento del radar di Siracusa era condizione imprescindibile dell’esercitazione Synadex di Marsala. La seconda versione dava lo stato di avaria assoluta del Centro radar di Siracusa. In tal senso si era espresso il generale Tascio nella sua terza audizione avanti alla Commissione Stragi in data 31.10.89. La terza voleva la cessazione dell’avaria alle ore 21.00 del 27.06.80. In questo senso si è espresso il generale Carlo Blandini, responsabile del Servizio relazioni esterne dell’AM nell’intervista resa al “TG2 Dossier” in onda il 9.01.90. Nello stesso senso si è espresso avanti alla Commissione Stragi il maggiore Patroni Griffi, Controllore del SOC di Martina Franca all’epoca del disastro nell’audizione del 10.01.90. Da ultimo l’ITAV ha comunicato in data 19.09.90 che la situazione del sito radar di Siracusa, alla data del 27.06.80, era la seguente: “radar primario e secondario in manutenzione programmata dalle 12.00 alle ore 19.00; efficiente dopo tale ora”.

In effetti gli interventi di manutenzione ordinaria sono programmati periodicamente dall’ente competente (ITAV), ma tuttavia, analogamente a quanto accade per l’effettivo avvio di esercitazioni, il sito radar presso il quale è stata programmata la manutenzione deve, pochi minuti prima di dar corso all’intervento, ottenere l’assenso del ROC-SOC competente, che può denegarlo qualora “l’attività volativa” o esigenze di altra natura rendano necessario o comunque opportuno assicurare la piena operatività del radar.

I registri di protocollo di Siracusa, così come quelli di Marsala e Martina Franca, non contengono annotazioni concernenti il “fermo” del radar di Siracusa, né con riferimento ad una eventuale improvvisa avaria, né

con riferimento ad un intervento di manutenzione ordinaria a carattere periodico o straordinaria.

Deve però essere rilevato che dal registro “riservatissimo e segreto” nazionale del 34° CRAM di Siracusa risulta che in data 25.06.80 l’ITAV di Roma ha inviato a Siracusa un messaggio avente ad oggetto: “fermo radar di quota”. Il messaggio in questione risulta pervenuto a Siracusa il 26.06.80 ed è stato registrato al protocollo con il numero 374. Il documento sottostante risulta distrutto, sicché sulla scorta di quella sola annotazione è impossibile stabilire se fosse stato disposto un intervento di manutenzione ordinaria del radar di quota e se tale intervento comportasse il “fermo” del radar primario e secondario e, in ogni caso, se l’intervento di manutenzione fosse stato programmato per il 27 o per un giorno diverso.

Appare comunque improbabile sostenere che l’esercitazione Synadex si sia svolta, anche per brevi periodi, e che contemporaneamente il radar di Siracusa fosse in avaria. Escludendo l’attività di Siracusa, un’esercitazione Synadex a Marsala non avrebbe mai avuto inizio. L’unico documento che attesta la presumibile manutenzione del radar di Siracusa è un messaggio del 3°ROC di Martina Franca, datato 24.09.86, numero di protocollo ROC3-221/1572/R7G10-9 (v. documentazione acquisita in esito all’esecuzione del decreto di esibizione del 24.06.91) che risulta essere stato distrutto dal citato ROC in data 16.03.88. Il contenuto del messaggio in questione è però in contrasto con quanto affermato nel verbale d’indagine redatto da personale del 34° CRAM (Marletta, Tota e Bassi,) ove si attestava che non era stato mai originato alcun messaggio Gelrep nel secondo trimestre 80.

Dalle conversazioni telefoniche, intercorse tra Marsala e Siracusa la sera del 27.06.80, si evince che il radar di Siracusa era in funzione. Dall’escussione del personale della sala operativa è emerso che nella conversazione delle ore 18.34 - canale 22, intercorsa tra Marsala e Siracusa il 27.06.80, la sigla “AG” (Alpha Golf) che compare in detta trascrizione corrisponde al sergente Arena Giuseppe, tra l’altro riconosciuto dall’ascolto della conversazione dal De Lazzari. L’altro interlocutore di Marsala è il sergente Abate Pasquale.

Tale condizione esclude il fatto che la sera del 27.06.80 alle h.19.00 il radar di Siracusa si trovasse in manutenzione. Come si evince peraltro - e lo si è già detto - dalle telefonate tra Siracusa e Marsala e tra Siracusa e Martina Franca, a partire delle 18.58, secondo la manutenzione era già stata ultimata e ci si preparava ad iniziare l’esercitazione Synadex a Marsala. E per questa ragione Siracusa è certamente uno dei radar della Sicilia che ha visto o poteva dar informazioni sull’intenso traffico militare americano. Come ovvio gli operatori del sito, lo si è visto, interrogati sul punto, nulla

hanno ricordato. Su tale questione, come in diverse altre, l'AM ha fornito risposte poco esaurienti, addirittura contraddittorie; è stata comunque incapace di dare una versione unica, che in ogni caso avrebbe contribuito a render chiara su questa vicenda, che come tante altre, presenta più lati oscuri.

Da ultimo si deve ricordare che non sono stati mai trovati i plottaggi riferiti alla sera del 27.06.80 menzionati nelle missive del 20 e 23 dicembre 80, trasmesse rispettivamente allo Stato Maggiore Difesa ed alla Procura di Roma.

Per quanto concerne infine l'incidente del MiG 23 libico, si deve dire che è stato rinvenuto soltanto il plottaggio trasmesso il 29.07.80 al 3° ROC, che a sua volta ne consegnava copia il giorno successivo a personale del S.I.S.MI. Come per l'incidente del DC9 non sono stati rinvenuti i registri di sala operativa, nè è stato possibile individuare il personale in servizio quel giorno del luglio 80.

In conclusione, la sera del 27.06.80 il sito risultava essere in manutenzione dalle ore 14.00Z alle ore 19.00Z. Prescindendo che lo sia stato realmente o meno, comunque dopo le ore 19.00Z il sito riprende la sua normale attività trasmettendo le tracce avvistate a Martina Franca, in sostituzione di Marsala, suo Master, impegnato nell'esercitazione Synadex. Purtroppo tale attività del sito tra le ore 19.00 e le ore 19.48, ora in cui dalla THR di Marsala risultano le prime tracce trasmesse dallo slave via filo al sito master, non è disponibile agli atti dell'inchiesta; infatti il DA1 con le tracce che in quel lasso di tempo sono state trasmesse a Martina Franca, non è stato reperito nel corso dei sequestri eseguiti presso il 3° ROC/SOC, che presso il sito stesso.

Quel DA1 e gli operatori del sito di Siracusa avrebbero potuto dar conto di una serie di fatti e circostanze quali quelli relativi al traffico in prosecuzione verso Sud dal luogo dell'incidente; al velivolo proveniente dalla Libia e citato nelle testimonianze degli operatori del sito di Marsala, in particolare Loi e Sardu, che devia verso lo Ionio proprio a largo di Siracusa; alla missione dal velivolo militare AM210 meglio specificata nell'analisi delle tracce dal sito di Marsala; alla discesa dei due velivoli militari lungo il corridoio militare G8, che transita sul punto di caduta del MiG 23, e diretti verso la Calabria, come si desume dalla telefonata con Martina Franca delle 19.38; all'attività volativa americana dell'aeroporto di Sigonella.

Ma ancora una volta su tali circostanze come su tutti i fatti di maggior rilievo per l'inchiesta manca la documentazione necessaria, perché non fu tempestivamente acquisita, e qualsiasi ipotesi non può essere supportata da

dati tecnici. Inoltre, come usualmente, non è emerso dalle testimonianze degli operatori alcun apporto significativo per l'inchiesta.

12. Il 32° CRAM di Otranto.

Il sito di Otranto (LE), sede del 32° CRAM, non venne interessato alla vicenda della caduta del DC9 Itavia, mentre il suo operato ebbe particolare rilievo in quella relativa al MiG 23 libico caduto sulle montagne della Sila. Il centro, denominato in codice "Volpe", nell'80 era in funzione con il sistema semi-automatizzato, ed era distinto dalla sigla LA o Lima-Alpha nel contesto dei Nato Track Number. Il sito, adibito al controllo dell'area del basso Adriatico, era posizionato in zona San Nicola di Casole (LE) alle coordinate geografiche 40°05'02"N 18°30'04"E, ed integrato nel sistema Nadge, con la dotazione dei sensori AN-FPS 89, radar di quota con una portata teorica di 220NM, e AN-FPS, radar di ricerca. Il 32° CRAM era subordinato gerarchicamente alla 3^a Regione Aerea e al centro operativo di settore (SOC) del 3° ROC di Martina Franca (TA), mentre sotto il profilo funzionale, in quanto posto di riporto "slave", al 31° CRAM di Jacotenente, a cui trasmetteva in cross-tell tutto il traffico aereo avvistato. Tale traffico, trattato da Jacotenente per l'identificazione, veniva nuovamente trasmesso "in tempo reale" ad Otranto; quest'ultimo aveva solo il compito di "inizializzare" e "tracciare" le tracce già identificate. Questa procedura d'altra parte caratterizzava i siti "slave", che oltretutto non avevano la possibilità di intervenire sull'identificazione della traccia, poiché non venivano messe a loro disposizione informazioni sui velivoli avvistati.

La sala operativa era organizzata per lo svolgimento delle attività di competenza, come del resto tutte le altre sale operative, divisa in tre sezioni coordinate dal capo controllore di turno, normalmente responsabile oltre che di tutte le operazioni di difesa aerea svolte in sala operativa, anche, in relazione alle esigenze operative, del decollo o meno dei velivoli intercettori. Questa opzione, in quanto Otranto era sito "slave" di Jacotenente, veniva disposta da quest'ultimo CRAM.

Presso il sito, nell'ottobre del '92, vennero eseguiti numerosi provvedimenti di esibizione concernenti l'acquisizione, tra l'altro, dei "dati radar registrati nel mese di giugno 80"; delle "registrazioni delle telefonate intercorse tra il sito di Otranto e qualsiasi altro ente militare e non, tra le 19.00 e le 24.00 del 27.06.80; dei registri di scramble relativi ai mesi

giugno-luglio 80; e dei turni di servizio del personale operante in sala operativa nei giorni 27, 28, 29 giugno e 17, 18, 19 luglio 80.

I decreti ebbero esito infruttuoso, ad eccezione di quello relativo ai turni di servizio per i giorni 26-27-28 giugno e 17-18-19 luglio 80. In merito al mancato rinvenimento dei dati radar il comandante interinale del sito, maggiore Motta Alfio, in una dichiarazione resa nel corso delle operazioni, riferiva che il materiale oggetto di decreto, mancando uno specifico vincolo, era stato presumibilmente distrutto “in ottemperanza alle disposizioni in materia”.

In relazione al mancato rinvenimento della restante documentazione il comandante del 32° CRAM, tenente Colonnello Vitiello Leopoldo, dichiarava che presumibilmente era stata distrutta in ottemperanza “alle normative vigenti” e, al riguardo delle registrazioni telefoniche, che le relative bobine erano state “verosimilmente smagnetizzate e riutilizzate più volte”, anche a causa della sostituzione dell’apparato preposto alla registrazione delle telefonate.

Anche il 3° ROC di Martina Franca venne interessato per la ricerca del materiale; ma sempre senza esito.

Conseguentemente, l’Ufficio, per completezza d’indagini disponeva nel novembre del 93, il sequestro presso il centro radar e presso il 3° ROC di Martina Franca dei verbali di distruzione del materiale menzionato nei suindicati decreti. L’esito dei provvedimenti, anche in questo caso, risultò negativo.

Il tenente colonnello Vitiello a tal proposito dichiarava in merito ai dati radar registrati nel mese di giugno 80 che essi erano “stati verosimilmente distrutti senza compilare alcun verbale di distruzione, in quanto non costituenti documentazione classificata”.

Alla fine del 93 l’Ufficio, sulla base dell’ordine di servizio rinvenuto nelle precedenti acquisizioni, convocò il personale di servizio la sera del 27.06. 80 nella sezione operativa del sito di Otranto.

Gli operatori, ai quali vennero rivolte domande atte ad accertare se quella sera il sito radar assunse iniziative o fu contattato da altri Enti per fornire notizie in merito all’incidente o se comunque ricordassero circostanze significative accadute quella stessa sera, dichiararono, per la quasi totalità, di aver appreso del disastro nei giorni successivi dai mezzi di informazione; il centro non era stato interessato né all’avvistamento nè alle ricerche in quanto, come appurato su cartine fornite dall’ITAV all’Ufficio e come dichiarato da alcuni degli escussi, il disastro occorso al DC9 era avvenuto al di fuori della portata radar del sito, la cui copertura arrivava sin quasi alle coste tirreniche.

Unica particolarità riscontrata nel corso degli interrogatori fu lo stato di tensione e turbamento che aveva caratterizzato l'escussione del personale in servizio la sera del 27 giugno 80, che nelle sue dichiarazioni non aveva fornito alcun elemento di utilità per l'inchiesta, ma aveva mostrato atteggiamento di fortissima chiusura. (v. rapporto della DCPP del 21.12.93).

In questo sito la strana morte del maresciallo Parisi. Costui aveva sofferto, nella tornata degli esami del settembre 95 principalmente per l'atteggiamento scelto dai suoi commilitoni e forse anche per "inviti" o "consigli" che gli erano venuti da costoro. Nell'esame egli infatti tiene un comportamento molto chiuso; riferisce in modo reticente e confuso e non dà quel contributo che pure avrebbe potuto offrire.

Le sue mansioni, considerato quanto s'è ricostruito sul funzionamento del radar, di iniziatore certamente gli consentirono di venire a conoscenza di circostanze relative allo stesso funzionamento del radar, ad eventuali azioni di suoi colleghi, all'identificazione dell'asserita traccia del MiG 23 della Sila.

Per tutto quello che era venuto a sapere, che era capitato sotto i suoi occhi o aveva percepito nei comportamenti dei suoi compagni di sala operativa, e per il fatto di non poter riferire, probabilmente per i contrasti tra il senso del dovere e imposti spiriti di corpo, egli con tutta probabilità era caduto in depressione, come attestato anche da certificazione medica.

Nuovamente citato a deporre, perché con il suo contributo si sarebbe potuto cominciare a districare i contorti fili delle deposizioni false e reticenti del personale operativo di quel sito, il suo stato ha di certo subito un aggravamento e di qui potrebbe esser derivata la determinazione del suicidio. Sempre che non si tratti di fatto altrui, evidentemente molto più grave, come potrebbe apparire da quegli indizi che erano serviti al Pubblico Ministero del luogo per chiedere una riapertura delle indagini.

Di certo questo episodio presenta delle somiglianze impressionanti con la vicenda di Dettori del sito di Poggio Ballone. Sia nelle cause, che nella decisione, e nei sospetti. Questo con buona pace di coloro, e non sono pochi, che tuttora s'affannano a stimare Ustica un ordinario incidente di volo.

* * * * *

Capitolo II
Le basi aeroportuali.

1. Premessa.

Anche dai siti aeroportuali una serie non breve di eventi che mostrano come in quel 27 giugno 80 siano capitati fatti che sicuramente non capitavano tutti i giorni e sono l'indice di circostanze straordinarie, che si tenterà di individuare.

Così come la presenza, lo si sottolinea, non programmata, di tanti F111 sulla base di Aviano. L'arrivo su di essa di un esemplare di questa categoria perché improvvisamente dirottato dall'aeroporto di destinazione, cioè Grazzanise. Senza che alcuno sia stato mai in grado di dare spiegazione né al dirottamento né a quella destinazione in una sede così a Sud. E qui è da tener conto anche dell'altro F111, che con ogni probabilità atterrò in emergenza a Grosseto sempre quella sera. Così come si deve tener conto che questi velivoli non viaggiano mai soli e quindi o essi, quello di Aviano e quello di Grosseto, appartenevano alla stessa coppia o addirittura facevano parte di formazioni più ampie che hanno raggiunto senza dirottamenti le destinazioni prefissate. Certo questa è materia nella quale l'inchiesta giudiziaria, pur con l'arma delle rogatorie, può poco contro quelli che sono i segreti militari delle Potenze che posseggono od ospitano questi velivoli. Anche se oggi per una sorta di pudicizia più che sbarrare la strada con una semplice opposizione del segreto militare, si preferisce affermare di non disporre più delle memorie, dei records relativi alle dislocazioni di quegli aeromobili.

E che ci fosse qualcosa da proteggere, lo si può desumere dal fatto che, come già s'è accennato, proprio in quel giorno, e in quelli vicini, era previsto un massiccio trasferimento di aerei in Egitto, annunciato a mezzo stampa dall'allora vice-presidente Mubarak, per esercitazioni congiunte con gli Stati Uniti; esercitazioni in cui era previsto l'impiego di F111. Quest'ultimo Paese disponeva di velivoli di quel tipo in Gran Bretagna. Per raggiungere da queste basi il Paese nordafricano, evitando i Paesi dell'Est, si doveva passare attraverso l'Italia. E quali basi migliori per dividere un trasferimento così lungo in due tratte, di basi italiane, specie nel Sud, in pieno Mediterraneo, come Grazzanise?

Trasferimento che come sovente accade, o almeno di certo accadeva all'epoca dei fatti – per la semplice ragione che si trattava di un'operazione militare, di certo non divulgabile nei particolari della sua esecuzione -, senza dare nell'occhio senza farsi notare cioè dai radar, accodandosi cioè a velivoli civili in normali voli di linea.

Ma su quest'argomento più oltre.

Resta che Aviano, così come Grosseto e Grazzanise, testimoniano di un'intensa attività di F111 quella sera sui cieli d'Italia.

Neanche quello che emerge dalla scrittura delle vicende di Villafranca può esser trascurato. Il ricordo dell'operatore di torre di quell'aeroporto apparirà così preciso, che difficilmente potrà essere scardinato. D'altra parte è confermato dalla testimonianza di un suo collega - ed entrambi appaiono assolutamente disinteressati alle vicende, cioè non emerge alcun interesse nei due ad inquinare la ricostruzione dei fatti - ed anche riscontrato dalle battute della comunicazione telefonica, che si riporterà.

Perplessità invece appariranno al riguardo del ritrovamento del certificato, da parte di un'Amministrazione che in molte sue articolazioni ha dato infinite prove di incapacità - quando non sono emersi profili dolosi - di conservare e gestire i propri archivi. Certificato di cui il beneficiario non ricorda assolutamente l'esistenza e che può benissimo, per la minima entità della malattia diagnosticata, essere stato stilato l'indomani per un malessere insorto durante la notte, con errore di data o con la data di insorgenza dello stato di malattia, o addirittura non fruito per modestia della sofferenza. Certificato, lo si ricordi, stilato nell'ambiente stesso dell'aeroporto, perché il medico era la moglie del comandante dell'aeroporto all'epoca.

Se così fosse, ed è probabile che lo sia, cioè se il Berritta fu in servizio quella sera e vide quanto ha riferito, saremmo di fronte a un episodio di comune pratica, come più volte è stato detto e confermato, e cioè che velivoli militari per ragioni di segretezza sulle loro missioni, volassero - e probabilmente volino ancora - in coda a velivoli civili, per non essere "battuti" dai radar. Nel caso di specie quell'aereo imbarcato con destinazione portaerei accodandosi ad un aereo che stava prendendo l'Ambra 14, sarebbe potuto arrivare sino al Tirreno senza essere mai scoperto dal sistema radar.

Conferma ancora più forte della straordinarietà di quel giorno, quanto avvenuto sulla base di Grosseto. Qui di certo quella sera - giacché in tal senso sono la maggior parte delle testimonianze - atterrò in emergenza un F111, od anche con probabilità due. Di cui il primo in grave avaria, per cui dovette restare sul campo per più giorni in attesa di tecnici specializzati per le riparazioni. Non v'è alcuna ragione per non prestar credito a quei tanti testi che così hanno depresso - a fronte dei pochi che collocano in altro periodo o non sanno collocare l'episodio; a fronte dei molti - questi sono di carriera, i primi sono militari di leva; e quindi appare chiara la differenza di comportamento - che negano addirittura che sia successo alcunché quella sera. Dimostrando così indirettamente l'esistenza di una consegna del silenzio sui fatti se non di un vero e proprio segreto.

Ma su quell'aeroporto risulterà non solo questo atterraggio, ma anche quelli degli F104 che si erano levati in volo in quel tardo pomeriggio. Da due che provengono da una rotta parallela al DC9 una emergenza confermata, sino alla fase dell'atterraggio. Emergenza che quindi trae origine da eventi in quel tratto di volo e sui quali nessuno dei protagonisti ha voluto o potuto riferire. Due perché sono deceduti a Ramstein. I restanti perché asseriscono in modo assoluto di non ricordare nulla. Sono queste reticenze tra le più gravi del processo; ostacolano in modo rilevantissimo l'accertamento della verità in una delle aree più delicate dell'inchiesta; ed è solo augurabile che l'assuefazione alle menzogne che questa istruttoria può aver generato, non impedisca di valutare a pieno la gravità delle condotte di quegli ufficiali o ex-ufficiali.

Sempre qui a Grosseto la nota conversazione della torre. Cui non potranno darsi significati diversi da quelli già appurati e che saranno descritti. Altre interpretazioni assolutamente non reggono. Mentre quella indicata appare organica e ben si inserisce nelle vicende di quel giorno. Quindi militari dell'aeroporto e commilitone giunto da Poggio Ballone. Hanno visto e sanno molte cose e le commentano in modo chiaro e esplicito. Una intercettazione; un'intercettazione ad opera di un caccia italiano nei confronti di un velivolo statunitense; aereo o aerei che sono caduti; soccorsi; ricerche di portaerei. Ma già su tutte queste circostanze più oltre. Qui occorre solo porre in evidenza che quei fatti di cui si parla appaiono essere accaduti di recentissimo. Conferma perciò, e non di poco peso, della straordinarietà degli eventi di quel giorno.

Quanto alle basi aeroportuali del Sud in primo luogo Capodichino. Questo aeroporto ha registrato nelle sue conversazioni due eventi importanti. L'ipotesi della caduta del DC9 Itavia, ipotesi formulata dai "Carabinieri", dalle parti di Napoli. Purtroppo non si è riusciti ad appurare alcunché di più su tale affermazione. Di certo interessante, perché l'Arma con la sua rete capillare sicuramente riesce a captare eventi e voci ovunque. Un qualche evento deve perciò aver generato una voce di tal fatta. Ma su di essa nessun seguito. Essa sembra far il paio con l'altra voce, lanciata anch'essa dai Carabinieri, di un velivolo su Ponza che si dirigeva verso terra, e poi persosi. Si tratta comunque di voci inquietanti, specie quella della caduta del velivolo dalle parti di Napoli, che proprio per la qualità delle loro fonti non possono esser lasciate cadere.

L'altro evento è quello dei razzi bianchi. Su di esso s'è già parlato a lungo. Qui si deve solo ricordare che questi razzi furono visti dagli Americani e che quindi gli Americani avevano raggiunto il punto o l'area di

caduta in piena notte, e che comunque essi non erano stati sparati da velivoli italiani. Fatto anch'esso inquietante e assolutamente allo stato inspiegabile.

Su Lamezia Terme effettuava esercitazioni un velivolo statunitense. Di esso non si era mai avuta notizia sino alla lettura delle trascrizioni delle comunicazioni dell'ACC di Roma. In esse si parla di questo Navy 61206 che fa procedure di avvicinamento su Lamezia. E proprio durante l'orario di volo del DC9, perché si leva da Sigonella - per la seconda volta quel giorno - a 20.30L e si esercita per oltre due ore. Non era stato mai menzionato nelle dichiarazioni ufficiali sull'esistenza di esercitazioni, e solo a seguito di commissione rogatoria lo si ammette, minimizzando però il fatto, con l'affermazione che si trattava di un aereo da trasporto UC-129 King Air, non dotato di armi.

Il fatto in sé non è di massimo rilievo, ma dimostra come in questa inchiesta, anche in campo internazionale, nulla si dice di iniziativa, e solo se si scopre qualcosa, si ammette il contestato.

All'aeroporto di Boccadifalco si sono verificati eventi strani, emblematici di disinvolture e mancanza di ogni dovere nei confronti dell'inchiesta. In tal senso le "ispezioni" di reperti compiute dal personale del 2° e del 3° Reparto dello SMA; il trasferimento incompleto dei relitti accantonati; le mancate verbalizzazioni di queste attività di rilievo; le deficienti cognizioni sui reperti in custodia.

Di rilevante interesse anche Catania Sigonella. Questo aeroporto è base statunitense e da esso sono decollati ed atterrati, quella sera, più velivoli americani. Di certo quello di cui s'è detto sopra che faceva esercitazioni su Lamezia. L'altro un T33, call sign JM169, che è partito intorno ad h.19.29 in direzione di Palma di Majorca. Quello con NTN AM 210 che a partire dalle h. 20.37 compie il periplo della Sicilia, con puntate verso il Golfo della Sirte in operazioni antisom. L'AJ420 che da Sigonella vola in direzione della Sardegna, partendo ad h.20.56 e a 21.54 si trova tra Elmas e Decimomannu. Infine un JM125 su cui ad h.19.42 vi è un check radio da parte di Marsala, velivolo del quale null'altro si sa. Senza contare il movimento di Atlantic Breguet nel settore italiano. Questi movimenti, quelli in particolare dei velivoli statunitensi, inducono a giudizi negativi su quei documenti come i telex, entrambi datati 3 luglio 80, emessi rispettivamente dalla 6ª Flotta e da Cincusnaveur, che hanno attestato la completa assenza di aerei americani e NATO in volo al momento dell'incidente. Sia perché l'affermazione come s'è scritto non corrisponde al vero sia perché è stato estremamente riduttivo considerare solo il momento e il punto dell'incidente. Per una più completa comprensione dei fatti, ovviamente sarebbe stato più utile avere anche questi dati.

Infine l'ultimo aeroporto siciliano Trapani Birgi, che fu scelto - e la scelta fu di certo improvvida, perché presso di esso si sono persi reperti importantissimi - per la concentrazione dei reperti da trasmettere alla AG. Scelta improvvida perché qualsiasi altro sito avrebbe risposto meglio alle esigenze di questa delicata operazione. Trapani Birgi fu scelto perché si trattava di aeroporto esclusivamente militare, di fronte ad una prima indicazione di Palermo, nella stessa città allora sede dell'inchiesta; Palermo poi scartata perché aeroporto non esclusivamente militare. E a Trapani Birgi non solo vengono persi i reperti, ma non si trova la documentazione d'interesse e, come in tutti i siti, i militari responsabili non hanno alcuna memoria degli eventi.

Ad Elmas uno degli episodi più gravi di depistaggio, quello posto in essere dal tenente di vascello Bonifacio. Su di esso già s'è scritto. Tecnicamente la ricostruzione del predetto non regge assolutamente. Sul piano delle prove nessuno degli altri componenti dell'equipaggio dell'Atlantic Breguet conferma la vicenda; a parte uno dei sottufficiali osservatori palesemente falso. Questo tentativo di deviazione delle indagini è costato molto all'inchiesta, e tuttora è sostenuto da alcuni. Non se n'è mai potuto accertare con precisione il movente.

Decimomannu si caratterizza per la forte presenza di velivoli stranieri. Ufficialmente sono tutti a terra all'ora dell'incidente ed anche durante il periodo di volo del DC9. Decimomannu ufficialmente chiudeva a 18.30. Quella sera la chiusura fu ritardata per consentire l'atterraggio, come risulta dal registro della torre, di un velivolo proveniente da Aviano, un T33, atterrato alle 19.30 e di un velivolo proveniente da Capo Frasca, nominativo Eagle 1, senza orario di atterraggio. Sempre quel giorno in orario non precisato, ma sicuramente successivo alle 17.25, si riforniscono anche un F5 e un F15 di cui non risulta né atterraggio né decollo e che però l'indomani mattina si riforniscono di nuovo dimostrando così di aver volato nel tardo pomeriggio, la sera e la notte, e dimostrando altresì che l'aeroporto, quando è necessario, può funzionare anche in ore notturne. Come ben si vede tutta una serie di attività in prossimità dell'orario del volo del DC9, di cui nessuno ha mai riferito, né ha mai specificato orari o rotte.

2. Aviano.

Questo aeroporto fu interessato il 27 giugno 80 dall'atterraggio di un F111 statunitense, già diretto a Grazzanise e deviato su di esso, come meglio si dirà nella parte dedicata all'aeroporto di Grosseto.

Il sito con un'estensione di superficie di circa 389.6 ha, era stato concesso, nel quadro dell'Alleanza Atlantica con Memorandum of

Understanding del 14.05.56, in uso alle forze armate degli Stati Uniti, ad eccezione di alcuni edifici adibiti ad uffici del comando italiano e ad alloggi per circa 130 militari italiani. Era, ed è tuttora, impiegato solo dall'Aeronautica militare statunitense per assolvere ai suoi impegni NATO; aeronautiche di altri Paesi potevano usufruirne solo previa autorizzazione del 1° ROC che ne concordava l'arrivo di relativi velivoli con la sala operativa di Aviano. L'AM non disponeva di gruppi di volo nella base.

Il reparto americano di stanza nell'aeroporto era il 40° Gruppo tattico o 40th Tactical Group dell'USAF alle dipendenze del Comando di Torrejon, Saragoza, in Spagna. All'epoca il Gruppo disponeva di velivoli tipo Phantom, due fissi e quattro-sei a rotazione per l'addestramento sul poligono di Maniago (PN). Alla data del 27.06.80 erano presenti presso l'aeroporto in rischieramento 5 velivoli F-4E del 50th TFW gruppo dell'aeronautica tedesca con sede presso l'aeroporto militare di Hahn (Repubblica di Germania).

Nella struttura era presente un comandante italiano, considerato dal comando americano come organo di collegamento; mentre era di esclusiva competenza del comandante statunitense il controllo di carattere militare sul personale, sull'equipaggiamento e sulle operazioni statunitensi. Tuttavia le Autorità USA comunicavano le loro attività ed esigenze di carattere generale degli enti militari statunitensi dislocati all'interno del sedime aeroportuale, in quanto tali attività ed esigenze potevano interessare le Autorità civili e militari italiane. All'interno della base erano presenti circa 764 militari statunitensi, più altri dipendenti e familiari per un complesso di circa 5000 cittadini americani residenti.

All'epoca dei fatti - comandante italiano dell'aeroporto era il colonnello Danilo Franzoi; - capo Ufficio Operazioni italiano il capitano AARS Gianfranco Da Forno; - comandante americano dell'aeroporto il colonnello Henry Yochum; - vicecomandante americano il colonnello Harold H. Gabby; - capo Ufficio Operazioni americano il l.col. Roger L. Krause.

I principali avvenimenti che hanno interessato il sito in quel periodo sono stati: l'atterraggio quel 27.06.80 di un velivolo F111, proveniente da Lakenheath (Gran Bretagna, sigla aeroporto Egul) diretto all'aeroporto di Grazzanise e dirottato su Aviano, e la manifestazione aerea del successivo 29.

La scoperta della vicenda dell'F111 nasce dall'ascolto delle registrazioni delle telefonate intercorse tra gli operatori della ACC di Roma ed altro ente di Milano il 27.06.80 alle ore 17.38Z, 17.41Z, 18.24Z e 18.27Z.

Gli interlocutori, sono stati identificati, ed escussi, in appartenenti alle ACC di Milano e Roma in servizio quella sera. Inizialmente l'F111 con sigla

Trest 31, come appare dalla comunicazione telefonica delle ore 17.38Z, sarebbe dovuto atterrare a Grazzanise. Alle ore 17.41Z viene richiesta telefonicamente la “cancellazione” del “Trest”. Alle ore 18.24Z sempre telefonicamente viene data la conferma che il Trest 31 - F111 proveniente dall’Inghilterra è stato deviato, senza fornire alcuna spiegazione, verso l’aeroporto di Aviano. Alle ore 18.27Z ulteriore conferma da parte di Roma ACC che il velivolo è stato dirottato su Aviano.

Questi i testi integrali delle dette telefonate.

- Ore 17.38Z - canale 9 (Ciampino).

Telefonata tra Santoro “S” (Milano) e maresciallo Beneduce Edoardo “B” (Roma)

S: pronto?... pronto?

B: scusa bri... dimmi.

S: ci ho un Trest 31.

B: che?

S: Trest 31.

B: 3 e 31?

S: Tango Romeo Echo Zulu Tango 31, Trest.

B: Trest 31.

S: sì.

B: e questo è strange quindi devo scrivere.

S: ah, ah.

B: allora Trest...31 è un?

S: F111.

B: F11.

S: da...(inc.) a Grazzanise (inc.) India Romeo Mike.

B: oh yes.

S: Corner ai 53 a 270.

B: Corner alle... che ore sono le 17.53 270?

S: sì.

B: e va bene.

S: ciao.

B: ciao.

- Ore 17.41Z - canale 9

Telefonata tra Santoro “S” (Milano) e Guarino “G” (Roma)

G: dimmi.

S: hallò.

G: che c’è?

S: senti cancella il Trest.

G: eh?
S: cancella il Trest.
G: ah, lo cancello?
S: sì ciao.
G: va bene, ciao.

-Ore 18.24Z - canale 11

Telefonata tra il maresciallo Piccirilli Adriano "P" (Roma) e un interlocutore di Milano - "M".

M: sì?
P: senti volevo chiedere una cosa, qui ci risultava una striscia di un Trest 31... da... che sape... sai niente tu che fine ha fatto perchè...
M: un?
P: in un se... Trest 31 F111 dall'Inghilterra per Grazzanise.
M: un attimo, eh.
P: (verso l'interno: che era Inghilterra Grazzanise? Eh?).

- pausa -

M: pronto?
P: sì?
M: mi dice il militare che è andato ad Aviano.
P: ah, ecco perciò qui... una striscia è rimasta ed un'altra no, vabbè, grazie.
M: eh... vabbè chiamo sull'altra linea per lo stimato.
P: sì, sì, ciao.

- Ore 18.27Z - canale 16

Telefonata tra La Torre Antonio "L" (Roma) e Grispo di Napoli-Capodichino "G".

G: pronto Roma?
Roma: chi è (Grispo)?
G: sì buonasera, sono arrivato.
Roma: buonasera, come va?
G: bene, grazie e lei?
Roma: ah, non c'è male... senta un cosa, è al corrente di Ponza che non funziona, sì?
G: come?
Roma: è al corrente del Vor... e Beacon di Ponza che sono fuori.
G: il Beacon o il Vor scusi perchè non ho letto ancora le notizie.
Roma: tutti e due, tutti e due.
G: va bene, Ponza off allora.
Roma: Ponza Vor Tacan off e il Notham è l'Alpha 27-0-0.

G: 27-0-0, sì.
Roma: Beacon anche lui UFN off.
G: sì.
Roma: e l'Alpha 27-0-1.
G: un attimo per cortesia mi chia...pronto?
Roma: sì.
G: allora decolla l'Itavia 13-16 ai 28.
Roma: sì.
G: Teano 28-34.
Roma: va bene.
G: allora mi dica.
Roma: allora dicevo per il Beacon.
G: sì.
Roma: il Notham è l'Alpha 27-0-1.
G: 0-1, va bene per il Beacon.
Roma: ok?...Per il Vor invece è il 27-0-0.
G: va bene, grazie.
Roma: salve.
G: grazie ed a risentirci.
Roma: ci sentiamo, e sì, tanto qui...
G: eh, eh, esatto.
Roma: ah, una cosa volevo dire, voi forse avete un piano di volo in arrivo Trest 31 da... Echo Golf Uniform Lima?
G: piano di volo?
Roma: Trest 31, F111 da Echo Golf Uniform Lima.
G: Trest 31 no, non ce l'abbiamo.
Roma: va bene.
G: ancora non ce l'ho.
Roma: allora benissimo, no, siccome è dirottato ad Aviano...
G: va bene.
Roma: ok, salve.
G: grazie.

Allo scopo di verificare l'arrivo dell'F111 presso l'aeroporto di Aviano, sono state consultate le registrazioni eseguite sui moduli per il controllo dei movimenti velivoli, sequestrati presso il comando italiano di Aviano in data 27.10.93. Effettivamente su di essi appare l'annotazione di avvenuto atterraggio di un F111 con nominativo Trest 31 proveniente da Egul, sigla corrispondente all'aeroporto di Lockerbie, (Gran Bretagna) alle ore 18.10 del 27.06.80. Non è stato però possibile accertare il motivo del

dirottamento dall'aeroporto di Grazzanise a quello di Aviano. A detta di coloro che sono stati escussi la deviazione potrebbe essere avvenuta solo a causa di un'emergenza o per la ricezione da parte del velivolo di un segnale di richiamo.

Richiesti chiarimenti, tramite rogatoria, sulla nazionalità del velivolo F111 atterrato ad Aviano, sull'impiego di "call sign", sul verificarsi di un'emergenza a detto velivolo, sul tipo di volo o sull'uso all'epoca di "call sign" codificati, le Autorità americane hanno rappresentato che il velivolo potrebbe essere stato un F111 dell'USAF ma di non disporre di alcuna informazione sui call sign in uso all'epoca dai velivoli F111. Come di non disporre di notizie sul tipo di volo, in quanto tutta la documentazione era stata distrutta già da tempo. Che anche l'Agenzia di Sicurezza delle Forze Aeree Usa, a seguito di verifica nei propri archivi, aveva comunicato di non disporre di informazioni relative ad un incidente occorso a tale tipo di velivolo in Europa nel giugno 80.

Si deve ricordare che l'aeroporto era normale base di arrivo o partenza di vari tipi di velivoli appartenenti all'Aviazione e alla Marina americana, tra cui gli F111, come di velivoli di altri Paesi Nato. Infatti dalla consultazione delle registrazioni sui moduli per il controllo dei movimenti velivoli, sequestrati presso il comando italiano di quell'aeroporto, emerge che il giorno 27.06.80 decollarono e atterrarono presso la base i seguenti velivoli:

- 1 vel. C130 sigla OLD-55 dec. ore 04.57L per Feucht-D mil.
- 1 vel. C141 sigla M38083 dec. ore 05.41L per Ciampino.
- 1 vel. C141 sigla M-50271 dec. ore 06.57L per Munchen-D.
- 1 vel. AL2 sigla SCURE439 att. ore 07.23L prov. V.Veneto.
- 2 vel. T33 sigla KIWI RED att. ore 07.55L prov. Sollingen-D mil.
- 1 vel. AL2 sigla SCURE439 dec. ore 08.20L e att. alle ore 09.40.
- 1 vel. F104 sigla YOGGI L att. ore 08.50L prov. Sollingen-D mil.
- 1 vel. F104 sigla CHECK18 att. ore 09.18L prov. Dijon-F.
- 1 vel. C130 sigla OLD19 dec. ore 09.37L per Brindisi/Casale.
- 1 vel. C141 sigla M38083 att. ore 09.47L prov. Ciampino.
- 1 vel. AL2 sigla SCURE439 dec. ore 09.53L per V.Veneto.
- 1 vel. C130 sigla ASK12/D att. ore 10.13L prov. Feucht-D mil.
- 1 vel. SS208 sigla BOXER31 att. ore 10.43L prov. Istrana mil.
- 1 vel. F104 sigla PLUTO11 att. ore 11.10L prov. Istrana mil.
- 3 vel. F4 sigla WINK11 dec. ore 10.39L e att. alle ore 11.21.
- 2 vel. F35 sigla DAF3262 att. ore 11.18/11.22L prov. Furst.-D mil
- 1 vel. C130 sigla OLD55/B att. ore 11.41L prov. Grafenwohr-D-mil.
- 1 vel. F111 sigla Trest36 dec. ore 12.03L per Lakenheath-GB.

- 2 vel. F104 sigla GAF3170 att. ore 11.53L prov. Sollingen-D mil.
- 1 vel. S208 sigla BOXER37 dec. ore 11.34L per Istrana mil.
- 2 vel. 2OV10 sigla AIM21 att. ore 12.15L prov. Sembach-D mil.
- 2 vel. JAGUAR sigla MAFAE att. ore 12.46L prov. Bruggen-D mil.
- 1 vel. C130 sigla ASK12/C dec. ore 12.39L per Rhein Main-D mil.
- 1 vel. C1 sigla JM463 att. ore 13.39L prov. Nice/Cote D'Azur-F
- 2 vel. F4 sigla ASCOT521 att. ore 13.01L prov. Wildenrath-D mil
- 1 vel. C130 sigla OLD36/B att. ore 12.49L prov. Feucht-D mil.
- 1 vel. C130 sigla OLD55/C dec. ore 14.15L per Mildenhall-GB.
- 1 vel. C141 sigla M38083 dec. ore 14.55L per Bruggen-D mil.
- 1 vel. ARIEL sigla MAANY att. ore 13.15L prov. Dijon-Longvic-F.
- 2 vel F111 sigla Trest32 att. ore 13.18L prov. Lakeheath-GB.
- 1 vel. C141 sigla M50271 att. ore 13.28L prov. Nurnberg-D.
- 2 vel. JAGUAR sigla MABAA att. ore 13.33L prov. Bruggen-D mil.
- 2 vel. JAGUAR sigla MABA C att. ore 13.55L prov. Bruggen-D mil.
- 1 vel. C130 sigla OLD36/C dec. ore 15.11 per Mildenhall-GB.
- 4 vel. F4 sigla YACCA31 dec. ore 16.04L per Ramstein-D.
- 1 vel. H500 sigla IBNAF att. ore 14.57L prov. Forlì.
- 1 vel. T33 sigla TYRO12 dec. ore 15.35L per LPED.
- 1 vel. C141 sigla M50271 dec. ore 16.47L per Bruggen-D mil.
- 2 vel. F100 sigla DAF3560 att. ore 15.43L prov. Sollingen-D mil.
- 1 vel. C1 sigla JM463 dec. ore 15.56L per Pisa mil.
- 2 vel. A10 sigla BOAR87 att. ore 17.28L prov. Bruggen-D mil.
- 1 vel. F5 sigla STEAD59 att. ore 17.16L prov. Decimomannu mil
- 1 vel. F111 sigla Trest 31 att. ore 18.10L prov. Lakenheath-GB.
- 1 vel. A109 sigla IZAPN att. ore 18.41L prov. Passo della Cisa-I
- 1 vel. SHCZ sigla MCYIA att. ore 19.02L prov. Wittering-GB.
- 1 vel. A109 sigla IZAPN dec. ore 18.45L per Treviso/S. Angelo.

Si accerta così che quel 27 giugno alle 12.03 era decollato un F111, il Trest 36, per Lakenheath; alle 13.18 erano atterrati due F111, i Trest 32, provenienti da Lakenheath; alle 18.10 era atterrato un altro F111, il Trest 31, quello diretto a Grazzanise e dirottato intorno alle 17.41, pur esso proveniente da Lakenheath. Quindi uno parte, tre arrivano. Di questi due viaggiano in coppia, il terzo non era previsto. Qui deve ricordarsi che un controllore - non s'è potuto accertare se di Roma o di Milano - aveva detto che una striscia era rimasta e l'altra no. (v. registri della torre di volo di Aviano).

Nel 93 si procede al sequestro dei documenti relativi all'atterraggio del nostro Trest 31 dirottato e si acquisisce così anche il carteggio relativo all'Air -Show detto "Aviano Air-show - Nato Day". Si appura in tal modo

che due giorni dopo due F111 fanno evoluzioni sull'aeroporto di Aviano nel corso di una manifestazione aerea organizzata dal 40° Tactical Group dell'USAF in Europa allo scopo di incrementare i vincoli di amicizia tra gli Stati Uniti e il popolo italiano. Questi due velivoli con la sigla Panther 31 si alzano alle 12.00 ed atterrano il primo alle 12.10, il secondo alle 12.14. Il terzo non s'alza. Il 30 alle 13.31 lasciano Aviano per Lakenheath 3 F111 con sigla Trest 26 (v. rapporto DCPD del 30.10.93).

In vero il programma della manifestazione era diverso. I velivoli presenti in mostra statica secondo il primo programma dovevano essere: 2 elicotteri dell'esercito italiano; 1 velivolo Jet dell'aeronautica tedesca; 5 velivoli tipo "Harrier, Buccaneer, Jaguars, F4 e Sakeelton" dell'aeronautica militare inglese; 10 velivoli tipo "F4, A10, F111, C9, OV10, C141, T39 e C140" dell'aeronautica militare statunitense; 5 velivoli tipo "F100, F35, F104" dell'aeronautica militare danese; 3 velivoli tipo "G91, G91R e F104" dell'aeronautica militare italiana; 2 velivoli tipo "F104 e T33" dell'aeronautica militare canadese; 1 velivolo tipo "Tiger 8" dell'aeronautica militare austriaca.

Quelli invece con esibizioni in volo: Zlin I-Draw, dell'Aeroclub Friuliano/Udine - Campoformio; 2 G91R del 2° Stormo CTRL AMI; SM1019, dell'E.I. del 25° Gruppo "Cigno" di Vittorio Veneto; 5 F104 delle forze aeree canadesi; CAP10, I-ACRO dell'Aeroclub Parma; NH500, della ditta Mardi; 4 Jaguars della RAF; S260 della ditta Siai-Marchetti; SAAB105 dell'aeronautica militare austriaca; AB 205 dell'E.I. del Rigel Casarsa; pattuglia acrobatica inglese "Red Arrows"; 3 F15 USAF; pattuglia acrobatica KARO-AS, con velivolo SAAB105 dell'aeronautica militare austriaca; aliante Blanik L13 dell'AM.

Erano previsti sì degli F111 - non si riesce a capire quanti, giacchè il numero dei velivoli statunitensi in un programma viene quantificato a 10 (F40, A10, F111, F15, F5, C9, OV, C141, T39, C130 e quindi al massimo un esemplare per ciascun tipo), e poi in altro programma viene portato, quello sempre dell'Aeronautica statunitense, a 17 - ma solo per la mostra statica, giacchè nella parte aviatoria non si fa alcuna menzione di aerei di questo tipo; anzi nell'orario in cui volavano gli F111, ci sarebbero stati degli F15, e cioè i Thunderbirds (v. rapporto CC. del 03.03.92 in esito al decreto di sequestro presso l'aeroporto di Aviano 31.03.92). Anche nella relazione dell'ufficiale Esposito Ennio Maria in quegli orari apparivano tutt'altre attività da parte di velivoli inglesi. (v. relazione allegata al rapporto CC. del 31.03.92).

Così pure dalla documentazione di origine americana appare che secondo il programma era prevista "aerial demonstration" per i

Thunderbirds e “static display” per due F111 (v. decreto di sequestro del 31.03.92). Nessuna menzione di ulteriori F111 in altro documento successivo di richiesta di “additional aircraft for 29 June Aviano Air Show”, ove si parla per l’USAF solo di C5 e C140 per lo static display. Solo nel Daily Aircraft/Aircrew Schedule per il 29.06.80 si parla di due - e quindi sempre soltanto di due - F111, che fanno dimostrazione, con Takeoff alle 13.49 e Flyby alle 13.59 - questi tempi sono in ora locale.

Secondo la rivista “Alata” del luglio 80 a questa manifestazione di Aviano parteciparono tre esemplari di F111, di cui uno con sigla di coda LN70396 rimase fermo, mentre gli altri presero parte alla dimostrazione in volo. Come si nota non solo da questo articolo, ma anche dalle registrazioni della torre di controllo e da quelle dell’ACC, tutti questi velivoli provengono e ritornano alla base di Lakenheath. Anche quello di Grosseto, come dimostrava la sua sigla, aveva base a Lakenheath. Se le autorità del Regno Unito avessero dato collaborazione, avremmo saputo di tutti questi movimenti. Lakenheath è comunque, per quello che è dato saperne attraverso la letteratura in materia, una gigantesca base, già RAF, ceduta, non risulta a quale titolo ma con ogni probabilità per effetto del Trattato di Alleanza del Nord Atlantico e conseguenti memorandum, all’USAF., che vi ha installato - almeno questa era la situazione all’80 - il Tactical Fighter Wing di cui s’è detto, cioè il 48° con i suoi quattro squadroni.

In conclusione ben può dirsi che i programmi, specialmente quelli concernenti l’F111, hanno subito più cambiamenti. E sfuggono, anche per effetto delle mancate collaborazioni giudiziarie tra gli Stati, i motivi dei nuovi arrivi e movimenti di F111 su questo aeroporto. Di certo in quel breve periodo di tempo più F111 sono stati “appoggiati” in Italia.

3. Verona - Villafranca.

3.1. Introduzione.

Presso l’aeroporto di Verona-Villafranca aveva sede il 3° Stormo formato dal 28° Gruppo caccia-ricognitori, dal 132° Gruppo, dal 503° Gruppo SLO (Servizi Logistici Operativi) e dal 403° STO (Servizi Tecnici Operativi) e da una Squadriglia Collegamenti. comandante dello Stormo all’epoca dei fatti era il colonnello Dudine Corrado; capo Ufficio Operazioni il tenente colonnello Zamai Rudi; responsabile del BOC il maggiore Gaiardoni Adriano. Il 3° Stormo dipendeva dal Comando della 1ª Regione Aerea.

3.2. Le dichiarazioni rese da Berritta Sergio.

L'inchiesta ha volto la sua attenzione a questo Stormo e al suo aeroporto a seguito delle dichiarazioni di un testimone qualificato. Costui è Berritta Sergio, al momento delle deposizioni controllore del traffico aereo in servizio al CRAV di Abano e al tempo del fatto controllore del traffico aereo presso la torre di controllo di quell'aeroporto, ma pur sempre sottufficiale inquadrato nell'AM. Il teste si è presentato spontaneamente, nel senso che egli si è messo in contatto con l'ufficio di iniziativa dopo aver letto su Repubblica, in un numero apparso qualche tempo prima dell'esame, di una telefonata in cui si accennava ad un aereo che si stimava essere precipitato nello stesso periodo di tempo in cui era caduto il DC9 Itavia. In effetti il 5 ottobre 91 - il primo esame è del 18 ottobre - erano stati pubblicati dalla stampa ed anche da Repubblica stralci delle note conversazioni tra Ciampino e Martina Franca. Questo articolo avrebbe fatto scattare in lui il ricordo dei fatti che riporta.

La sera del disastro egli era in servizio al Controllo di Villafranca. Era montato per il turno della notte tra le 19 e le 20 ed era stato di turno, come usuale nei siti AM - è stato comprovato da atti e testi di Grosseto - anche nella mattinata dello stesso giorno con orario 8 - 13. All'atto delle consegne con il collega smontante costui gli aveva riferito che un aereo militare della Marina Statunitense tipo Crusader era in attesa di partire previa ricezione di qualcosa d'importante che stava per essere consegnata. In effetti di lì a poco, mentre esso Berritta era già in turno, il pilota americano aveva chiesto l'autorizzazione alla messa in moto e a tale richiesta il Controllo di Padova aveva fatto delle rimostranze in quanto sul piano di volo non era specificata la destinazione. Cioè sul piano al posto delle quattro lettere ICAO che contraddistinguono un aeroporto, c'erano quattro zeta che indicavano invece una destinazione non ICAO. Berritta di conseguenza aveva chiesto al pilota se la sua destinazione fosse una portaerei nel Mediterraneo, ricevendone una risposta affermativa. Il Crusader, aggiunge il teste, è un velivolo imbarcato.

Padova, cui Berritta aveva riferito la precisazione sulla destinazione, e che sapeva della presenza della Saratoga nella baia di Napoli, aveva dato l'autorizzazione, stimando che quella unità fosse effettivamente la destinazione del velivolo. Padova aveva però aggiunto di avere altro traffico in decollo da Bologna e che pertanto avrebbe assegnato il livello più alto a chi dei due fosse partito per primo. I due velivoli avrebbero perciò dovuto

viaggiare a breve distanza l'uno dall'altro, ritiene il teste, per tutta la rotta tra Bologna e Teano.

A distanza di un certo periodo di tempo, Padova s'era messa in contatto nuovamente con Verona, richiedendo un'attivazione di Villafranca a fini di ricerca del velivolo americano, giacchè il Soccorso di Ciampino aveva iniziato la procedura di ricerca sulla base di un messaggio di Incerfa, di cui non era stata riferita l'origine. Il teste aveva effettuato le dovute ricerche telefoniche presso gli aeroporti limitrofi, cioè Ghedi, Istrana e Rimini, ricevendo però solo risposte negative. Questi risultati erano stati poi riferiti a Padova. Dopo un altro periodo di tempo Padova aveva richiamato, dicendo di sospendere le ricerche in quanto Roma-Controllo aveva comunicato che l'aereo statunitense era precipitato. Di lì a poco nuova chiamata di Padova che riferisce di aver saputo da Roma che non l'aereo americano era caduto bensì l'Itavia partito da Bologna.

Su quale fine avesse fatto l'americano, Padova non sapeva nulla. Berritta aggiunge che i Crusader sono conosciuti con la sigla A7 e che in genere le portaerei non esplicano attività volativa quando sono all'interno di un porto, precisando però di aver assistito personalmente ad atterraggi e decolli proprio sulla Saratoga ad appena cinque miglia fuori dal porto di Palermo. Ed aggiunge anche una deduzione sulla base della sua esperienza professionale e che cioè la destinazione dell'aereo americano non fosse la portaerei in rada a Napoli, ma un'altra in mare aperto, in quanto la torre di Napoli, alla quale Roma aveva passato lo stimato di arrivo, non avendo avuto il contatto all'orario prestabilito, può essere stata l'unico logico originante del messaggio di soccorso.

Il teste aggiunge ancora che non aveva visto atterrare l'aereo nè la mattina dello stesso giorno nè il pomeriggio del giorno precedente, traendone come conclusione che doveva essere giunto a Villafranca nel pomeriggio di quello stesso 27 giugno. A Verona c'è la sede del Comando Forze Terrestri alleate del Sud Europa, e a Vicenza, a breve distanza da Villafranca, il comando della 5^a Zona aerea sempre dell'Alleanza. In vent'anni di servizio in quell'aeroporto erano atterrati aerei imbarcati solo due o tre volte, giacchè quando le portaerei si avvicinavano alle coste del Nord-Est d'Italia preferivano atterrare ad Aviano, base americana, in cui avevano supporto logistico più adeguato. Dell'intera vicenda, conclude il teste in questo primo esame, non poteva esservi più traccia in registrazioni telefoniche, perchè pur essendo registrate le linee da lui utilizzate per le dette comunicazioni, le relative registrazioni erano conservate per soli novanta giorni. Non aveva fatto annotazioni concernenti i fatti, ma

comunque quand'anche ne avesse fatte, registri e brogliacci di quel tempo sarebbero già stati distrutti. (v. esame Berritta Sergio, GI 18.10.91).

Esaminato nuovamente, riferisce di non essere in grado di dire quale fosse l'ente da cui era partito il messaggio di Incerfa, messaggio che si origina presso l'aeroporto di destinazione ed è trasmesso ai Centri di Controllo Regionale, all'aeroporto di partenza e ad un eventuale aeroporto alternato oltre che ai Centri di Soccorso Aereo. Prende visione di un messaggio dal Comando del 3° Stormo - Ufficio Operazioni - al 1° ROC di Monte Venda, apparentemente trasmesso nel luglio di quell'anno, ove figura l'attività di velivoli dal 25 al 29 giugno in quell'aeroporto di Villafranca. Di quelli tra il 25 e il 27 ricorda solo l'aereo del 25, un Fokker olandese che aveva trasportato dei bambini handicappati destinati ad un luogo di cura sul lago di Garda. Non ricorda il T39 USA del 26 (ma il 6 è corretto a penna; sotto appare un 7), nè quello del 27 un C1A - USA matricola 146025 da Sigonella con VIP a bordo. Afferma che se il Crusader di cui ha parlato non ha fatto rifornimento a Villafranca, dovendo raggiungere una portaerei a Napoli o nel Tirreno doveva essere partito da un aeroporto vicino, probabilmente Aviano. (v. esame Berritta Sergio, GI 18.11.91).

Esaminato una terza volta dopo il recupero del serbatoio eiettabile di produzione statunitense Aero D, su cui si dovrà ritornare infra, nella zona D - determinata come area di caduta dei frammenti del DC9 Itavia, registrati dal radar - serbatoio che risulta portato come supplementare dai velivoli Corsair, Berritta riferisce di aver visto il Crusader solo nella fase del decollo, cioè nel periodo di tempo che è rimasto sulla pista. Egli ovviamente era nella torre di controllo - al centro della pista sul lato Est, e il velivolo proveniva dall'area del 28° gruppo - all'estremità Nord-Ovest della pista - a circa 1500 metri in linea d'aria dalla torre. Ne ha intravisto le luci mentre entrava in pista; ne ha intravisto poi la sagoma durante la fase di decollo avendolo di profilo.

Ha detto Crusader per più ragioni, perchè il collega smontante gli aveva riferito che si trattava di un aereo di portaerei; perchè nel piano di volo risultava come destinazione una portaerei; perchè nella strip gli sembra fosse scritto Crusader. Riconosce che nel primo verbale egli aveva parlato di A7 e che tale sigla è quella del Corsair e non del Crusader. Giustifica l'essersi confuso con il fatto che la sagoma dell'aereo vista di profilo può averlo indotto in errore, giacchè le due sagome sono molto simili a causa della presa d'aria frontale, e si differenziano solo per la lunghezza, dato poco apprezzabile in fase di decollo e in quelle particolari condizioni di luce - una decina di minuti dopo le 20 locali, all'imbrunire. Non ha ricordo visivo di post-bruciatori in funzione, ma questo dato non avrebbe consentito di

affermare che si trattasse di un velivolo piuttosto che un altro, perchè data la lunghezza della pista il Crusader non avrebbe avuto bisogno di usarli. Quanto ai serbatoi supplementari esterni, il velivolo, in considerazione della destinazione nel Mediterraneo, avrebbe dovuto necessariamente portarli (v. esame Berritta Sergio, GI 12.06.92).

In una quarta escussione Berritta spiega il meccanismo delle informative che seguono il volo, concludendo che l'evento di cui è questione dovrebbe essere stato a conoscenza del personale della torre di Villafranca, dell'avvicinamento di Garda, all'epoca cubicati, del personale delle ATCC di Monte Venda e di Ciampino e dalla portaerei di destinazione. Datagli lettura della telefonata delle 19.41Z tra Roma Soccorso (Bozicevich) e Martina Franca (Marzulli) asserisce che potrebbe essere quella letta su Repubblica. In effetti in questa conversazione tra l'altro si dice: Roma "allora che avete fatto?", Martina Franca "abbiamo fatto partire l'elicottero per il DC9", Roma "ah, per il DC9?", Martina Franca "sì", Roma "anche il DC9?", Martina Franca "non avete saputo niente del DC9?", Roma "sì, sì, no, no, ho capito, del DC9" (trascrizioni Martina Franca – nastro A - canale - ore 19.41Z del 27 giugno 80 - giro 048). In questa telefonata, appare chiaramente, l'interlocutore di Ciampino esprime meraviglia che sia stato fatto partire l'elicottero anche per il DC9 e alla domanda se avesse saputo qualcosa del DC9 mostra molta incertezza nella risposta (v. esame Berritta Sergio, GI 27.07.92).

Le difficoltà dei riscontri all'episodio rammentato dal Berritta sono causate dal mancato ricordo di qualsiasi nominativo di controllori sia di Villafranca che degli altri siti ed enti nominati; difficoltà rese ancor maggiori dal mancato rinvenimento degli ordini di servizio della sera del 27 giugno 80 degli enti citati.

Le dichiarazioni di Berritta sono state messe in dubbio quando con una nota SMA-0/5848 del 24.07.95 veniva trasmesso un certificato medico rilasciato dalla dottoressa Gisella Brenelli, con cui venivano concessi al militare sei giorni di riposo medico in data 27.06.80. Escusso nuovamente, Berritta, preso atto della contestazione secondo cui non poteva essere in servizio il 27 giugno 80, ha ribadito "di essere stato in servizio, facendo il turno di notte" e non rammentando di "essere stato in malattia in quella giornata". Ha inoltre dichiarato: "...l'unica ipotesi che posso fare è che questo stato febbrile fosse insorto la notte stessa durante il servizio notturno iniziato il 27 sera e che recatomi l'indomani mattina, avessi indicato io una data sbagliata, nel senso che avessi detto alla dottoressa di essermi ammalato dalla sera precedente o che costei casualmente avesse messo per

errore una data diversa da quella del giorno del rilascio del certificato” (v. esame Berritta Sergio, GI 07.09.95).

E' stata quindi escussa, in relazione a questo certificato, la detta Gisella Irene Brenelli, la quale, pur riconoscendo come propria la grafia e la sottoscrizione del documento, ha riferito di non ricordare tra i propri pazienti il Berritta. Con riferimento alla data del 27.06.80 apposta sul certificato, ha affermato: “...prendo atto che il Berritta dichiara di ricordare che quel 27 giugno è stato in servizio e che il suo stato di malattia può essere insorto nella notte tra il 27 e 28 giugno; devo escludere che io possa averlo visto un giorno diverso dal 27 giugno 80. Non è assolutamente possibile che lo abbia visitato il giorno dopo, perché avrei datato il certificato 28.06.80...” (v. esame Brenelli Gisella Irene, GI 23.11.95).

Le dichiarazioni di Berritta in vero non hanno ricevuto molte conferme. A parte il controllore di Istrana che ha confermato in una certa qual misura il fatto, gli altri militari hanno confermato delle prassi al riguardo di presenza di velivoli stranieri, anche imbarcati, su quell'aeroporto, ma non hanno ricordato l'episodio. Sono poi sorti dubbi sull'esattezza del ricordo dello stesso Berritta in conseguenza del rinvenimento da parte dell'AM di quel certificato medico che lo dava ammalato proprio quel 27 giugno 80 e della conferma di tale certificato da parte del medico che lo rilasciò. Certo potrebbe esservi stato errore nella datazione di quel documento, ma restano comunque incertezze sulla collocazione temporale dell'episodio riferito.

Ma perplessità suscita anche il rinvenimento del certificato medico - redatto peraltro dalla moglie del comandante di quella base - da parte dello SMA. Appare cioè strano che sia rinvenuto a tale distanza di tempo un semplice certificato d'un quindicennio prima in un'Amministrazione presso la quale non è stata rinvenuta la massima parte della documentazione necessaria all'inchiesta, documentazione di certo di maggior rilievo e di cui era obbligatoria la conservazione, ed invece distrutta o smarrita.

Comunque dalle dichiarazioni di Berritta come da quelle degli altri militari emerge tutta una serie di punti fermi di grande utilità per l'inchiesta. Il traffico di velivoli Nato ed in particolare statunitensi su Verona, città sede del Comando delle Forze Terrestri Nato del Sud Europa, prossima a Vicenza, sede del Comando della V^a ATAF; anche se i velivoli statunitensi preferivano a volte usare la base di Aviano. La prassi di far volare velivoli militari in prossimità di quelli civili, quasi sulla scia. L'uso della sigla ZZZZ come destinazione d'atterraggio su portaerei, ovvero non su aeroporti ICAO. La possibilità di atterraggi su portaerei anche quando esse si trovano o navigano in rade.

Al di là poi delle incertezze insorte sulla datazione della vicenda riferita, restano in quelle dichiarazioni delle circostanze inquietanti. E cioè la scomparsa di un aereo militare americano che viaggia per lungo tratto in coincidenza con la rotta del DC9 - e di perdita della stessa specie s'è visto in Ciampino e si vedrà in Grosseto - la meraviglia dell'interlocutore di Roma Ciampino quando apprende che è stato fatto partire "l'elicottero" anche per il DC9. Le cognizioni di Padova sulla presenza della portaerei e la sua attivazione per la ricerca di velivolo americano.

3.3. Le testimonianze di ufficiali e sottufficiali in servizio presso Verona-Villafranca e Monte Venda.

La ricerca di tali operatori si è svolta in modo capillare, citando ed assumendo a sommarie informazioni tutto il personale che lo Stato Maggiore Aeronautica ha indicato in servizio in quel periodo, indipendentemente dal grado rivestito e dalle mansioni espletate.

Sono stati così assunti a sommarie informazioni 251 testi suddivisi in: ufficiali e sottufficiali in servizio presso il 3° Stormo di Verona-Villafranca e ufficiali e sottufficiali in servizio presso il Centro Controllo Regionale di Monte Venda (PD). Tra costoro, quelli di Monte Venda, nessuno ha ricordato un'autorizzazione al decollo per un aereo americano di tipo A7 dalla base di Verona Villafranca. Luzi Augusto di questo Centro Regionale ha aggiunto che i dati relativi al decollo di un velivolo con volo strumentale da parte della base di Monte Venda, venivano registrati su strips custodite presso la segreteria dell'ATCC. (esame Luzi Augusto, PG 10.07.92). Quanto ad una situazione di Incerfa verificatasi quel 27 giugno intorno all'ora del disastro di Ustica, nessuno dei testi ha ricordato l'episodio. Anche a proposito di questo il Luzi ha aggiunto che solo i casi di Incerfa negativa cioè di incidenti dell'aeromobile vengono riportati in un registro di sala custodito anch'esso presso la segreteria ATCC. Quanto a comunicazioni tra personale di Verona Villafranca e le basi di Ghedi, Istrana e Rimini nessuno dei testi ne è a conoscenza. Solo Di Mauro, Luzi, Tenenti, Trovato e Turchetto hanno dichiarato che il Centro aveva ricevuto telefonate da Bologna e Ciampino sulla perdita di contatto con il DC9 Itavia (v. rapporti DCP 14 e 20.07.92 e esami PG del 10 e 16.07.92).

Anche tra gli ufficiali e sottufficiali di Villafranca nessuno ha ricordato nè di essere stato in servizio nè le circostanze riferite dal Berritta. Verzè Antonio e Moretti Luciano hanno dichiarato che l'Ufficio Operazioni

della base e la V.S.U., cioè la squadriglia collegamenti, erano gli uffici cui competeva di fornire assistenza ai velivoli di passaggio (v. esami PG 07 e 10.10.92, allegati al rapporto DCPD dell'8.10.92). Bombaci Antonio e Benati Mario, all'epoca in servizio presso l'Ufficio Operazioni, hanno dichiarato che a quel tempo venivano compilati dei moduli classificati con gradualità diverse, dal Segreto al Segretissimo al NATO-Secret, sulle notizie tra l'altro relative alla presenza di velivoli stranieri nella base, denominati: 1. Dailystat trasmessi dal Cosma allo SMA, alla 1ª Regione Aerea, al 1° ROC di Monte Venda e alla Vª ATAF-Nato di Vicenza; 2. SMA-Dailystat trasmessi ai medesimi enti di cui sopra ad eccezione della Vª ATAF; 3. 1ª RA-Stat 3.4 trasmessi alla 1ª Regione Aerea. A differenza del Dailystat nello SMA-Dailystat era annotato, oltre il numero e la nazionalità dei velivoli presenti, il G.T.D. e cioè il gruppo data orario di arrivo e partenza. Questi moduli venivano però periodicamente distrutti presso la base di Villafranca, ma dandone atto in apposito verbale. (v. s.i.t. del 22.10.92, allegato al rapporto DCPD del 23.10.92).

Bruni Giuseppe, all'epoca maresciallo in servizio presso la squadra recupero, ha riferito che questa squadra provvedeva in collaborazione con la squadriglia collegamenti alla assistenza dei velivoli di passaggio e che tale attività era annotata in un registro usato come brogliaccio per fornire dati statistici al Comando di Villafranca. Nel registro erano annotati: la data di arrivo del velivolo, il tipo, la matricola, la nazionalità e il reparto di appartenenza sempre del velivolo, la quantità di carburante fornito, il numero del buono doganale, il motivo della missione. Su questo brogliaccio non esistevano procedure specifiche di distruzione, per cui poteva anche darsi il caso che fossero tuttora nell'hangar della squadriglia collegamenti (v. esame Bruni Giuseppe, PG del 22.10.92, allegato al rapporto DCPD del 23.10.92). A proposito dei rifornimenti a velivoli stranieri più testi hanno dichiarato che questa operazione veniva annotata su un modulo denominato "memorandum doganale", nel quale tra l'altro era fatto esplicito riferimento alla nazionalità dell'aereo, al nominativo del comandante, al reparto di appartenenza, alla data di arrivo e di partenza (v. esami PG Castoro Gianfranco, Nicolodi Remo, Nugnes Fulvio, Maiolino Domenico, Scarci Mario, Bristot Luciano, Bicego Walter, Surano Antonio e Canzian Vladimiro; allegati al rapporto DCPD 02.11.92).

Sono stati esaminati infine ufficiali e sottufficiali del 28° gruppo del 3° Stormo di Villafranca e della Squadriglia collegamenti. I testi hanno dichiarato concordemente che i velivoli stranieri di passaggio erano gestiti dal Gruppo anziché dalla Squadriglia, giacché questa non aveva idonei mezzi tecnici e logistici per le operazioni da effettuare sui velivoli; inoltre

molti degli aerei che sostavano erano omologhi ai caccia-ricognitori del 28° Gruppo e per tale ragione presso il Gruppo trovavano una immediata assistenza. Spettava comunque al Capo Ufficio Operazioni la scelta del luogo del parcheggio dei velivoli, in base alla disponibilità di uomini e mezzi.

Camporini Vincenzo, all'epoca comandante del 28° Gruppo, non ha ricordato con certezza la presenza di velivoli stranieri presso la base di Villafranca nel pomeriggio del 27 giugno 80. Tamaro Roberto, nel 1980 ufficiale pilota, ha ricordato che il Gruppo osservava l'orario 08.00-16.00; salvo esigenze particolari, molto raramente l'attività del Gruppo si protraeva oltre tale orario nella giornata di venerdì. Dopo le 16.00 la vigilanza era assicurata in quell'area del personale militare in servizio al Corpo di Guardia, il cui ufficiale aveva l'obbligo di annotare nel registro delle consegne ogni novità. Ogni operazione di decollo dopo detta ora doveva essere riportata nel registro delle consegne del Corpo di Guardia dell'ufficiale di servizio.

Puggioni Pietro, sottufficiale all'epoca addetto all'Ufficio Tecnico del Gruppo, ha ricordato di aver visto velivoli dell'US Navy presenti in diverse occasioni sulla base, in sosta nel piazzale antistante il 28° Gruppo, precisando di aver notato anche un Corsair, ma di non essere in grado di dire che tale velivolo fosse in sosta quel 27 giugno 80. Ha affermato che teoricamente era possibile che un velivolo atterrasse e decollasse senza che nessun tecnico desse assistenza o carburante, pur asserendo di non ricordare episodi del genere (v. esami Camporini Vincenzo e Puggioni Pietro 26 e 27.01.93 e PG 05.02.93, allegati al rapporto DCPD 09.02.93).

Identificato il controllore in servizio ad Istrana, che quella sera fu contattato da Berritta, in Pintore Giuseppe, questi conferma che proprio la sera del disastro di Ustica ricevette una richiesta di informazioni dal Controllo di Verona su un aeromobile di nazionalità americana di tipo A6 o A7, partito dopo le 20.00, ora locale, da Verona con destinazione una portaerei sita nel golfo o al largo di Napoli. Dopo questa chiamata il controllore di Verona aveva chiamato di nuovo chiedendogli se avesse visto in televisione l'edizione speciale del telegiornale in cui s'annunciava la caduta del DC9 Itavia. Aveva acceso il televisore, ma il telegiornale era alla fine. Nè il collega di Verona nè lui misero in collegamento le due vicende, quella dell'aereo statunitense e quella del velivolo civile. Ricorda, anche se non con certezza, che il controllore che gli fece quella richiesta si chiamava Berritta e di averlo rivisto tre o quattro anni prima dell'esame testimoniale, in occasione di un convegno di associazione di categoria a Porto S. Paolo di Loiri nei pressi di Olbia all'albergo Don Diego. In questa occasione avevano

rinverdito il ricordo dell'episodio, anche se in modo generico senza riferimenti particolari. Berritta, aggiunge Pintore, chiedeva informazioni perchè l'aereo non era giunto a destinazione. Giustifica infine il ricordo preciso della vicenda, perchè lo fissò, afferma, con la preghiera di Berritta di vedere il telegiornale, non perchè avesse compiuto collegamenti con la caduta del DC9 (v. esame Pintore Giuseppe, GI 04.10.91).

Maiolino Domenico, maresciallo AM e addetto alla gestione dei carburanti nella base in questione, non ricorda quali fossero i velivoli di passaggio su Villafranca il giorno del disastro di Ustica. Ricorda però che i Crusader erano atterrati qualche volta in quell'aeroporto (esame Maiolino Domenico, GI 24.10.91). Ricorda, in un successivo esame, dopo aver preso visione dei memorandum di prelevamento carburante, di aver rifornito quel 27 giugno un velivolo americano con 300 litri di carburante del tipo 115-145, un A2 o SA2 e cioè un Grumann della Navy imbarcato (v. esame Maiolino Domenico PG 26.10.92, allegato al rapporto DCPD 02.11.92).

Si desume così che v'è difformità tra prospetto riepilogativo di cui s'è detto prima e quanto risulta dal memorandum di prelevamento.

3.4. I provvedimenti di sequestro ed esibizione.

A seguito delle dichiarazioni dei testi in servizio presso la base di Villafranca questo Ufficio emetteva una serie di decreti di esibizione; ma con risultati positivi minimi e di ben poco valore per il progresso delle indagini.

Questo il prospetto dei provvedimenti con i relativi esiti.

-18.03.91 - Documentazione concernente decolli, atterraggi e presenze di aeromobili dell'Aeronautica degli Stati dell'Alleanza Atlantica, della Repubblica Francese e di altri Stati, presso quella base il 27.06.80. In esito è stato acquisito un memorandum doganale riferito al rifornimento effettuato, il 27.06.80, ad un C-1A con matricola 146025 proveniente da Sigonella.

-06.05.91 - richiesta dei libretti di volo e documentazione concernente i voli dei mesi di giugno e luglio 80 dell'aeromobile dell'AM AerMacchi. In esito sono state acquisite le schede relative alle manutenzioni tecniche di tale velivolo dalle quali risulta che il 27.06.80 era dislocato presso la base di Lecce.

-22.05.91 - Richiesta dei piani di volo degli aeromobili dell'AM ed altre Aeronautiche di Paesi Nato, atterrati e decollati nell'aeroporto di Villafranca il 27.06.80. A seguito il comandante del 1° ROC ha dichiarato che: -in data

27.06.80 i piani di volo giungevano all'allora ATCC del 1° ROC (Ente di Controllo Regionale del Traffico Aereo; -i piani di volo e tutta la messaggistica relativa, viaggiante su linee telegrafiche della rete AFTN-ICAO, veniva conservata per 90 giorni in base alle disposizioni in vigore alla data del 27.06.80, veniva distrutta; -presso il 1° ROC non erano giacenti piani di volo risalenti al 27.06.80.

-26.10.92 - registro della Squadra Recupero relativo all'anno 80 presso la base di Verona Villafranca. Il documento è stato rinvenuto, ma nulla è riportato alla data del 27.06.80.

-26.10.92 - Moduli 1^ RAS.T.A.T. della base di Verona Villafranca relativi al periodo dal 20.06 al 20.07.80. Il provvedimento ha avuto esito negativo.

-26.10.92 - Moduli Dailystat della base di Verona Villafranca relativi al periodo dal 20.6 al 20.07.80, presso: 1) COSMA; 2) SMA; 3) 1ª RA; 4) 1° ROC Monte Venda.

Tutti e quattro i provvedimenti hanno avuto esito negativo.

-26.10.92 - Moduli SMA Dailystat della base di Verona Villafranca relativi al periodo dal 20.06 al 20.07.80 presso le articolazioni di cui sopra. Tutti e quattro i provvedimenti non hanno avuto esito.

Tale documentazione era stata distrutta secondo le vigenti normative; trattandosi però di materiale classificato, della distruzione è rimasta traccia nei verbali di distruzione, copia dei quali è stata acquisita.

-28.10.92 - registro dei velivoli di passaggio relativo al periodo giugno-luglio 80 presso la Squadriglia collegamenti della base di Verona Villafranca.

Questa Squadriglia si occupava dell'assistenza ai velivoli di passaggio, coadiuvata dalla Squadra Recupero; tale attività veniva annotata in un registro, usato come brogliaccio, il cui scopo era quello di fornire dati statistici al Comando di Villafranca. Dalla consultazione di tale brogliaccio emerge che in data 27.06.80 transitarono presso quella base due velivoli: - un G91T MM 54410 proveniente da Amendola, rifornito con kg 1500 di carburante; - un C1A MM 146025 proveniente da Sigonella, rifornito con lt.500 di carburante. In proposito Nugnes Fulvio, sergente maggiore in servizio presso la Squadriglia Collegamenti come addetto al rifornimento di carburante di velivoli di passaggio italiani e stranieri, ha dichiarato: "...non ricordo quali aerei stranieri fossero presenti ... il 27.06.80 ... mi sembra che tra il 15 giugno e la fine di luglio vi erano presenti dei Phantom e dei G91 ... mi sembra che erano americani o tedeschi ...". (v. esame Nugnes Fulvio, PG 26.10.92)

-03.11.92 - Memorandum doganali per i rifornimenti di carburante e lubrificanti a velivoli NATO in transito sull'aeroporto di Verona Villafranca

nel giugno-luglio 80 conservati presso: VI° Deposito Centrale AM di Roma Fiumicino, ove è stata acquisita la documentazione di interesse relativa al solo mese di luglio 80, non essendo stata rinvenuta quella riguardante il mese di giugno 80. Escusso in proposito il consegnatario di detto deposito, maresciallo dell'AM Bello Domenico, non ha saputo fornire alcuna indicazione sull'assenza di detta documentazione. Ufficio carburanti aeroporto Villafranca, ove non sono stati acquisiti i “Memorandum doganali”, poichè distrutti in ossequio alle procedure previste da decreti di discarico emessi dalla 1ª Sezione Giurisdizionale della Corte dei Conti. Il “Memorandum doganale” veniva compilato dalla Squadra Assistenza Velivoli di Passaggio in otto copie (su carta copiativa), delle quali: una consegnata al pilota del velivolo, un'altra conservata dal Consegnatario della base e le restanti copie inviate al 6° Deposito Centrale di Fiumicino.

Dall'esame dei verbali di chiusura colli e i buoni di versamento conservati presso l'archivio del deposito carburanti di tale ente relativi al periodo di interesse è risultato che: -il 25.06.80 venne rifornito un Fokker 27 di nazionalità olandese con carburante di tipo JP4; -il 26.06.80 venne rifornito un velivolo della USA NAVY - T39, rifornito con carburante JP4; - il 27.06.80 venne rifornito un velivolo tipo C1-A con lt.500 di carburante tipo L100. Della presenza di alcuni Phantom (indicati dal Berritta) si trova traccia soltanto in data 18.06.80, allorchè due velivoli di quel tipo di nazionalità tedesca vennero riforniti con carburante tipo JP4. In tale documentazione non si rinviene traccia del rifornimento effettuato il 27.06.80 al G91-T MM54410, proveniente da Amendola, mentre è stato rinvenuto il memorandum relativo al C-1A MM 146025 proveniente da Sigonella.

-05.11.92 - Memorandum doganali per i rifornimenti di carburante e lubrificanti a velivoli Nato in transito su aeroporti militari italiani relativi al periodo giugno-luglio 80 documentazione esistente presso la Dir.Amm.ne Ufficio Revisione e riscontro dell'aeroporto di Centocelle di Roma. Il provvedimento ha avuto esito negativo poichè la Direzione Territoriale di Amministrazione è stata istituita nel 1981 ed attivata in data 01.01.92.

-05.11.92 - registro Controlli G.C.A. e registro passaggio consegne della base di Villafranca relativo al periodo dal 20.6 al 20.07.92. Dall'esame di tale brogliaccio si rilevano, in data 27.06.80, soltanto le annotazioni relative agli orari e ai nominativi del personale montante e smontante.

-05.11.92 - registro avvicinamenti della base di Verona Villafranca relativo al periodo dal 20.6 al 20.07.80. Della documentazione rinvenuta già s'è detto.

-19.04.93 - registro delle Consegne Avieri VAM del 3° Stormo di Verona Villafranca relativo al periodo maggio-agosto 80 presso il comandante dello Stormo. Tale brogliaccio, dal quale si sarebbe potuta rilevare l'eventuale entrata o uscita dalla base del 3° Stormo del pilota del velivolo straniero del quale parla il Berritta, non è stato rinvenuto.

Di interesse per l'inchiesta anche l'attività del G.C.A. di Verona Villafranca quel 27 giugno 80. Il G.C.A., o Ground Control Approach è una assistenza radar, cioè una procedura di avvicinamento controllato da terra a mezzo radar e atterraggio, utilizzata quando le condizioni meteorologiche sono particolarmente avverse oppure per scopi addestrativi. L'assistenza del controllo di avvicinamento al 3° Stormo si trovava nella torre di controllo. Tale controllo gestisce il traffico aereo in avvicinamento e partenza da un aeroporto dopo il rilascio dei velivoli da parte del controllore della torre di controllo. Il G.C.A. di Villafranca non era continuamente in funzione; l'intervento degli operatori al G.C.A. veniva sollecitato dalla torre di controllo, che a sua volta riceveva una richiesta di procedura di avvicinamento dal pilota del velivolo; "...l'avvicinamento con il G.C.A. veniva richiesto talvolta già alla partenza, ma nulla vietava al pilota di richiederlo mentre si trovava in volo ..." (v. esame Carrugi Fernando, PG 28.11.92). Operatori al G.C.A. di Villafranca erano, nel periodo di interesse, il sergente maggiore Carrugi Fernando, il sergente maggiore Cappella Angelo e il capitano Russo Antonio, quest'ultimo con funzioni di Capo Sezione Traffico Aereo.

Nell'estratto del registro Avvicinamenti G.C.A. (Acquisito 05.11.92) Iniziato il 5.05.80 – terminato il 31.12.80, al 27 giugno 80 risultano i seguenti dati:

Data	Orario Inizio	Nominativo Velivolo	Tipo Velivolo	Tipo Avvicinamento	Cognome Controllore	Conditemeo	Osservazioni
27.6.80	12.03	MIX 303	X	Vett. R	Russo	VMC	17 Emergenza
“ “	12.05	“ “	X	Att. R	Russo	“	Ciglia Aperte
“ “	12.13	Viola 21	G91	Vett. R	Cappella	“	7/4 GCI/GCA
“ “	12.17	“ “	“	avv. R	Cappella	“	4
“ “	12.22	“ “	“	Vett. R	Russo	“	2/3
“ “	12.27	“ “	“	Att. R	Russo	“	“
“ “	20.08	Mix 433	TX	Vett. R	Cappella	“	4

“ “	20.10	“ “	TX	avv. R	Cappella	“	4
-----	-------	-----	----	--------	----------	---	---

Le annotazioni apposte sul registro, secondo le dichiarazioni degli operatori escussi indicano: -le sigle Mix e Viola, iscritte nella casella riservata al “nominativo velivolo”, danno il nominativo assunto in missione dal velivolo; -la numerazione che segue la sigla identifica rispettivamente lo Stormo di appartenenza (il primo numero) e il numero fisso che accompagna il velivolo per tutta la sua durata di appartenenza allo Stormo (i numeri seguenti); -le sigle TX - G91 - X, iscritte nella casella riservata al “Tipo Velivolo”, precisano rispettivamente: TX un velivolo tipo F104 biposto; G91 un velivolo tipo G91; X velivolo tipo F104; -le sigle VettR – AttR – AvvR, iscritte nella casella riservata al “Tipo Avvicinamento”, precisano il tipo di assistenza richiesta e di manovra effettuata: Vettore, Atterraggio e Avvicinamento; -l’orario di inizio manovra riportato si ritiene espresso in orario locale, nonostante le discordi dichiarazioni dei compilatori (Russo Antonio dichiara essere riportato in orario locale, v. esame PG 02.12.92; Cappella Angelo in orario Zulu, v. esame PG 18.12.92; Carrugi Fernando in orario Zulu, v. esame PG 28.11.92).

L’esame delle assistenze annotate nel registro il 27.06.1980, indica: - ad ore 12.03 un velivolo tipo F104 con nominativo di missione Mix 303 – appartenente al 3° Stormo – riceve assistenza dal Russo per una manovra di vettore; lo stesso velivolo esegue una manovra di atterraggio su Villafranca ad ore 12.05; -ad ore 12.13 un velivolo tipo G91 con nominativo di missione Viola 21 – appartenente alla 60° Brigata di Amendola (FG) - riceve assistenza dapprima da Cappella per manovre di vettore e avvicinamento, successivamente ad ore 12.22 da Russo per manovre di vettore e atterraggio su Villafranca; -ad ore 20.08 un velivolo tipo F104 biposto da esercitazione, con nominativo di missione Mix 433 – appartenente al 4° Stormo di Grosseto – riceve assistenza da Cappella per una manovra di vettore; ad ore 20.10 esegue una manovra di avvicinamento seguito dal medesimo operatore.

Da un esame dei registri di volo del 4° Stormo di Grosseto, si rileva che il 27.06.80 dopo le ore 19.00 locali, si levarono in volo tre F104 del 20° Gruppo, che rientrarono a distanza di pochi minuti l'uno dall'altro dalle 20.35 alle 20.50. Precisamente: -h.19.40 – decollo velivolo TF104-G matr.54230, atterraggio h.20.50, pilotato dal capitano Bergamini Giovanni e dal s.tenente Moretti; -h.19.30 – decollo velivolo TF104-G matr.54253, atterraggio h.20.45, pilotato dal capitano Nutarelli Ivo e Naldini Mario; -h.19.30 – decollo velivolo TF104-G matr.54261, atterraggio h.20.35, pilotato dal

s.tenente Giannelli. Si rammenta che il 20° Gruppo del 4° Stormo era il Gruppo Addestramento e che i velivoli tipo TF104 sono biposto.

L'orario di decollo e il tipo di missione effettuata dal primo dei TF – MIX INT 8 - riportati nel registro del 20° Gruppo del velivolo pilotato dal capitano Bergamini, potrebbe esser compatibile con l'annotazione del registro del G.C.A. di Villafranca. Ma su tutti e tre i voli, su cui emergeranno molteplici questioni più oltre, sotto Grosseto. Il capitano Bergamini, che ha lasciato l'Aeronautica nel 1987, ha dichiarato: "...ero a Grosseto ... in qualità di istruttore presso il 20° Gruppo di Addestramento operativo... la missione 8 integrativa è presumibilmente una missione di navigazione ad alta quota con procedura di penetrazione su aeroporto intermedio, senza atterraggio, in un raggio di 25 minuti da Grosseto, e ritorno a Grosseto ... gli orari ... erano in Zulu..." (v. esame Bergamini Giovanni, GI 16.01.92) Il s.tenente Moretti non ha invece rammentato alcunchè sulla missione da lui compiuta il 27.06.80, "...non ricordo quanti voli quel giorno ho compiuto ... non ricordo che tipo di missione fosse..." (v. esame Moretti Alberto, GI 25.02.92).

3.5. Le comunicazioni telefoniche tra Ciampino e Monte Venda.

Di questa missione vi è traccia in alcune comunicazioni telefoniche tra Ciampino e Monte Venda di circa un'ora prima.

- Ore 17.11Z - canale 26 - cass.VII/30

X: sì.

X1: e (Gerry) per favore.

X: sono qua guarda ti aspettavo.

X1: la missione 433?

X: eh!

X1: ammazza, lungimirante.

X: ti volevo dire appunto questo, ti stavo chiamando per dirti che il Tacan di Villafranca è in avaria già da una settimana buona.

X1: Tacan Villafranca avaria.

X: ecco appunto, prima di partire ti fai dire cosa vuole fare, dopo di che la coordiniamo.

X1: allora stand by un attimo, eh.

X: rimango in linea?

X1: sì.

- pausa -

X1: ti richiamo io va.
X: va bene.
X1: parlo... parlo con Grosseto e ti richiamo, eh.
X: d'accordo, digli che il Tacan è in avaria e perciò cosa vuol fare non lo sappiamo.
X1: benone, ti faccio sapere, ciao.
- Ore 17.13Z – canale 26 – cass.VII/30
X: dimmi.
Roma: mi dai il (Gerry) per favore?
X: dimmi, dimmi, dimmi.
Roma: allora ti volevo dire che abbiamo informato la 433, dice che fa il GCA, va a Villafranca.
X: sì, ma qui stiamo alle solite, questi non capiscono niente.
Roma: eh, io non so...
X: se tu li devi autorizzare ad una radioassistenza finale dove li autorizzi, al GCA di Villa?
Roma: e infatti è quello che non capisco manco io in effetti... eh, io guarda glielo posso ribadire.
X: no, il pro... no ribadire, qui bisogna autorizzarli 'sta gente, noi ci pigliamo la responsabilità di dire: autorizzati... con la parola autorizzati vuol dire tanto.
Roma: certo, certo, hai ragione perfettamente.
X: adesso qua il problema è questo, per me se vuole andare a Villafranca che dopo debba fare il GCA non mi interessa Roma - certo, però...
X: io lo devo autorizzare alla... alla radioassistenza finale che è il Tacan di Ghedi, mi deve dire quale vuole fare, se il (PAI)1 o il (PAI)2 di Ghedi.
Roma: allora scusa, di Ghedi il (PAI)?
X: (PAI) 1 o (PAI) 2, cioè... eh.. initial (inc.) di Ghedi 1 oppure il 2
Roma: allora initial Fix di Ghedi il (PAI) 1 o (PAI) 2.
X: esatto, (PAI) 1 o 2.
Roma: ti faccio sapere.
X: perché la posizione va data così, capisci Roma?
Roma: hai perfettamente ragione.
X: e io non lo posso autorizzare, è autorizzato da Grosseto al GCA di Villafranca.
Roma: hai perfettamente ragione, ti faccio sapere.
X: ciao.

Roma: ciao.

- Ore 17.19Z – canale 26 – cass.VII/30

X: chi è?

X1: (Gerry) per favore.

X: sono qua, dimmi.

X1: senti (Gerry) allora... il pilota della 433 l'abbiamo informato che doveva scegliere tra la procedura (PAI) 1 e (PAI) 2 Ghedi.

X: d'accordo.

X1: ecco, ora ti spiego, lui ha detto, dice, che comunque sia loro vogliono fare la procedura a Villafranca, neanche ha detto che vuole scegliere la (PAI) 1 o la (PAI) 2.

X: ho capito perfettamente, però lui per andare a fare la procedura sul campo di Villafranca, è questo che non capisce il pilota.

X1: io infatti è quello che gli ho detto anch'io, esattamente quello come hai detto te, cioè come fai te ad autorizzarlo se non c'è un radio faro a Villafranca.

X: ecco, appunto... ecco.

X1: è questo il discorso... e lui insisteva dicendo, dice, ma noi vogliamo fare la procedura a Villafranca, neanche.. cioè sottoponendogli la scelta tra procedura (PAI) 1 e (PAI) 2 neanche ci ha detto quale delle due vuol fare, dice che vuole andare a fare la penetrazione comunque sia a Villafranca, a questo punto io non so come potrà fare la penetrazione, dice, probabilmente... non lo so che cosa può fare.

X: ma io sono d'accordo perché tu non conosci, però il pilota deve conoscerle queste cose.

X1: eh, infatti la.

X: adesso ti spiego, a Villafranca.

X1: eh... eh...

X: ci sono due aeroporti... è Villafranca e Ghedi... il Tacan che ci ha Ghedi può servire anche per Villafranca.

X1: sì.

X: però lui deve scegliere quale delle due vuole fare... se è la (PAI) 1 che è a 40 miglia, oppure la (PAI) 2 a 20 miglia.

X1: senti, ma eventualmente, eventualmente.

X: sì.

X1: questo quando... quando decolla e entra in contatto con te, tu glielo puoi fa... gli puoi richiedere questa cosa?

X: ma ho capito, se lui non se la vede prima dove va dopo Bologna?

X1: Madonna santa!

X: o no?!... Il problema è proprio questo, dove va dopo Bologna?

X1: vabbe', io adesso... cioè posso anche ridirlo a Grosseto, ma questo mi risponde così!

X: ma questo è compito del CDA, perché il CDA il Notham ce l'ha come ce l'ho io.

X1: vabbè, a questo punto io che cosa mi suggerisci, che cosa gli devo dire?

X: allora gli dici... o gliela cancelli oppure l'autorizzi a Villafranca via (PAI) 2 Ghedi.

X1: allora via (PAI) 2 Ghedi, allora aspetta un attimo che mi scrivo tutto quanto.

X: ecco, radioassistenza finale (PAI) 2 Ghedi.

X1: allora autorizzato al raid Grosseto Grosseto, via Firenze...

X: Bologna.

X1: Bologna.

X: (PAI) 2 Ghedi.

X1: (PAI) 2 Ghedi.

X: procedura su Villafranca che se lo porterà a Villa, verso Villa.

X1: procedura su Villafranca dopo...

X: e poi... e poi fa la riattaccata.

X1: no, dico (PAI) 2 Ghedi.

X: affermativo.

X1: poi dico: procedura su Villafranca.

X: ma è inutile che glielo dici... pa... procedura su Villafranca.

X1: la (PAI) 2 porta a Villafranca?

X: è chiaro, porta a Villafranca.

X1: oh, perfetto.. (PAI) 2 Ghedi e... con penetrazione a Villa.

X: esatto.

X1: va bene, ti... senti un po' per il livello?

X: per il livello quello che vuoi tu.

X1: allora facciamo una bella cosa, io te lo do a 260 livellato, ti richiamo per lo stimato.

X: ciao.

X1: ciao.

Nelle conversazioni gli operatori si scambiano dati relativi alla missione e tentano di risolvere un problema riguardante il guasto del Tacan di Villafranca e conseguente autorizzazione alla missione di Grosseto soltanto via Ghedi, il cui radiofaro era funzionante. Il guasto del Tacan è però annotato nel registro controllori G.C.A. – registro passaggio consegne,

dove alla data del 27.06.80 non si rilevano novità di alcun genere o emergenze particolari.

Questo aeroporto, come s'è visto è stato sede di eventi che comunque hanno interessato l'inchiesta.

4. Bologna.

In questa fase dell'istruttoria si è ritornati, come s'era detto, sull'aeroporto di Bologna. Si è indagato nuovamente sulla posizione del DC9 nell'area di sosta prima del decollo; sui tempi di arrivo e di partenza di questo velivolo; sulle operazioni di consegna, di pulizia di carico dei colli e di imbarco dei passeggeri; sulla sicurezza dell'intera area aeroportuale; sulle condizioni meteorologiche nel tempo di sosta dell'aeromobile.

Sulla piazzuola occupata dal DC9 le versioni non sono conformi, i più però convergono per una posizione piuttosto centrale, la 3 o la 4. Si ricordi che l'area di sosta era di ridotte dimensioni, adeguata alle funzioni di scalo precipuamente nazionale quale in quegli anni l'aeroporto del capoluogo emiliano. Le piazzuole erano soltanto sei e nessuna di esse distava, come ben si vede nelle planimetrie allegate agli atti, più di alcune decine di metri dall'edificio delle amministrazioni, ove tra altro avevano sede gli uffici di polizia che davano direttamente sull'aerodromo. Il controllo dell'area era a vista. L'estraneo che si fosse avvicinato ad un aeromobile sarebbe stato immediatamente notato, o comunque avrebbe dovuto tenere in conto di essere notato.

Gli orari delle diverse operazioni relative all'aeromobile, s'è appurato, sono stati i seguenti: h.19.03 atterraggio a Bologna; h.19.08 apertura porte; h.19.15 termine sbarco passeggeri; h.19.23 sbarco bagagli; h.19.23-19.33 pulizia dell'aereo; h.19.22 inizio carico bagagli; h.19.33 inizio imbarco passeggeri; h. 19.55 chiusura porte; h.20.02 inizio rullaggio; le 20.08 decollo per Palermo. In più il comandante che cedeva l'aereo, e cioè Palagi Paolo, non se ne è allontanato sino a quando non ha passato le consegne al subentrante cioè Gatti Claudio. Questa operazione delle consegne avviene a bordo dell'aereo o al più ai piedi della scaletta di sbarco e imbarco e non di certo in ufficio: così come era avvenuto in quella occasione.

Presso le ditte che hanno effettuato spedizioni a Palermo è stata acquisita documentazione attraverso la quale è stato possibile accertare la natura delle merci spedite (v. acquisizioni, 14 e 17.11.90).

Per quanto concerne le attività di pulizia e di carico/scarico bagagli, svolte a bordo del velivolo durante la sosta, sono stati esaminati numerosi testi dipendenti della ditta Asaer (attuale SAB) e della società Itavia, addetti ai servizi a terra.

Del personale escusso, ha rammentato di essere salito a bordo del DC9 I-Tigi:

- Pasquale Vito, tecnico Itavia, il quale si occupava di verificare l'efficienza del velivolo, l'esistenza di eventuali anomalie e di annotarle sul quaderno tecnico di bordo. L'unica anomalia era stata segnalata dal comandante Palagi - pilota della tratta precedente Palermo/Bologna -; si trattava della rottura del vetro dell'orologio del co-pilota; manutenzione che non poteva essere effettuata a Bologna poiché l'orologio non era disponibile. Secondo il Pasquale, il velivolo presentava anche un'altra anomalia, definita "compatibile": la inagibilità della scala anteriore; detta riparazione sarebbe stata effettuata a Palermo. Di tale particolare, Pasquale Vito ha riferito soltanto in sede di esame testimoniale nel 93; l'anomalia non viene specificamente riportata nel "Riepilogo Movimenti Tecnico Operativo..." redatto il giorno 30.06.80, ma viene fatto riferimento ad essa quando Pasquale annota che il secondo pilota dell'I-Tigi, Fontana, si mise in contatto via radio con i tecnici per avere spiegazioni su di un "particolare tecnico" che aveva rinvenuto all'interno di un galley: attuatore scala ant. pax. La risposta fu che quell'oggetto, come da comunicazioni di Ciampino, doveva essere sbarcato a Palermo dove, durante la sosta notturna, sarebbe stato riparato.

- Fortini Guglielmo, tecnico Itavia, il quale si occupava del rifornimento ai velivoli Itavia; durante il turno del 27.06.80, quando si portò a bordo dell'I-Tigi, verificando il quaderno tecnico di bordo, notò che l'aeromobile aveva carburante sufficiente per la tratta che doveva percorrere. Anche Fortini ha annotato nel "Riepilogo movimento tecnico..." la richiesta del copilota Fontana inerente il "particolare tecnico" custodito nel galley; anch'egli ha riferito che si trattava dell'attuatore della scala che andava sostituito presso lo scalo di Palermo. Il Fortini ha chiarito, nel 93, che la scala anteriore del DC9 era "inoperativa", cioè non rientrava automaticamente e per questo era necessaria l'assistenza di un tecnico a terra; nonostante ciò ha riferito di aver visto regolarmente imbarcare i passeggeri anche dalla scala anteriore. (v. esame Fortini Guglielmo, PG 19.03.93).

- Guerzoni Massimo “... sono salito sull’aereo per controllare se le pulizie erano state compiute ... io facevo sia lavoro di carico e scarico che lavoro di pulizia a bordo ... ho dato una occhiata per vedere se gli altri avevano finito ...” (v. esame Guerzoni Massimo, GI 13.05.92).
- Vicinelli Maurizio “... il 27.06.80 ricordo con precisione di avere fatto il carico e scarico dei bagagli, forse posso anche aver dato una mano ai colleghi impegnati nelle pulizie del DC9 ... ma non ne sono certo ...” (v. esame Vicinelli Maurizio, PG 26.06.92).
- Russo Santo “... sono salito a bordo del DC9 Itavia in quanto il mio lavoro consisteva in un controllo generale di tutte le operazioni effettuate dagli operai ... salendo a bordo trovai delle persone, circa 4-5 ... ma non sono in grado di dire di chi si trattasse, non posso precisare se erano persone della ditta Asaer...” (v. esame Russo Santo, PG 12.01.93).
- Angelini Peppino, impiegato Asaer “... Ricordo di aver accompagnato un minore a bordo del DC9 Itavia, sicuramente per compiere tale operazione sono salito a bordo del velivolo. Sicuramente ho consegnato i documenti relativi al minore a qualcuno a bordo, non ricordo se si trattava di un assistente di volo o di un pilota ... non è da escludere che sia salito nuovamente a bordo al termine dell’imbarco dei passeggeri per far firmare al comandante il piano di carico ...” (v. esame Angelini Peppino, PG 13.01.93).

Oltre costoro solo altri dipendenti sempre Asaer, possono aver avuto accesso all’interno del velivolo, per il semplice fatto che le mansioni degli operai che venivano impiegati a turno nelle operazioni dello scalo erano fungibili.

Si effettuarono accertamenti sugli addetti alle operazioni di scalo, ed emerse che sino alla fine di maggio 80, la società Itavia aveva gestito in proprio tutte le operazioni di scalo per il traffico dei propri velivoli su quella sede. Sorta la società Asaer, con il compito di assicurare tutti i servizi di scalo e per tutti gli utenti in quella aerostazione, l’Itavia in data 27 maggio 80 aveva sottoscritto un accordo con detta società per il passaggio diretto alla Asaer di quarantanove propri dipendenti a decorrere dal 1° giugno 80. Fra questi erano stati compresi funzionari, impiegati ed operai che, quali dipendenti della Asaer, erano stati destinati nella nuova organizzazione a compiti e responsabilità presumibilmente uguali o analoghi a quelli che avevano svolto nell’Itavia. L’organizzazione della Asaer comprendeva: un direttore Asaer, un capo servizio operativo, un capo scalo, sei capi turno, personale addetto all’imbarco dei passeggeri, personale addetto al carico dei bagagli, personale addetto al carico merci. Il 27 giugno 80 erano di servizio due capi turno (entrambi ex Itavia). Ne deduceva la Commissione Pratis che, a parte le conseguenze di questo trasferimento di attività, pur sempre

potrebbe essere rimasta alla Società Itavia la responsabilità della assistenza tecnica specializzata ai propri velivoli, dell'assistenza agli equipaggi presenti, del controllo in senso lato sulle attività che vi si svolgevano, e che ben potesse essere accaduto, per il fatto che una parte notevole del personale della Asaer aveva lavorato fino al mese precedente come dipendente Itavia, che questa società si fosse indotta ad affidare fiduciarmente ad alcuni di essi taluni controlli che erano propri della Itavia.

La sera del 27 giugno 80 negli uffici dell'Itavia sull'aeroporto di Bologna non era presente nessun funzionario o impiegato della società. Solo sul piazzale di sosta dei velivoli erano presenti prima due, poi tre operai specializzati, secondo le dichiarazioni allegate nella relazione Luzzatti, oppure quattro tecnici, secondo quanto comunicato dal Ministero dei Trasporti; personale, il cui compito era di provvedere al rifornimento dei velivoli, contattare gli equipaggi in arrivo o in partenza per avere o comunicare lo stato di efficienza dei velivoli, riordinare le cabine passeggeri. Uno di questi uomini era sempre in ufficio per rispondere alle chiamate telefoniche o con interfonico.

Polizia giudiziaria nell'immediatezza del fatto acquisiva, secondo richiesta della Procura di Bologna, copia del piano di carico, dei tagliandi di volo, delle lettere di vettura, delle lettere di trasporto merci, dello stralcio del Q.d.B. cioè del quaderno di bordo, sul quale erano annotate le eventuali avarie rilevate in sede di controllo tecnico. Acquisiva altresì copia del piano di volo nella parte concernente il volo in questione e cioè l'IH870. Acquisiva infine le liste dei passeggeri e delle merci imbarcate. Assumeva a sommarie informazioni il direttore dell'aeroporto "Marconi" e del controllore di volo al momento del decollo dell'aereo. Accertava che l'aeromobile non aveva effettuato, all'atto dello scalo in quell'aeroporto, alcun rifornimento di carburante, avendo il comandante ritenuto sufficienti le scorte già immagazzinate; che il velivolo non registrava eccedenze di carico rispetto a quella specificamente previste; che all'atto dei controlli non erano risultati discrepanze fra il numero dei passeggeri imbarcati e l'attribuzione dei bagagli a mano né anomalie – solo nel corso di tali controlli erano state trovate nella borsa di un passeggero due paia di forbici per parrucchiere, prelevate dagli agenti operanti e fatte stivare tramite impiegato dell'Itavia; che tra i passeggeri vi erano due carabinieri e una guardia di Pubblica Sicurezza in abito civile; che la presenza a bordo del noto Affatigato era notizia priva di fondamento (v. rapporto Digos Bologna, 02.07.80).

Esaminato il direttore titolare della circoscrizione aeroportuale di Bologna all'epoca del fatto e al momento dell'escussione, questi ha confermato che le sei piazzole per aeroplani commerciali hanno conservato

la ubicazione e la numerazione dell'80 e che l'allora posto di Polizia, ora Commissariato, era sito proprio dinanzi alle piazzuole centrali cioè la n.3 e la n.4. Ha precisato che l'I-Tigi, in arrivo da Palermo, ha aperto le porte alle 19.04 e le ha richiuse in partenza per Palermo alle 20.02, e che questo velivolo non è mai rimasto incustodito nel periodo di transito, in quanto alle operazioni di sbarco passeggeri e scarico bagagli e merci avevano fatto seguito le pulizie dell'aeromobile, lo scambio di consegne tra i due equipaggi, che avviene in prossimità dell'aereo, e quindi le operazioni di imbarco passeggeri e di carico bagagli e merci. Su quest'ultima operazione rilevava che alcuni dei colli merci erano particolarmente pesanti - uno da 130 chili, un secondo da 64, un terzo da 40, un quarto da 30 - per cui di sicuro erano stati impiegati fork-lifts più operai e non breve tempo. Quanto alle ispezioni dei bagagli e dei passeggeri dichiarava che per il bagaglio a mano funzionava un Rx Fep-2000; per il bagaglio stivato non v'era, come in tutti gli aeroporti italiani, alcun controllo; per le persone metal-detector ad arco e uno a mano per la perquisizione personale (v. esame Costa Gaetano, GI 26.09.90).

Il maresciallo comandante all'epoca del posto di Polizia riferiva sulla situazione di vigilanza. Durante le operazioni di imbarco vigilava di norma una guardia sul piazzale armata di mitra. Vi era poi una postazione collocata secondo la disponibilità al termine delle piazzuole nei pressi dell'aeroclub, postazione formata da una camionetta con uomo armato a bordo. Venivano effettuati altresì dei giri di ricognizione con camionetta intorno al perimetro dell'aeroporto. Questo perimetro era stato sempre recintato con bastoni e fili e ferro (v. esame Zangara Francesco, GI 26.09.90).

Anche altri ricorda questa protezione, specificando che in alcuni tratti del perimetro, come quello lungo la strada del Triumvirato, essa era formata addirittura da cavalli di Frisia. Il bagaglio appresso era controllato mediante ispezione manuale; le persone dovevano passare attraverso "pannelli" rilevatori di metalli, il bagaglio stivato non era all'epoca, come è sempre stato, controllato. Solo se c'era divario tra passeggeri e bagagli, si procedeva all'operazione cosiddetta di riconoscimento bagaglio ad opera dei passeggeri stessi; i bagagli non riconosciuti non venivano fatti imbarcare. Le piazzuole di parcheggio erano antistanti l'ufficio di Polizia, cosicché la vigilanza sugli aeromobili poteva essere compiuta anche attraverso le vetrate del posto di Polizia (v. esame Manzo Antonio, GI 26.09.90).

Precisi e concordi anche i dipendenti Itavia e quelli Asaer. Il caposcalo di Bologna all'epoca ricorda che quel velivolo - per cui diresse tutte le operazioni, tra cui quella d'imbarco - sostò nella piazzola n.4, proprio antistante i locali dell'aerostazione. Durante tutto il periodo di sosta

è stato sempre “presenziato” da personale dell’Itavia e della società che gestiva i servizi aeroportuali. Il capo equipaggio smontante, cioè il comandante Palagi, è rimasto a bordo di sicuro per un quarto d’ora dopo l’atterraggio e lo sbarco dei passeggeri e delle merci, al fine di “chiudere il volo” e cioè per adempiere a tutti gli incumbenti necessari per il passaggio delle consegne al capo equipaggio montante e cioè il comandante Gatti. I dati di consegna sono stati da costui poi forniti all’impiegato di rampa che è la prima persona a salire a bordo dopo lo sbarco dei passeggeri. Subito dopo l’impiegato di rampa sono saliti gli addetti alle pulizie che procedono sempre a queste operazioni ogni qualvolta il volo supera la durata di un’ora - Palermo-Bologna durava un’ora e quindici. Sotto bordo si sono mossi gli operai addetti al carico e l’impiegato di rampa, il quale deve controllare che il carico sia effettuato secondo le istruzioni dell’addetto al bilanciamento. V’è stato poi anche il tecnico di turno che ha compiuto l’obbligatoria istruzione di transito ovvero ha preso visione del quaderno tecnico di bordo per leggerne gli appunti del comandante e procedere alle riparazioni delle avarie segnalate. Egli stesso, il capo-scalo, era salito quel giorno a bordo di quell’aereo ed aveva letto sul detto quaderno all’ultima pagina la formula N.I.L., cioè “No Items on List, tutto ok”. Nella sua esperienza, concludeva il teste, per un aeroplano in transito non v’è assolutamente un tempo in cui esso resta incustodito (v. esame Fiume Claudio, GI 26.09.90).

Sono stati sentiti anche gli operai addetti alle operazioni di scarico e carico merci. L’aereo era di sicuro parcheggiato in una delle piazzuole antistanti l’aerostadio ed in particolare l’ufficio di Polizia. All’epoca non c’erano i rulli e i colli si caricavano a mano, a parte i più pesanti per cui si usava un “muletto”. Dal deposito all’aereo si usava un trattore. I bagagli furono caricati nella stiva posteriore, le merci in quella anteriore; per la precisione questa stiva era divisa in due parti: la prima verso il muso dell’aereo, la seconda verso la coda; le merci furono caricate in quest’ultima. Procedettero, a causa del ritardo, allo scarico immediatamente dopo l’atterraggio e altrettanto immediatamente dopo iniziarono le operazioni di carico. Rimasero poi sotto l’aereo perché avevano anche l’incarico di togliere, immediatamente prima del rullaggio, i cd. “tacchi”, e cioè quei cunei che frenano l’aereo, uno di gomma per le ruote anteriori ed uno di ferro per due delle quattro ruote posteriori; “tacchi” necessari al Marconi di Borgo Panigale, perché il suo piazzale è in leggera discesa. Entrambi questi testi hanno dichiarato di essere sicuri che quell’aereo durante la sosta a Bologna non è mai rimasto incustodito (v. esami Guerzoni Massimo e Vicinelli Maurizio, GI 26.09.90).

Guerzoni ha anche controllato che fossero state fatte le pulizie a bordo. Questa operazione, quando i tempi stringono, poteva essere ridotta a dieci-quindici minuti. Al termine di questa ispezione ha notato il comandante montante entrare nella cabina di guida (v. esami Guerzoni Massimo, GI 26.09.90, 12.11.90 e 13.05.92).

Polizia giudiziaria, nuovamente richiesta da questo Ufficio, ha accertato mediante acquisizione di documenti ed escussione di funzionari dell'aeroporto, sottufficiali di Polizia, della Guardia di Finanza, impiegati ed operai dell'Asaer, le seguenti circostanze di fatto:

-1) l'aereo DC9, denominato I-Tigi dell'Itavia, il cui arrivo a Bologna, proveniente da Palermo era previsto per le ore 17.30 del 27.06.80, giunse invece alle 19.04, con 94 minuti di ritardo e ripartì alle ore 20.08, quindi con 113 minuti di ritardo rispetto all'orario di partenza, previsto per le ore 18.15. Gli ulteriori 19 minuti di ritardo sarebbero stati accumulati a causa della priorità accordata alla partenza di altro aereo, anch'esso in ritardo, diretto a Ciampino.

-2) All'atto dell'atterraggio, l'aereo andò a sostare certamente nella parte centrale del piazzale antistante l'aerostazione, corrispondente alle piazzole 3 e 4 (i testi non sanno essere più precisi), posizionandosi con la prua rivolta all'edificio, distante circa 65 metri.

-3) terminate le operazioni di atterraggio, il comandante dell'equipaggio "smontante", Paolo Palagi, si è intrattenuto ancora per circa un quarto d'ora a bordo al fine di adempiere a tutte le incombenze occorrenti per il passaggio delle consegne. Nel frattempo venivano portate a termine le operazioni di sbarco dei passeggeri e scarico bagagli. Una volta sbarcati i passeggeri e i membri dell'equipaggio, venivano compiute le operazioni di pulizia interna del velivolo. Quasi contemporaneamente iniziavano le operazioni di carico del bagaglio in partenza. Durante tali operazioni, protrattesi dalle 19.15 circa alle 19.45, ora in cui si sono imbarcati i passeggeri in partenza deve ritenersi – stando alla quasi unanimità dei testi – che in prossimità dell'aereo sia sempre stato presente qualche addetto alle incombenze sopradescritte. Dopo l'imbarco dei passeggeri e fino al rullaggio del velivolo sulla pista per il decollo, sono stati certamente presenti il tecnico di terra per le segnalazioni di partenza e uno degli operai addetti alla rimozione dei blocchi dalle ruote. L'aereo non effettuò rifornimento carburante.

-4) I controlli di polizia, in ambito aeroportuale venivano effettuati da personale del posto di polizia ivi istituito il 1° agosto 70, inglobato organicamente nel Commissariato S. Viola e composto da circa 15-16 unità. Oltre ai "normali compiti d'istituto", tale personale doveva curare "il

rigoroso controllo dei passaporti e della rubrica di frontiera, l'assistenza ai viaggiatori e la vigilanza in genere nella zona aeroportuale". Tali compiti, con quell'organico, non potevano essere svolti contemporaneamente, ma solo alternativamente, di talché al servizio di vigilanza armata nel perimetro esterno e nell'area aeroportuale potevano essere assicurate tre guardie per turno e quando non vi erano aerei in partenza, poiché in questo caso il personale doveva soprattutto procedere al rigoroso controllo dei bagagli portati a mano dai passeggeri tramite l'utilizzazione di un apparato metal-detector fisso e di quelli manuali. I bagagli da stivare invece non erano, e non sono tuttora, soggetti, se non dietro esplicita richiesta della Questura, del dirigente del Commissariato S. Viola e soprattutto, dal comandante dell'aereo in partenza. L'accesso al piazzale di sosta dei velivoli era dunque vigilato dalle guardie di P.S. nei varchi adibiti al controllo passeggeri e, ove possibile, da una pattuglia automontata, ovvero da un militare appiedato, armato di mitra. Per il resto, la vastità dell'aerea, l'inadeguata recinzione, la scarsa illuminazione, la mancanza di telecamere mobili e l'esigua disponibilità del personale, rendevano difficoltosa la funzione di controllo sull'intera struttura. Il giorno 27 giugno 80, al momento in cui atterrò il DC9, erano in servizio, con turno 19.00-07.00 le guardie di P.S. Piccoli e Renzi, che si occuparono esclusivamente del controllo dei bagagli a mano dei passeggeri in partenza per Palermo, sia a mezzo metal-detector, che a vista, tanto da individuare anche un paio di forbici il cui trasporto manuale non era consentito. Le predette guardie assistettero quindi a tutte le operazioni di imbarco dei passeggeri, fino al decollo dell'aereo.

-5) In quel frangente prestava servizio presso il varco passeggeri, per i controlli doganali, anche il militare della Guardia di Finanza Rocco Giacomo, poi rilevato, alle 19.30, dal commilitone Nairi Silvio. Entrambi - interpellati - non hanno saputo aggiungere nulla di rilevante ai fini degli accertamenti, se non che eventuali estranei nei pressi dell'aereo, sarebbero stati notati.

-6) All'epoca non prestavano servizio presso l'aeroporto militari dell'Arma (v. rapporto Digos Bologna, 17.12.90).

Si è anche accertato tramite l'acquisizione di documentazione ITAV quali fossero le condizioni meteorologiche sull'aeroporto prima durante e dopo la permanenza del velivolo. Le precipitazioni furono le seguenti: 00.00/00.30 pioggia debole intermittente; 00.30/01.00 temporale debole con pioggia (mm. 02.8); 13.30/15.55 temporale debole con pioggia; 14.55/15.00 pioggia debole intermittente (mm. 01.2); 15.20/15.55 temporale moderato con pioggia; 15.55/16.30 temporale debole con pioggia (mm.08.2);

18.22/18.36 temporale moderato con pioggia (mm. 01.0) - totale mm. 13.2; altri fenomeni di rilievo 01.00/02.00 temporale senza precipitazioni; 13.05/13.30 temporale senza precipitazioni; 15.10/15.20 temporale senza precipitazioni (v. documentazione AM - servizio meteorologico: allegata al rapporto ROCC, 09.05.94).

In esito a questa ricostruzione si può affermare che l'introduzione di un estraneo a bordo del DC9, durante la sua permanenza sul piazzale dell'aeroporto di Bologna tra l'arrivo da Palermo e la successiva partenza per questa stessa città, fosse evento più che improbabile.

Innanzitutto per la collocazione del velivolo. L'aeroporto di Bologna, almeno nell'80, non era di rilevanti dimensioni. Il piazzale di sosta, con le relative sei piazzuole, era antistante all'edificio delle amministrazioni, ed ogni velivolo ne era distante poche decine di metri. Tra gli uffici ospitati nel detto edificio vi erano anche quelli di polizia, che avevano vista proprio sul piazzale. I velivoli e le persone che attorno ad esso si aggiravano erano controllati a vista da coloro che prestavano servizio nell'edificio delle amministrazioni. In queste condizioni sarebbe stato estremamente azzardato per un non addetto ai lavori muoversi sul piazzale o avvicinarsi ai velivoli.

Ma non solo; sarebbe stato anche difficile penetrare nell'area dell'aeroporto. Anche se i sistemi di sicurezza non erano il massimo della perfezione ed il sedime aeroportuale non era assolutamente impermeabile, vi era pur sempre lungo il perimetro dell'area un recinto con bastoni e fili di ferro, in alcuni tratti rafforzato da cavalli di Frisia. Vi era poi, come s'è visto, sempre nel piazzale al termine delle piazzole, una postazione di camionetta con uomini armati a bordo, oltre che una guardia armata di mitra, sempre sul piazzale, durante le operazioni di imbarco. Quindi ulteriori ostacoli a chiunque avesse avuto l'intenzione di avvicinarsi all'aereo.

Vi è però di più. Il velivolo è rimasto in sosta con le porte aperte un tempo brevissimo, appena 58 minuti, ovvero da 19.04, orario di apertura all'arrivo, alle 20.02, orario di chiusura alla partenza. E durante questo tempo non è rimasto, nè poteva essere altrimenti, incustodito. Perchè quelle poche decine di minuti furono appena sufficienti a compiere tutte le operazioni necessarie; non ci furono, nè potevano esserci, tempi morti. A bordo è avvenuto lo scambio di consegne tra i comandanti cosicché un comandante è sempre rimasto sull'aereo. Nella cabina e nella toilette si sono svolte le operazioni di pulizia. A bordo è salito immediatamente l'impiegato di rampa, seguito dal tecnico di turno e in quella occasione anche dal capo scalo che aveva preso visione del Q.d.B.. Sotto bordo, d'altra parte, s'erano mossi operai di scarico e carico merci, che quella volta furono

particolarmente impegnative per la presenza di grossi colli. Infine rimasero sotto il velivolo gli addetti ai “tacchi”. A 45’ cominciarono a salire i passeggeri.

In conclusione, non si riesce a vedere come qualcuno possa essersi avvicinato o addirittura esser penetrato nel velivolo e avervi depositato un ordigno durante la sosta, anche perchè questa operazione a parte qualche collocazione di difficilissima scoperta, specie per quanto concerne la toilette, sarebbe dovuta avvenire dopo le pulizie. Nè è da ascrivere, un’eventuale facilità di movimento di attentatori, all’acquazzone che si sarebbe abbattuto su quell’aeroporto. Chi ricorda un evento di tal genere, mal rammenta, perché, secondo la documentazione meteorologica acquisita, nell’orario della sosta non vi furono precipitazioni. Ma quand’anche vi fossero state, tale situazione, costringendo a ripararsi i più, avrebbe reso più evidenti i movimenti e gli avvicinamenti al velivolo di estranei.

In vero se non vi furono possibilità di collocare ordigni a Bologna, ben si potrebbe sostenere che ve ne fossero state in precedenti soste. Ma anche nelle precedenti tratte, ben cinque quel giorno, i tempi di sosta furono ridottissimi, a tal punto ridotti da impedire che l’aeromobile fosse lasciato incustodito. D’altra parte ove l’ordigno fosse stato lasciato da passeggeri - ma costoro è presumibile che in tutti gli aeroporti diversi da Bologna, venissero sottoposti ad analoghi controlli - nessuno dei passeggeri che successivamente hanno occupato il velivolo e nessuno delle squadre addette lo ha rinvenuto.

5. Grosseto.

Più vicende comunque connesse al disastro di Ustica avvengono presso l’aeroporto di Grosseto o sono ad esso collegate.

Da questo aeroporto decollano gli F104 che volano in prossimità del DC9 e che atterrano in emergenza. In questo aeroporto sarebbero atterrati velivoli statunitensi in apparente situazione di avaria e in coincidenza della sera del disastro. In questo aeroporto, presso la sua torre, si svolge la conversazione delle 20.04 di quel 27 giugno in merito a più argomenti che possono collegarsi agli eventi di quel giorno. Dagli ambienti di questo aeroporto sarebbero nate quelle voci recepite dal sindaco di Grosseto, morto a distanza di qualche tempo per incidente stradale. Così come sarebbe morto qualche tempo prima di prenderne possesso il comandante designato. In questo aeroporto prestavano servizio Naldini e Nutarelli, che oltre ad essere

sugli F104 di cui sopra, finiranno nel disastro di Ramstein e che prima della morte avevano dato ben determinate versioni di Ustica. Questo aeroporto è collegato con il sito di Poggio Ballone, ne dipende per gli “scramble” e quindi tutto quello che vede il CRAM lo sa lo Stormo, come tutto quello che fanno i velivoli dello Stormo, lo sa il sito radar.

5.1. Gli ultimi voli della sera.

Come si legge nel registro dei voli, gli ultimi a levarsi e a decollare quella sera dall'aeroporto Grosseto furono tre velivoli, tutti e tre TF-104G e cioè F104 da training o esercitazione. Due contemporaneamente a 19.30 - si vedrà più oltre la questione dell'orario -, le macchine 54253 e 54261; il terzo a 19.40, la macchina 54230. Quest'ultimo atterrerà per primo a 20.30; gli altri due rispettivamente a 20.35 e 20.45.

Il registro, come viene affermato e come sembrerebbe confermato dalle missioni dei tempi di volo in VMC, stranamente riporta gli orari in ora locale, a differenza della quasi totalità degli orari usati dall'AM e dalle consuetudini anche dei privati che usano tutti il GMT. Ma questa non è la sola stranezza di tale registro. Esso nella progressione delle registrazioni non segue gli orari di decollo, come chiaramente appare nella registrazione dei tre predetti velivoli, per i quali è segnato prima quello che è partito per ultimo e poi i due di dieci minuti prima. E dopo il terzo registrato, vi si registra uno addirittura decollato sette ore e mezza prima. D'altra parte i registri sono formati da fogli facilmente asportabili e sostituibili, per cui, volendo, altrettanto facilmente si sarebbe potuto far scomparire scritture e presentarne altre.

Nei due velivoli partiti contemporaneamente a 19.30L Nutarelli Ivo e Naldini Mario, due istruttori, su uno e Giannelli, allievo, da solo sull'altro. Sul terzo Bergamini Giovanni istruttore e Moretti allievo. I primi due fanno il primo equipaggio, quello degli istruttori, la missione Chase Int.2 e il secondo Int.2; il terzo Int.8. Anche qui alcune stranezze. In primo luogo il fatto che in un velivolo di training prendessero posto due istruttori, evento registrato in quel mese di giugno, su decine e decine di voli di istruzione, una sola altra volta. Poi il fatto che su tre velivoli partiti contemporaneamente, per cui si poteva pensare che facessero un'unica esercitazione, vengono iscritte tre esercitazioni diverse. Due di questi velivoli potrebbero coincidere con quello atterrato in emergenza ad h.20.45L.

Dagli esami testimoniali dei sopravvissuti - Naldini e Nutarelli morirono nell'88 a Ramstein - e dei responsabili dell'aeroporto, nessun dato di utilità, giacchè i primi non ricordano nulla, i secondi dichiarano che non vi fu alcuna emergenza.

Giannelli, quello che avrebbe dovuto volare in istruzione con Nutarelli e Naldini, ovviamente non ricorda nulla. Non ricordava alcunchè sino al marzo-aprile 91, allorchè ebbe a leggere un articolo su un quotidiano ove era riportata un'ipotesi del settimanale tedesco "Stern", secondo cui vi era un collegamento tra Ustica e Ramstein. Nell'articolo era citato il suo nome e si diceva che avrebbe volato con i capitani Naldini, Nutarelli e Moretti. Altro non sa dire, a parte alcune minime ovvietà: che di certo si trattava di una missione addestrativa, ma non ne sa dire il tipo. Non ricorda nemmeno l'orario del volo, ma asserisce che i dati si possono reperire presso la documentazione dell'Amministrazione. Non sa nemmeno dire in quale orario venissero registrate le missioni, anche se ritiene che si usasse generalmente l'orario zulu, non escludendo però che qualche volta possa essersi usato l'orario locale.

Egli stava facendo un'ottima carriera in AM, perchè sui trentacinque anni prestava già servizio presso lo SMA al 3° Reparto con funzioni di capo sezione. Ma nel 91, in quello stesso anno in cui legge la notizia di cui sopra, a pochi mesi di distanza abbandona l'Aeronautica per assumere un posto presso una società di charter. Giustifica questa scelta con il desiderio di volare e di svolgere attività di volo e non burocratiche.

Ovviamente non ricordando alcunchè del volo di quella sera - rammenta a malapena le zone di esercitazione - nulla può dire sulle rotte seguite nè sull'emergenza che sarebbe emersa nella fase finale della missione. Resta una figura strana, anche perchè sentito altre due volte nulla aggiunge, e di certo rientra nel lungo elenco dei reticenti di questa inchiesta. (v. esami Giannelli Aldo, GI 16.06.92, 18.01.93 e 07.03.96).

Non dissimile la posizione di altro pilota di quella sera, l'istruttore Bergamini, all'epoca dei fatti già tenente colonnello. Anch'egli probabilmente non ricordava nulla e perciò ha chiesto, il giorno prima dell'escussione, informazioni e ne ha avute, da certo maresciallo Romani, a sufficienza. E' riuscito così a sapere al riguardo di quel volo della sera - ne aveva fatti altri due, ma la sua attenzione si indirizza solo sul terzo, quello prossimo all'evento di Ustica - che si trattava di una missione 8 integrativa su volo TF-104 con decollo a 19.40 e atterraggio a 20.50, missione eseguita con l'allievo Moretti. Oltre quello che gli ha detto il maresciallo ovviamente null'altro sa, nemmeno dei voli quasi in contemporanea di Nutarelli e

Naldini e di un terzo aereo. Non sa perciò dire nè della sua rotta, nè di quelle altrui.

Anche lui ha compiuto una scelta simile a quella di Giannelli. Ha lasciato l'AM, nell'87 allorquando stava per essere trasferito a Roma allo Stato Maggiore, per timore di non trovare abitazione nella capitale. E s'è impiegato presso una ditta privata come pilota.

Anche lui è stato sentito altre due volte, ma nulla ha aggiunto alle sue prime dichiarazioni, perchè non ricorda assolutamente la missione di quel 27 giugno 80. Conosce le emergenze, ma non rammentando alcunchè del volo di quella sera, nulla sa dire in merito ad emergenze squoccate da quei velivoli che atterrano su Grosseto nel torno di tempo in cui atterra anche il suo velivolo. (v. esami Bergamini Giovanni, GI 16.01.92, 13.04.92 e 06.03.96).

Moretti è l'altro allievo, quello che volava con Bergamini. Egli a differenza di quelli di cui s'è detto sopra non ha abbandonato l'AM anzi vi ha fatto un'ottima carriera (come d'altronde stavano per farla gli altri o l'avevano fatta i due deceduti). Già nel 92, quando è stato sentito, era comandante della Pattuglia Acrobatica Nazionale delle Frecce Tricolori.

Aveva anche lui appreso del fatto che la sera di Ustica era in volo, dalla lettura del Corriere della Sera in un articolo del 91. Del volo di quel tardo pomeriggio nulla ricordava. Pur essendo stato con Naldini e Nutarelli per cinque anni nelle Frecce Tricolori, non avevano mai parlato di Ustica (v. esame Moretti Alberto, GI 25.02.92).

E' stato sentito anche un altro allievo di quel tempo, quel Poggi che aveva volato con Bergamini tra le 17.30 e le 18.33 e cioè nell'ultimo volo prima dei tre sopra presi in considerazione. Anche costui nulla sa sui fatti che interessano l'inchiesta. Addirittura non ricordava di aver volato il giorno di Ustica. Lo aveva casualmente appreso dal comandante dell'epoca il generale Tacchio, durante la comune attesa nella sede di quest'Ufficio ove erano stati convocati per essere escussi, giacchè quel suo ex comandante aveva con sè gli estratti volo. Anche lui però avviato ad una promettente carriera presso lo Stato Maggiore, lascia l'AM per fare il pilota in una società privata. (v. esame Poggi Paolo, GI 24.03.92).

E' stato sentito su questi voli anche il detto comandante all'epoca, Tacchio. Questi quel giorno aveva raggiunto Gioia del Colle con il Capo di Stato Maggiore della 2^a Regione Aerea generale Cavatorta per prendere visione di un sistema di comunicazione a circuito chiuso tra "Shelter" di difesa passiva dei velivoli e Centro Operativo di Base. Rientra però alle 18.30 ora locale. Avrebbe potuto perciò prendere conoscenza dei voli in questione, ma non è in grado di ricordare alcunchè sull'attività volativa

dell'intera giornata. (v. esami Tacchio Nicola, GI 24.03.92, 12.06.92 e 22.01.93).

Da tener presente, da ultimo, che noi sappiamo per certo - dall'esame dei dati radar di Poggio Ballone, più che dal registro dei voli facilmente alterabile - che due velivoli sono atterrati all'ora che s'è detto, ma nulla è stato possibile definire con certezza sul rientro del terzo. Così come non è stato possibile dire quale fosse questo terzo e conseguentemente quali fossero gli altri due. Tra cui c'era con ogni probabilità quello dell'allievo solo cioè Giannelli. Ma il secondo che atterra è quello di Nutarelli e Naldini o piuttosto quello di Bergamini istruttore e Moretti allievo. Si tenga presente che una di queste tre missioni di certo coincide con quella che fa Ground Approach su Verona Villafranca di cui s'è detto e che quindi al rientro segue per lungo tratto la rotta del DC9 approssimativamente agli stessi orari. L'allievo solo d'altra parte poteva esser preso in carico, come si vedrà, anche da altro istruttore, lasciando libero per missione operativa il velivolo con i due istruttori. Per morte di costoro e la "chiusura" totale dei sopravvissuti, non si è riusciti sino a questo punto ad appurare uno dei passaggi fondamentali dell'inchiesta. Senza dire che più d'un militare AM conosce anche i dettagli di quelle missioni e non pochi hanno sempre saputo leggere i tabulati di Poggio Ballone.

5.2. Gli F111 atterrati sull'aeroporto.

Tra gli altri aerei che potrebbero aver volato quella sera del 27 giugno 80 sul Tirreno con rotte in parte coincidenti o non lontane da quella del DC9 Itavia, sono degli F111 di nazionalità statunitense che sarebbero atterrati in particolare situazione di emergenza sull'aeroporto di Grosseto, come riferito da militari dell'AM all'epoca in servizio presso quella Base.

Dell'intento di riferire circostanze utili alla presente istruzione emerge notizia d'interesse da una nota dell'AG di Siena, cui aveva riferito un ex VAM, vigile presso il Comune di Poggibonsi. Costui, Arconti Nicola, ascoltato ha ricordato di aver prestato servizio all'aeroporto di Grosseto dai primi di marzo dell'80 al 2 di gennaio dell'81. All'imbrunire di un giorno che non sa precisare, i VAM di cui egli faceva parte furono posti in stato di allarme, radunati nell'area cd. del fortino ed armati; fu fatta decollare la coppia di caccia di pronto intervento. Di lì a poco, allorchè s'era fatta quasi sera, i due velivoli rientrarono alla base, "accompagnati" da due aerei, di nazionalità americana, che si disse fossero degli F111. Egli che non è un

esperto così li descrive: “Avevano due motori, non ricordo se avevano una o due derive, erano di dimensioni maggiori dell’F104”. Furono parcheggiati, precisa, in un’area a fine pista detta “i collegamenti”. Le guardie furono raddoppiate, se non triplicate. L’indomani egli fu assegnato a una postazione proprio nei pressi dei due velivoli. S’accorse così che ad uno di essi mancava un missile. Cioè questi aerei portavano i missili sotto le ali; il teste non sa quanti per ala; ricorda però che v’era differenza negli armamenti delle due ali nel senso che indipendentemente da quanti fossero per ala, in una ve n’era uno di meno che nell’altra. Tal fatto fu notato anche da altri colleghi e fu oggetto di conversazione in base.

Sull’atterraggio di quei velivoli fu posto una sorta di segreto militare. A seguito dell’evento furono ordinate due adunate, una la sera stessa l’altra il mattino successivo, la prima dal capitano Battista, la seconda da costui o dal maresciallo Emiliani. Probabilmente il capitano in quella del mattino successivo ordinò di non parlare del fatto con alcuno, giacchè su di esso vi era il segreto militare per avere quei velivoli partecipato ad un’azione od esercitazione non precisata. Non specificò se quegli aeromobili trasportassero o meno degli ordigni nucleari. Erano sicuramente americani, perchè ne vide le insegne e cioè la stella, che egli ben conosce.

Non ricorda il periodo dell’anno in cui il fatto avvenne. Ricorda solo - dalle condizioni in cui si presentava l’aeroporto l’indomani e cioè solo con la presenza dei VAM, assenti gli altri addetti agli aerei - che era un giorno prefestivo. Non ricorda quanto tempo i velivoli rimasero sul campo. Non vide i piloti americani, nè sa dove alloggiarono. Lo colpì il fatto che per la messa in funzione dei motori si ruppero alcuni compressori, perchè di potenza inferiore a quella richiesta.

Mostrategli delle fotografie acquisite presso un commilitone, Gendrini Piero, in servizio nei VAM nel suo stesso periodo, Arconti riconosce nell’aereo che vi è rappresentato il velivolo del tipo da lui visto, a due motori e una deriva. Nel mentre riconosce il velivolo spontaneamente esclama: “Sarei felice che non c’entrassero niente!” Precisa che egli non scattò foto, perchè era proibito scattarne.

Riconosce il collega che vi è ritratto e cioè il possessore delle foto stesse. Riconosce nell’abbigliamento da costui indossato quello d’ordinanza per il periodo estivo e cioè la maglietta a mezze maniche a carne e sopra la mimetica a maniche lunghe. Questo capo è lo stesso sia d’estate che d’inverno; diversa, d’inverno, è la maglia a carne, di lana a collo alto.

S’è deciso a riferire di questi eventi, spiega poi, perchè da qualche tempo a questa parte li stima utili all’inchiesta. All’epoca in cui si verificarono non fece alcun collegamento tra di essi e la vicenda di Ustica,

giacchè viveva in aeroporto e non disponeva di televisione. A dir il vero nemmeno al tempo degli esami testimoniali riusciva a collegare quegli eventi; li riferiva e implicitamente si rimetteva per il giudizio su di essi.

Ricordava di altre fotografie dell'aereo scattate da altri colleghi, ma di esse non s'è trovata traccia. Non sa di un atterraggio per rifornimento di un F111 avvenuto il 5 ottobre 80. Ha ricordato nell'ultimo esame che la sera del fatto suonò l'allarme e dopo il decollo della pattuglia in stato di allerta, furono convocati dopo essere stati armati del MAB e della Beretta cal.9, e collocati sul piazzale. Ha ricordato anche che i due velivoli statunitensi non partirono contemporaneamente, bensì il primo l'indomani dell'atterraggio l'altro nel pomeriggio o il giorno successivo. (v. esami Arconti Nicola, GI 06.12.91; 25.01.92; 06.04.92; 10.04.92 e 25.10.93).

Le fotografie sequestrate al Gendrini hanno confermato molteplici circostanze riferite dall'Arconti. Che fosse atterrato nel periodo del suo servizio e vi fosse rimasto parcheggiato un aereo quanto meno di dimensioni maggiori dell'F104, con due getti e una deriva, aereo che per essere un cacciabombardiere doveva essere parcheggiato in area particolare (nelle riprese si nota che si trovava all'estremità dell'aeroporto) abbisognava di speciale sorveglianza, non doveva essere fotografato. Che l'evento fosse avvenuto in periodo estivo, come dimostrato dalla divisa di Gendrini. Che il velivolo sotto l'ala destra mostrasse un pilone recante un carico (serbatoio supplementare o "pave tack") ed un secondo - quello esterno, generalmente destinato ai missili - senza carico. Che fosse statunitense. Un'analisi più accurata delle fotografie mostrava che esso apparteneva allo squadrone LN398.

Sono stati sentiti i commilitoni dell'Arconti, i suoi superiori e il comandante della base sul fatto; i più di costoro più volte; ne è risultato il quadro che segue. C'è chi ricorda che nel periodo estivo, forse giugno-luglio atterrò un aereo di nazionalità straniera, di dimensioni maggiori degli F104 per un'emergenza – secondo le voci, per avaria – che fu parcheggiato ai "collegamenti", che esso era simile a quello riprodotto nelle fotografie di Gendrini (v. esami Baglioni Ilario, GI 25.01.92, 26.06.92 e 25.10.93).

Chi ricorda che la presenza di un F111 sull'aeroporto era avvenuta all'inizio dell'estate, alla fine di giugno, che l'aereo era di sicuro un F111, perchè riconosciuto in pubblicazioni, con due alette verticali, due ugelli posteriori, e a due posti l'uno dietro l'altro; atterrato colà perchè secondo quanto si diceva, in avaria; "... a me sembrò che fosse armato, ricordo che per la vigilanza fu raddoppiato il turno di guardia; ricordo inoltre che circolava la voce che di quell'atterraggio non se ne doveva parlare per

nessun motivo, in quanto era coperto da segreto di Stato” (v. esame Baldacci Rinaldo, GI 10.04.92; 25.10.93).

Chi ricorda, con maggiore precisione, che all’aeroporto di Grosseto atterrò un velivolo statunitense per avaria, di dimensioni maggiori dell’F104 - riconoscerà in esso un F111 - che rimase in base per tre, quattro giorni, e che fu un evento particolare. Questo velivolo fu parcheggiato ai collegamenti; ne fu ordinata vigilanza speciale, 24 ore su 24, a differenza che per altri velivoli anche stranieri atterrati su quell’aeroporto - cosa che meravigliò i VAM -, che fu vietato a tutti, anche a coloro che lo vigilavano di avvicinarsi, che il servizio era scrupoloso. Erano venuti dei tecnici a bordo di un furgone non militare con targa straniera. Che l’episodio avvenne nel periodo estivo perchè faceva molto caldo; probabilmente a giugno, perchè da poco avevano effettuato il cambio di divisa; non in autunno, perchè in quella stagione era già stato promosso capo-posto e perciò non montava più di guardia. L’aereo portava missili sotto le ali, non s’era accorto però se al velivolo mancasse uno o più missili; “non ci si faceva molto caso, perchè essendoci in Grosseto un hangar-officina, spesso atterravano aerei di altri stormi, mancanti di qualche cosa come serbatoi o armamenti”, comunque dovevano essere due per ogni ala ed inoltre v’erano una o due mitraglie nei pressi del vano carrello, alloggiato nel vano della stiva interna. “Vorrei aggiungere che non ricordo con molta precisione se ad atterrare furono due velivoli, di cui uno rimase per avaria, mentre l’altro ripartì subito dopo” (v. esami Becucci Angelo, GI 19.12.91; 25.01.92; 11.09.92 e 25.10.93).

Chi ricorda la permanenza di un aereo particolare - riconosciuto con somiglianza all’F111 - ai collegamenti, particolarmente vigilato, che subì delle particolari riparazioni perchè fu l’unico evento particolare del suo servizio a Grosseto. L’aereo, parcheggiato ai “collegamenti” fu vigilato secondo le consegne del capitano Battista a vista, con divieto di avvicinarsi ad esso - furono addirittura collocati delle fettucce colorate per delimitare l’area -; era armato di missili sotto le ali e il fatto cagionò stupore in base; era danneggiato e vennero tecnici americani per le riparazioni. Questo evento “particolare” era avvenuto tra il luglio e l’agosto di quell’anno (v. esami Bettarini Marco, GI 19.12.91, 25.10.93).

Chi ricorda che l’aereo, bireattore con le insegne statunitensi, era parcheggiato per guasto in fondo all’aeroporto dalla parte di Marina di Grosseto (l’area dei collegamenti, secondo la pianta del Baccarini, allegata agli atti) in zona dove di solito non si parcheggiavano velivoli, transennato con strisce di plastica bianche e rosse; che era atterrato la notte precedente al giorno in cui fu notato, per avaria, che rimase in quella collocazione per

alcuni giorni e fu riparato da specialisti esterni. Il fatto era avvenuto tra il giugno e l'ottobre dell'80 (v. esami Borgogni Sergio, 10.04.92 e 25.10.93).

Chi ricorda, avendo avuto modo di montargli la guardia, un bimotore a reazione americano di notevoli dimensioni - che presentava forte rassomiglianza con l'F111 - in sosta in zona protetta per avaria. Tra l'altro presentava una ruota forata e rimase in aeroporto per qualche giorno. Per la vigilanza il servizio era stato appositamente disposto, con turni supplementari. Il fatto era avvenuto o a luglio o a settembre dell'80 (v. esami Corso Antonino, GI 10.04.92 e 25.10.93).

Chi ricorda ancora altri fatti e circostanze. Un cacciabombardiere, con ogni probabilità un F111 statunitense, con colori mimetici e parcheggiato ai collegamenti. Questo velivolo era atterrato a Grosseto quando era quasi buio in un giorno della fine del giugno 80. Era atterrato per un'avaria al carrello. Per esso fu disposta una particolare vigilanza con raddoppiamento dei turni di guardia e transennamento dell'area di parcheggio con paletti e cordoni di colore rosso e bianco. Fu impartito l'ordine, da parte del sottufficiale di turno, di non avvicinarsi per nessun motivo al velivolo e di non parlare di quell'atterraggio con nessuno, neanche con i propri familiari. Il fatto cagionò stupore, perchè non era mai successo che un velivolo militare straniero fosse piantonato con quelle modalità, ed agitazioni nella base, ove circolava la voce che l'aereo fosse reduce da un'azione militare nei confronti della Libia o addirittura nei confronti di Gheddafi. Di sicuro rimase in aeroporto quella notte e il giorno successivo. Alla fine di settembre era anche atterrato un aereo da trasporto, pure americano, somigliante ad un Boeing B-52, mimetizzato, da cui erano discesi una cinquantina di soldati in tuta mimetica armati di fucili mitragliatori con i volti anch'essi mimetizzati (v. esami Di Biase Marco, GI 26.06.92, 25.10.93).

Chi rammenta di avere svolto servizio di vigilanza ad un aereo statunitense somigliante al Tornado, armato di missili collocati sotto le ali. L'aereo rimase sull'aeroporto un paio di giorni. Il servizio di vigilanza fu molto riservato. Questi che riferisce ricorda che il fatto avvenne di mattina; ed è molto sicuro sul mese e cioè giugno di quell'anno, giacchè in quel mese egli compie gli anni e fu comandato di servizio l'intero periodo non potendo fruire di licenza a casa. Ricorda anche che i piloti furono prelevati dalla macchina del comandante, così come ricorda, dopo qualche incertezza, che i velivoli erano due - i missili li ricorda con esattezza, otto complessivamente, quattro per velivolo - e uno di essi il sottufficiale di giornata aveva detto che era in avaria (v. esami Ferrini Daniele, GI 10.04.92, 25.10.93).

Ma c'è altresì chi, pur ricordando l'episodio, non rammenta la sua data o il periodo dell'anno in cui esso avvenne, come l'aviere Gendrini,

colui che dell'aereo ha anche le fotografie. Ha visto un F111 sull'aeroporto, ma non è stato presente al suo atterraggio. Sulle prime ricordava di averlo visto nell'area di pronto intervento e così riteneva perchè l'aereo era armato di missili; in seguito parlando con i colleghi e meglio mettendo a fuoco i ricordi, stima che fosse ai collegamenti.

Aveva una delle due ruote principali afflosciata. "Per farlo atterrare era stato necessario alzare due F104, che lo accompagnarono sull'aeroporto di Grosseto". Egli ricorda anche un episodio di improvviso decollo da Grosseto di due velivoli. Anche qui sulle prime non collega i due fatti, poi afferma che essi con ogni probabilità coincidono. Spiega quindi perchè ha parlato di improvviso decollo. "Dico che si levarono con una "rapidità" incredibile nel senso che essendo abituati a vedere i decolli normali degli F104, che prendevano un certo tempo ed una certa lunghezza della pista, in questa occasione i due velivoli si levarono come missili, dopo un brevissimo tratto di pista e con improvvisa impennata verso l'alto". Come detto, egli non ricorda il giorno di queste vicende, ma ne ricorda l'ora. Di sicuro di pomeriggio, perchè durante il giorno non si monta la guardia che invece inizia dopo il tramonto. Il decollo degli F104 avvenne nel tardo pomeriggio, al tramonto, quando c'era ancora la luce, perchè pur seguendo la manovra, non notò la fiamma degli ugelli che ben si vede quando è scuro. Fu colpito dalle dimensioni del velivolo che era colorato con tonalità mimetiche e cioè a chiazze di differenti colori. Quando egli s'era avvicinato a quella macchina, aveva notato dei tecnici, un paio di persone adulte che però non riconobbe nel personale della base. In effetti presso di lui furono rinvenute, a seguito di provvedimento di questo Ufficio, 3 fotografie che riproducevano il teste in posa presso un F111 ed egli conferma che si tratta dell'aereo di cui ha parlato. All'aereo egli non ha montato la guardia. Non ha mai visto un F111 atterrato in ottobre per rifornimento di carburante. In un altro esame pur confermando quanto dichiarato in precedenza, non ricorda stranamente quasi più nulla, al punto che appare opportuno riportare integralmente questa sua nuova versione: "Non sono in grado di precisare se il decollo "rapido" dei due F104 coincise con l'atterraggio del velivolo straniero con il quale vengo ritratto nella fotografia da voi sequestrata. Non ho visto l'aereo in questione nè nella fase di atterraggio nè in quella di decollo. Non ricordo in quale periodo dell'anno avvenne tale episodio, non ricordo se si trattava di mattina o pomeriggio, non riesco a ricordare neppure in quale momento della giornata venne scattata la foto da voi sequestrata. Non ho mai fatto servizio di vigilanza a tale velivolo, tutte le notizie che ho appreso sul velivolo le ho sentite dai miei commilitoni; probabilmente in quei giorni ero in licenza. Non mi risulta che sia stato imposto di mantenere il silenzio su

quell'episodio. Preciso che i due F104 che decollarono non li vidi neppure atterrare, l'intero episodio mi venne riferito da altri. Non ricordo di aver notato delle strisce che delimitassero la zona antistante il velivolo, qualcosa probabilmente c'era in quanto se non ci fosse stato nulla io certamente sarei andato sotto il velivolo per vederlo meglio, visto che non l'ho fatto il motivo potrebbe essere quello, cioè la presenza di qualcosa che mi impedisse di avvicinarmi di più. Non sono a conoscenza di adunate fatte per imporre il segreto su quanto succedeva nella base; non ne sono a conoscenza forse anche perchè ho fatto molti servizi al centralino e non facevo turni di vigilanza" (v. esami Gendrini Piero, GI 08.01.92; 26.06.92; 25.10.93).

Diverso l'atteggiamento di altro VAM. Costui ricorda che durante il periodo in cui fu assegnato all'aeroporto di Grosseto - ovvero tra il 1°.02.80 e l'1.02.81 c'era stato in quell'aeroporto un aereo americano, al quale era vietato avvicinarsi; questo velivolo, di dimensioni maggiori dell'F104 secondo le voci che circolavano nella base, era fermo a causa di un'avaria, e presentava, fattogli visionare il testo della De Agostini "velivoli d'attacco", somiglianze con il modello dell'F111. Nell'ultimo esame dichiarava - mentre dapprima aveva asserito che il fatto, non potendo essere accaduto nel periodo estivo in cui egli prestava servizio a Marina di Grosseto, fosse successo in autunno - che quell'aereo, da lui visto ai collegamenti era atterrato a giugno (v. esami Pizzi Sandro, GI 08.01.92, 26.06.92 e 25.10.93).

Altri, pur rammentando l'episodio con precisione e dovizia di particolari, ricordano circostanze che potrebbero coincidere con la vicenda dell'F111 ed altre che contrastano con le ricostruzioni di cui alle testimonianze precedenti.

Come Benelli, VAM anch'egli all'aeroporto di Grosseto. Costui ricorda d'aver visto un F111 americano con un'avaria al carrello, tant'è che si mosse la squadra antincendio; che tale aereo rimase parcheggiato per più giorni in una piazzola dell'aeroporto dalla parte di Principina; che, più grande dell'F104, era verniciato con colori mimetici sul grigio chiaro. Ricorda che vi lavorarono tre o quattro tecnici; da essi apprese che i danni erano al carrello. E' in grado di precisare che l'episodio si verificò tra il maggio e il giugno perchè indossava al tempo la divisa estiva, anzi era a fine giugno perchè ai primi di luglio fu trasferito dal servizio di vigilanza a quello d'autista. Lo colloca però di giorno, anzi di mattina (v. esami Benelli Flavio, GI 10.04.92 e 25.10.93).

Come Bottaccio, anch'esso VAM a Grosseto tra l'aprile dell'80 e quello dell'81. Anche costui ricorda l'atterraggio di un aereo statunitense nei primi mesi estivi dell'80. Attribuisce però questo velivolo, secondo quanto

gli avevano riferito i commilitoni, alla Marina degli Stati Uniti. Specifica poi che l'evento accadde tra fine giugno e i primi di luglio, di pomeriggio, giacchè faceva servizio di guardia ad un ufficio che di notte era chiuso. (v. esami Bottaccio Antonio, GI 10.04.92 e 25.10.93).

Come Valentini, sempre VAM a Grosseto. Anche lui ricorda di un aereo atterrato a causa di un'avaria. Per questa ragione fu sospesa la libera uscita; l'aereo non fu posto in un hangar ma lasciato su pista e picchettato. E' rimasto fino al lunedì successivo. "Erano due aerei simili, ma uno soltanto atterrò, mentre l'altro andò via. Non ho certezza che fosse sabato il giorno in cui arrivò l'aereo in avaria, in quanto sono passati molti anni, ma credo che fosse sabato mattina". I due velivoli erano più grandi degli F104; la fusoliera era più alta rispetto al suolo, avevano le ali mobili; ed erano bimotori. Egli fece servizio di guardia a quello rimasto in aeroporto ai "collegamenti"; era nel periodo estivo. "Non ricordo nulla - è bene riportare ora queste sue dichiarazioni su altro episodio, che in seguito sarà esposto; nde - in merito al rifornimento di un F111 avvenuto il 5.10.80 e nè tantomeno tale evento lo posso mettere in relazione al fatto della presenza del velivolo straniero presso il suddetto aeroporto".

Nell'ultimo verbale appare più preciso, pur confermando che si trattava di sabato: "Vidi due velivoli in avvicinamento, cioè li vidi sopra la base ma uno soltanto atterrò. Io mi trovavo al Fortino cioè presso i nostri alloggi in quanto ero libero dal servizio. Si trattava di un sabato pomeriggio tra le 16.00 e le 18.00 circa. Non sono certo del mese, ma poteva trattarsi di luglio o agosto in quanto partii per il servizio militare il 1° maggio ed arrivai a Grosseto dopo 56 giorni circa di CAR a Viterbo. Tale episodio accadde circa due mesi dopo il mio arrivo a Grosseto. L'aereo venne fatto parcheggiare in fondo alla pista a circa un chilometro di distanza dal Fortino. Non ricordo se si trattava della zona denominata "collegamenti". Ricordo di aver prestato la vigilanza al velivolo, ma non ricordo in quale turno ne in quale orario... . Ricordo che vennero sospesi i primi permessi orari e forse anche qualche licenza giornaliera, ci venne detto che l'esigenza era causata dalla necessità di reperire personale per quel servizio di vigilanza... . Non ho visto i piloti né i tecnici vicino al velivolo; infatti quando era presente il personale in servizio permanente, noi militari di leva non facevamo vigilanza; per tale motivo non sono in grado di precisare quando tale velivolo se ne andò. Riguardo alla ragione della presenza di tale velivolo in base si diceva che avesse un'avaria, non so precisare di quale natura. Riconosco con una certa probabilità nelle fotografie che mi sono state mostrate - quelle dell'F111, secondo il libro sopra citato; nde - l'aereo di cui

ho parlato. L'aereo da me visto aveva le ali mobili" (v. esami Valentini Danilo, GI 01.04.92; e 25.10.93).

Altri VAM o ricordano pochissimo o non ricordano nulla sia per il tempo trascorso sia perchè addetti ad altri servizi.

I superiori, che più dei VAM avrebbero dovuto ricordare, o nulla son capaci di rammentare o escludono l'episodio o sono morti.

Il comandante all'epoca, attualmente generale, Tacchio Nicola ha escluso un evento del genere. Dapprima implicitamente, affermando che quel giorno sull'aeroporto di Grosseto si era tenuta solo normale attività di addestramento dei due Gruppi, il 9° e il 20°, di cui era composto lo Stormo, attività cessata tra le 20.30 e le 21 locali - erano come già detto gli F104 trainers di Bergamini e Moretti, di Nutarelli e Naldini e di Giannelli, e v'era stato solo il passaggio di due F104 dell'Aeronautica Militare tedesca, che avevano fruito del cross-service, provenendo probabilmente dalla base di Eggbek (v. esame Tacchio Nicola, GI 09.05.91).

Quindi esplicitamente, affermando di non ricordare atterraggi di F111 americani sull'aeroporto di Grosseto anche se non può escludere un episodio del genere. Non ricorda nemmeno l'atterraggio dell'ottobre, documentalmente provato. Dichiarò che ha lasciato Grosseto il 27 di quel mese, ma l'episodio del rifornimento è del 5. Asserisce che per gli aerei Nato non si disponevano vigilanze speciali né di averne mai disposte. "se è stata disposta una vigilanza speciale per l'F111, di certo l'ordine non è venuto da me" (v. esame Tacchio Nicola, GI 12.06.92).

Il comandante dei VAM all'epoca, nel 92 tenente colonnello, Battista Pierluigi ha escluso in più esami testimoniali l'episodio. Non ricorda alcun episodio particolare nell'80, che avesse determinato situazioni di emergenza o di "rafforzamento" delle guardie. Non ricorda atterraggi di aerei statunitensi diversi dall'F104. Non ricorda, nonostante gliene avesse parlato Tacchio prima dell'esame, l'episodio dell'F111 di ottobre 80. Non ritiene che su un fatto come quello descritto dai VAM si sarebbe dovuto imporre il segreto; comunque non crede di aver dato durante tutta la sua carriera un ordine di serbare il segreto su un qualche evento. Ma aveva già precisato che ordini di questo genere non erano di sua iniziativa, bensì del comandante o del capo ufficio operazioni (v. esami Battista Pierluigi, GI 12.05.92, 12.06.92, e 24.11.93).

Il tenente colonnello Maresio - che all'epoca rivestiva la carica di comandante interinale, giacchè il pari grado Gon assumerà l'ufficio solo il 1° luglio - non ricorda di aver visto sino a quando è rimasto a Grosseto "atterraggi o permanenze di F111 americani" (v. esame Maresio Luigi, GI 12.06.92).

Il maresciallo Emiliani, pure indicato come persona che potrebbe aver adunato i VAM e dato loro l'ordine del segreto, è deceduto il 25 gennaio 92 per complicazioni sopravvenute all'amputazione di una gamba. (v. rapporto CC., 06.11.93).

Come s'è notato, sull'episodio, secondo diversi VAM, fu imposto una sorta di segreto: "... l'adunata della sera dell'atterraggio fu fatta dall'ufficiale responsabile del turno di quel giorno ... nella quale ci furono impartiti gli ordini per la vigilanza raddoppiata del velivolo ... mentre l'altra, ovvero la mattina successiva, non ricordo con esattezza se fu fatta dal capitano Battista o dal maresciallo Emiliani ... fu detto, non posso essere più preciso da chi, per quanto io ricordo, mi sembra dal capitano Battista, di non parlare dell'atterraggio dei due velivoli americani, in quanto vi era apposto il segreto militare giacchè detti velivoli avrebbero partecipato ad una non meglio precisata azione o esercitazione" (v. esame Arconti Nicola, GI 25.10.93).

"... ricordo che furono impartiti ordini attraverso le consegne che in nessun modo, nessuno di noi si doveva avvicinare al velivolo piantonato, l'accesso al velivolo era consentito solo ai colleghi che montavano la guardia" (v. esame Becucci Angelo, GI 25.10.93).

"... ricordo che ci fu detto, ma non ricordo da chi, che non bisognava avvicinarsi al velivolo per nessun motivo e di quell'atterraggio non se ne doveva parlare con nessuno..." (v. esame Bettarini Marco, GI 25.10.93).

"... ricordo che ci furono impartiti degli ordini da parte del sottufficiale di turno di e di non avvicinarsi per nessun motivo al velivolo e di non parlare di quell'atterraggio con nessuno, neanche con i propri familiari..." (v. esame Di Biase Marco, GI 25.10.93).

S'è chiesto, da parte di questo Ufficio, persino al Governo della Repubblica, (v. nota GI 21.04.94). La Segreteria generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri ha risposto che "il vincolo del segreto non è stato mai opposto e che allo stato non vi sono iniziative in tal senso" (v. nota Presidenza del Consiglio dei Ministri, 03.05.94).

Dai documenti sequestrati presso la base nulla emerge. Emerge solo da un memorandum doganale senza data, che il 5 ottobre di quello stesso anno - le cifre della data appaiono invero come sovrascritte su altre, vergate in precedenza - che un velivolo di nazionalità statunitense del tipo F111

matricola 70-398 era stato rifornito di JP4 (F40) per litri 9.800 pari a galloni USA 2581,1600; e per ricevuta aveva firmato lo Staff Sergeant Aaryn Self. Colui che firma per l'AM cioè il direttore del magazzino MSA Materiale Speciale Aeronautica, il tenente colonnello Vazzano Salvatore, non ricorda l'episodio, nè poteva vedere l'aereo o il suo equipaggio, giacchè il suo ufficio si trova nella sede distaccata di Marina di Grosseto, a circa quindici chilometri di distanza dall'area operativa (v. esame Vazzano Salvatore, GI 19.05.91). Il maresciallo carburantista, Rossi Federico, non ricorda assolutamente l'episodio, affermando di aver visto F111 su Grosseto solo tra l'85 e l'89. Tutti i documenti su cui sarebbe riportato il rifornimento, che egli cita, non sono stati reperiti. Colui che ha firmato come carburantista, secondo lui, era il maresciallo Balsamo Giuseppe, la persona della quale Rossi si fidava di più e che per questa ragione egli incaricava dei rifornimenti ai velivoli stranieri, è deceduto nell'88 (v. esame Rossi Federico, GI 12.06.92).

Questo rifornimento potrebbe trovare conferma in annotazioni su un'agenda sequestrata al VAM Bellini. Costui aveva riferito di essere sicuro sulla data dell'atterraggio dell'F111, per averla tratta da una sua agenda dell'80, in cui soleva annotare i suoi turni di guardia. Ed i particolari che altri ricordano come accaduti in occasione di un atterraggio avvenuto in precedenza egli li attribuisce all'episodio del 3 o 4 ottobre. L'aereo rimase nella base quattro o cinque giorni; aveva una ruota a terra; ci furono problemi per la sua partenza, giacchè con i gruppi elettrogeni disponibili in aeroporto non si riuscì ad avviare i motori ed uno di essi addirittura si bruciò; per questa operazione si perse quasi un'intera giornata ed il velivolo riuscì a decollare soltanto nel tardo pomeriggio all'ora dell'ammaina - bandiera; per le riparazioni ai danni della macchina era venuto un Fiat 238 targato Roma. Il velivolo era comunque armato di missili, anche se il teste non ricorda quanti fossero e se ne mancasse qualcuno (v. esame Bellini Massimo, GI 08.01.92).

Acquisita agli atti l'agenda di cui è menzione in detto verbale, in essa in effetti si legge sotto il quattro e il cinque ottobre esplicitamente "sono montato ai collegamenti perchè c'è un aereo americano (F111) e ho montato ai collegamenti all'F111" (v. decreto di sequestro dell'08.01.92).

Sulla coda dell'aereo riprodotto nelle fotografie di Gendrini appare di certo un numero 398 che in parte appare anche sul documento di rifornimento, 70-398. Si sa pure che questo numero dovrebbe indicare un velivolo appartenente a squadrone di stanza a Lakenheat in Gran Bretagna, ove aveva sede il 48° Tactical Fighter Wing, composto di quattro squadroni con codice di coda LN e dotati di F111-F. Quindi potrebbe anche darsi che

le fotografie riprendano l'episodio di ottobre. Appare però strano che il comandante, o chi per lui, che firma la ricevuta del rifornimento, ha un nome sicuramente diverso da quelli dei due membri dell'equipaggio che risultano scritti sulla fiancata della fusoliera.

Sta di fatto che quel 27 giugno erano in volo sulle FIR nazionali degli F111. Ciò risulta, come già s'è detto, dalle registrazioni delle comunicazioni sequestrate all'ACC di Roma Ciampino. Sono quattro conversazioni: le prime due sul canale 9, che risponde a Milano 1, alle ore 17.38 e 17.41; la terza sul canale 11 che corrisponde a Milano 3, ad ore 18.24; la quarta sul canale 26, che corrisponde a Napoli, alle ore 18.27. I testi sono sufficientemente chiari, anche se come al solito non si è riusciti ad individuare gli interlocutori ed alcuni punti si sarebbero potuti meglio interpretare, se vi fosse stata collaborazione dei controllori di Ciampino. I testi delle conversazioni sono riportati sotto il sito di Aviano.

Quindi un F111 proveniente da Lakenheat (che ha come sigla EGUL) intorno alle 17.30 deve impegnare le FIR nazionali - ai 53 è previsto sul Korner e non corner come trascritto, ovvero sull'Ambra 1 nel tratto da Torino all'Elba, all'altezza di Pisa, diretto a Grazzanise. Ma con ogni probabilità non uno solo, giacchè al sito che riferisce quanto dettogli dal militare - e cioè dal settore di Difesa Aerea presente in ogni sala ACC - ovvero che quell'F111 è stato dirottato ad Aviano, l'altro sito risponde che una striscia è rimasta e l'altra no. I siti che parlano, come s'è desunto dai canali, sono Roma-Ciampino e Milano 3.

Nulla può sapersi dal "militare", nulla, più che ovviamente, da Ciampino, da Milano e da Grazzanise, giacchè i decreti di acquisizione di documentazione relativa alla presenza di quel velivolo presso il CRAV di Milano Linate, l'ACC sempre di Milano Linate, l'ACC di Napoli, la Direzione dell'aeroporto di Napoli e la base AM di Grazzanise, hanno dato esito negativo per distruzione o mancato reperimento degli atti richiesti.

Ma nulla si riesce a sapere neanche dagli Stati che dovevano sicuramente sapere sul movimento di questo F111. La Gran Bretagna, cui s'era chiesto quanti voli avesse compiuto LN398 da quel Paese verso l'Italia ed in quali date, le ragioni delle missioni e i nominativi dei componenti dell'equipaggio, ha risposto di avere contattato l'Aeronautica Militare degli Stati Uniti nel Regno Unito, ma di non avere ricevuto le informazioni richieste, ed ha invitato quest'Ufficio a richiederle direttamente alle Autorità statunitensi (v. Commissione rogatoria Gran Bretagna, 21.07.92 e risposta delle Autorità britanniche, 05.02.93).

A dir il vero una richiesta in tal senso era già stata inviata al Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti ed il Dipartimento della Difesa di

questo Paese aveva sì risposto che un F111 con numero di coda era nella dotazione dell'USAF; che tale aereo era stato assegnato nel giugno dell'80 al 48° Tactical Fighter Wing di stanza presso la base RAF di Lakenheat nel Regno Unito; che vi era rimasto sino all'aprile del 92, quando era stato trasferito al 27° Wing presso la base USA di Cannon nel New Mexico; ma che l'Air Force Safety Agency non era in possesso di alcun registro che indicasse un atterraggio di emergenza all'aeroporto di Grosseto; di più, che tutti i contatti con il 48° e il 27° Fighter Wings non avevano rilevato registri di operazione e manutenzione risalenti all'80, nè altra informazione utile alle risposte ai quesiti (v. Commissione Rogatoria USA, 11.06.92 e risposta delle Autorità statunitensi, 24.11.92).

Le indagini su Aviano, come s'è detto, non hanno avuto miglior sorte. Questa base ha subito diversi decreti di esibizione e sequestro, e in più anni. Quelli del 90, del 91 e del 92 hanno avuto esiti prevalentemente negativi; essi riguardavano i registri di ingresso alla base, i registri con annotazione delle persone estranee, i piani di volo, memorandum doganali, la manifestazione aerea del 29 giugno 80. Nel 93 è stato invece ordinato il sequestro dei documenti relativi all'atterraggio del nostro Trest 31 dirottato. E per effetto di tale provvedimento, che portò anche all'acquisizione di materiale relativo all'Air Show del 29 giugno, si sono accertate quelle circostanze di cui s'è riferito nella parte dedicata al detto aeroporto di Aviano, in cui si era anche concluso per la estrema "stranezza" di tante presenze di F111, assolutamente non previsti nei primi programmi della manifestazione.

La dislocazione di F111 in Gran Bretagna cominciò nel 70, quando alla fine di quell'anno giunse presso la base RAF di Upper Heyford il primo F111, dell'altro Wing cioè il 20°. Questo Wing e quello di Lakenheat erano dotati complessivamente di circa 160 F111; il 20° del tipo E, il 48° del tipo F. Entrambi i reparti erano sotto il Comando della 3° Air Force e costituivano il nucleo del deterrente nucleare aviotrasportato della NATO. In effetti nella versione E la stiva bombe interna era impiegata esclusivamente per il trasporto di ordigni nucleari e non di bombe convenzionali a caduta libera. La capacità distruttiva delle bombe poteva variare a seconda delle missioni, come poteva variare il numero degli ordigni trasportati, da due a sei. Il velivolo trasportava altresì due missili aria - aria a fini di autodifesa. Disponeva di un radar d'attacco in grado di fornire le informazioni di distanza al sistema di puntamento ottico asservito a un calcolatore a disposizione del pilota.

La versione F per attacco di precisione era dotata invece di un apparato elettro-ottico, collocato nella parte anteriore del velivolo, in grado

di inviare immagini al visore nella cabina di pilotaggio tramite la gondola per la trasmissione dei dati trasportata sotto la parte posteriore di fusoliera, che serviva anche da guida dei GBU 15, cioè le due bombe “intelligenti” di cui il velivolo era dotato, mediante l’emissione di segnali dal suo sistema di antenna a scansione elettronica. Il laser della gondola “pave track” forniva all’equipaggio i dati di posizione del bersaglio sotto controllo su un visore nella cabina di pilotaggio, consentendo il lancio di precisione contro di esso. La gondola poteva quindi essere orientata all’indietro per esplorare il bersaglio e raccogliere ed eventualmente registrare, informazioni sui danni.

Sulle prestazioni, questo velivolo quanto a velocità raggiunge Mach 2.2. (2350 km/h) con punte di mach 2.5; quanto a velocità sul livello del mare Mach 1.2; quanto ad autonomia massima con riserve interne ed esterne supera i 4700km e in condizioni ottimali di volo raggiunge i 6000km. Fu impiegato - oltre che nella guerra del Vietnam - nell’attacco alla Libia dell’aprile 86. F111 proprio del 48° Wing proveniente da Lakenheat costituirono la forza di punta dell’attacco statunitense e distrussero molti obiettivi sia all’interno di Tripoli che nei dintorni, servendosi di bombe a guida laser e ad effetto ritardato (v. Aerei d’attacco, edizione De Agostini anno 1990).

5.3. La telefonata delle ore 20.04.

La base di Grosseto non è direttamente interessata alle comunicazioni per il disastro, ma presso di esso si verifica una conversazione di rilevante interesse.

Nel corso delle operazioni peritali per la trascrizione dei nastri di Ciampino, Palermo e Marsala, il collegio peritale rilevava sulla bobina VI dell’ACC romano sul canale 15, corrispondente a Grosseto TWR, una conversazione ad ore 20.04Z della sera dell’evento di difficile comprensione sia per i rumori interni di registrazione sia per le continue variazioni di tono e di volume dei vari interlocutori. Le difficoltà erano tali che vi furono più trascrizioni, con attività di filtraggio ed ascolto di gruppo, ciascuna delle quali apportava nuovi elementi di comprensione e che comunque presero mesi di operazioni.

Quella definitiva, depositata nel giugno 92, era del seguente tenore:

X: questo è un discorso che si deve fermare qui.

Mario: allora è chiaro, non c’è bisogno veramente, (inc.) i soccorsi, scusa...

X: esatto.
Mario: o no?
X: tanto non è una conclusione, qui bisogna anda' dove finisce.
Mario: ascoltami bene, io sono il tizio su un Phantom, non a far confusione, con un Phantom che qua si prende e si distanzia, tu ti distanzi da questo traffico e via.
X1: il Phantom si va a mettere...
Mario: anche se è, avranno già chiuso tutto eh.
X1: e perciò l'aeronautica non ci pensava a mettere (un controllo).
X: qui poi il governo quando so' americani non valgono un cazzo... li devi (inc.) Mario, parliamo di radar.. ma tu che cascasse.
Mario: non sapete niente voi, quando so' ritornato che, quando un (inc.) è scoppiato in volo...
X1: e quello è un Phantom.
X: l'aeroporto militare che si ferma a una verifica, ma quanti, quanti.
Mario: ma ora è andato (inc.), questo è un altro discorso.
X1: il timore, che è partito, sono d'accordo che ... voi l'avete visto stavate lì... (inc.).
Mario: l'ha visto l'aeronautica.
X1: già che poi... da un aeroporto militare è partito, eh... dobbiamo anche escludere la veridicità.
X: mo' lasciamo perdere i rompiballe o non rompiballe.
X1: mi ricordo quando si facevano 'ste indagini... quelli poi so' americani (inc.).
Mario: senti un po' (inc.) l'F104 quando e' arrivato in Italia, nel 59 mi sembra.
X1: deve essere arrivato nel...
Mario: 63?
X1: 62.
X: 63 mi pare.
Mario: eh, 63, siamo nell'80, c'ha 18 anni, 17.
X: vabbe' Mario, ma tu conosci il traffico aereo, perchè quando, quando nasce un aereo deve essere... deve essere fatto in modo che 'st'aereo...
Mario: ma so' d'accordo con te.
X: è progettato per 20 anni, (inc.) per 20 anni deve essere, deve dare il massimo.
Mario: so' d'accordo con te, però rendiamoci un po' conto che ora è già

un mese, che significa è già un mese, che non ci sono più (inc.).

X1: ma non è vero che non ci sono...

X: cioè semplificando che l'F104 c'entra adesso, perchè l'aeronautica (inc.) americana si è fatta con gli F104.

X1: questo sì, (inc.).

X: anche se (inc.), se è americano non c'è possibilità, l'F104 (appiccicato) all'aereo.

Mario: perchè no, puoi dire di fare un (bamby) (inc.) più tranquilli.

X1: o americano, io dal radar non vedevo niente.

X: con l'F104, secondo me.

Mario: valeva per quello che (inc.).

X: era uno di quelli, gli F104 venivano i migliori in senso assoluto perchè Mario ma non lo discuto questo io.

X: e basta, poi... (inc.).
(sembra che riattacchino e poi rialzino il ricevitore)

X: che aerei erano.

Mario: ma io questo non lo discuto.

X: lo so, quello è un 104 deve sta' giù, vengo, via, boom. andiamo a prenderci ancora un'ora o due, poi alla (inc.).

Mario: è un Phantom.

X: non potrà mai anda' appresso all'F15, all'F16 c'ha un'altra struttura, poi è anche un Phantom, vola pure (inc.) però fino a pochi mesi fa.

Mario: do' sta il Phantom lo vedevi tu (inc.)?

X: c'era un Phantom lo vedevo lì solamente c'era (inc.).

X1: però c'era pure il Phantom.

Mario: no, si poteva cercà.

X: beh, non cambia niente.

X1: c'ha gli indicatori che scompaiono.

X: no, ma vedi, mi diceva che su tutti (inc.) montano un... (inc.) radar ed era un Phantom (inc.).

X1: sul radar...

X: perchè poi.

Mario: e poi perchè è già un aeroplano vecchio.

X: che vuol di'?

Mario: cioè già c'ha 20 anni, eh.

X: è di pochissimo tempo fa il velivolo.

Mario: c'ha già 20 anni, eh.

X: non è un velivolo.

Mario: se io (inc.).

X1: poi questi, ma mi pare che come voli, dice che, dice che il Phantom è già più vecchio, eh per cui gli americani (inc.).

X- il Phantom più di.
(voci incomp. per 8sec.)

X1: guarda che il Phantom (inc. 4sec.).

X: eh, insomma ti stavo dicendo, il Phantom ha la sua stessa velocità...

X1: (inc.) l'F104.

X: però diciamo, se te fai un volo a 490, 500 nodi, no, metti a una velocità inferiore.
(inc. 3sec.)

X1: sono 8 stasera, no?

X: vabbe', che c'entra, poi... solo che, per esempio, ti arriva un Phantom, devi intercetta' un Phantom, innalzo la prua, sistemi tutto quanto, devi dare conto ai... mettere in alto la prua e tutto quanto, e poi (inc. 2sec.) se sei a velocità supersonica è meglio evita' (inc.) ore di volo ... beh insomma la, la, siccome poi me ne dai...

X1: è partito da Napoli per Napoli (inc. 4sec.)... allora guarda.

Mario: e sì, ma il Phantom arriva a due terzi più.

X: ok, questo è un certo quadro di un Phantom normale che sta lì da basso, che poi si deve (inc.)... oh, quanto è pericoloso, quelli finisce che vanno a di' che non c'erano problemi (inc. 2sec.), l'F104 poi potrebbe (inc.), potrebbe anche essere superiore a (inc.) infatti oggi.

Mario: qui il discorso è... dove sta la portaerei.
(inc.)

X: (inc.)

Mario: infatti dicono che la portaerei, dicono che la portaerei non ce l'hanno trovata.

X1: ma infatti, ma dove vivono, chissa' che fine ha fatto.

Mario: (inc.) o un 104, dicono che là nella rada non ce l'hanno nemmeno trovata perchè dopo.

X: senti, se io penso all'F104, dovessi dire, (inc.) laggiù non rispondete, io penso che si... già risolve un volo l'F15 che ha due motori.

Mario: (inc.) senti allora.

X: eh, quello è il momento ideale per vede' (inc. 2sec.) dei motori.

Mario: sempre se quello è un 104, senti ma dubito che.

X: però.

Mario: il discorso parte... cioè è chiaro, no, perchè l'aeronautica (inc.) non ce l'hanno neanche più trovata.

X: e poi c'è un altro fattore (inc. 3sec.).

Mario: (inc.), infatti non l'hanno trovata.

X1: quella è una.

X: io credo che.

Mario: per quanto riguarda la... (inc. 4sec.).

X: ma troppe, è ovvio che è caduto.

X1: è partito in ritardo, e quindi (inc.).

Mario: eh, dico non c'hanno le linee nell'equipaggiamento, e poi.

X1: dovrebbe anda' fino, al massimo a livello 450.

Mario: insomma, allora a questo punto voi dove cazzo l'avete mandato?

X1: no... ma qui un ritardo (di linea) sarà notevole in questo caso.

Mario: e infatti, ecco qui è stato il discorso della valutazione, va bene, perchè il discorso è nato qui, no, quello che ho sentito; la valutazione deve essere che tutti si siano accorti. lo sai prima chi ha avuto l'onere di farmi le domande su questo fatto? (Bovi) sì, sì è stato (Bovi)(De Marco), loro sono venuti a Grosseto già col proposito di colpire.

X: tu capisci che (inc.).

Mario: ascoltami, loro sono venu... questi quando mai, se so' venuti (inc.) dico, per incontri così.

X: appunto.

Mario: quella è gente che fa la selezione sui premi di (inc. 3sec.).

X: sì, però certe volte pure i collegamenti automatici.

Mario: qua si tratta di piccolezze (inc.) e già basta.

X1: ti ricordi quando io ho fatto una relazione di come trattare gli aerei in sede di collaudo.

Mario: sì.

X1: dico, (inc.) a voce gli ho detto sempre.

Mario: quello adesso a parte, comunque (se li viene a prendere) però mi pare di capire così ... questi vogliono ho il dubbio (inc.) io non ci credo al 100 per 100.

X: anche perché.

Mario: però al 60, 70, 80 per 100 un popolo amico cioè io ... questi ci sono venuti da Grazzanise, hanno preso i migliori equipaggi di volo degli aeroplani e le radio e ci ritrovammo pure un foglio li' che, mi ricordo ... di messaggio al III (comando) (inc.) si esercitava ... un messaggio che (inc.) e gli aeroplani gli

avevano cambiato lo stemma.

X: sì questi (inc.).

Mario: riverniciato e stuccato e nei punti in cui è stato riverniciato, un po' di vernice si levava eh, hai capito? io ieri.

X: scusa una cosa, lì su da voi si vanno a prendere gli equipaggi di volo, voi (inc.) con gli aeroplani, i due aeroplani (inc.) due F15 (inc. 3sec.).

X1:- io infatti ho sentito (inc.).

Mario: scusa un secondo, io adesso.

X: no, volevo dirti.

Mario: no, no, no, un momento, io adesso mi sto ricollegando al fatto che (l'air) ci toglie sempre lo stemma e (l'appiccica).

X1: un giro di soldi mai visti.

Mario: aspe', aspe'.

X: quelli per i soldi si vendono (inc. 5sec.).

X1: Sandro guarda.

Mario: capirai se tu dici di levare un pannello (inc. 2sec.).

X: ma (inc. 5sec.) ma la vuoi da'?

Mario: che poi anche articoli... diciamo scandalosi, cose... di (inc.).

X: dicono che il colonnello (inc. 3sec.).

X1: e infatti mi sembrava che (inc.).

Mario: e a quei tempi io lessi, io appresi che fu messo un maresciallo dentro, in galera, fu denunciato.

X: ah, per quel fatto che era falso, quello di quel maresciallo che aveva.

Mario: che era falso e cavoli vari e lo arrestarono, o di Villafranca, o non mi ricordo perché.

X: sì, sì, sì, sì.

Mario: io ricollego la storia, però devo dire che non c'è solo una valutazione per una gara di (inc.) che un radar che era stato trasferito da Fiumicino a Villafranca o Martina Franca ... roba del genere, era stato riverniciato ehee... lì erano arrivati gli americani e lì per lì erano anche...

X1:- gli americani avevano.

Mario: in Italia era (inc. 3sec.) hanno visto il (inc.) avevano rinchiuso tutto, loro avevano (inc. 2sec.).

X: scusa Mario, io penso che pure (inc. 4sec.).
(voci incompr. 13sec.)

X: andare lì con gli aeroplani per dire vabbe' questo... questo è un (inc.) e questo poi sarebbe (inc.).

(voci incompr. 4sec.)

X: aeroplani... e lì, e lì questi mi dicono sempre che questa è una zona dove ci sono altri 2 aeroplani quindi non è.

X1: ricordatevi che è solo una (inc.) se c'è una, una...

Mario: una ricerca.

X: ma io non sapevo niente che è stato fatto un piano di... (inc. 4sec.).

Mario: vabbe', fino adesso ci so' due... (inc.) possibilità, eh!

X: vabbe', un'altra possibilità potrebbe essere che l'America ha l'interesse che l'Italia rimanga neutrale, però se l'Italia ha questi requisiti (inc.) gli americani (inc.), se poi l'Italia non ha questi requisiti potrebbe rimanere tagliata, ma oggi, poi dipende, io ti pago se ... se ... (inc.) tecnologici agli aeroporti, alle strutture, anzi alle strutture (ci penso io) perchè ho visto le strutture non bastano più (inc.) però qui c'è un'altra cosa da chiedere ... perché ... ritorniamo al fatto, quando gli ... l'aeroporto di Ciampino voleva sape', voleva sape' (inc.) il comandante o un o un comandante di pattuglia decidono (inc.) che fanno le leggi (inc.) al ministero difesa aeronautica, lì parlano di 3 sul radar.

Mario: qui ci sono già 2 piani di volo che chiedono se gli aerei possono circolare liberamente dal momento in cui si so' alzati, mo' 'st'aeroplani (inc. 3sec.) chiedo a che serve di far vedere...

X1: gli aerei americani (inc. 5sec.).

X: oh, e allora il ministero risponde di no, allora no, scusa, quando noi andiamo a fare la identificazione che cosa devo dire? queste sono le leggi protocollate, io sono stato autorizzato, questa quindi, finchè... questo è di competenza del comandante (inc.) per cui io prima di andare lì avrò dato l'allarme, (inc.).

X1: ma il discorso è un altro.

Mario: ma per quanto riguarda l'avvenire bisogna fare una valutazione (inc. 5sec.) aeronautica americana (inc. 3sec.).

X: ma vedi.

Mario: la valutazione, dice, per me la valutazione è giusta, fanno una valutazione che in base ai sistemi lì, (inc. 9sec.).

X: embe', embe', mo' vedi.

Mario: senti Nico', la colpa mia non è se poi va male.

X: se tu rilevi un aeroporto, il personale (inc.) però non, non è che può sapere (qual'è il totale degli aerei americani).

Mario: quindi ecco, una valutazione ragazzi, che il comandante di un aeroporto militare (inc.) di prendere o dare colpe, a (inc.)

problemi che...
 X1: coso quando (inc.).
 Mario: ora questo è montato a ottobre, va bene.
 X: eh, è montato ad ottobre coso lì...
 Mario: a febbraio e gennaio ci sarà la valutazione.
 X1: di tutto il traffico (inc. 3sec.), no?
 X: infatti.
 (voci incompr. 6sec.)
 X: ma qui guarda che se tu prendi un aeroporto (inc.).
 Mario: e infatti.
 X: è un paese.
 Mario: è un paese, siamo 2000 persone, siamo 1800 e passati (inc.).
 X: questo qui ... il comandante che fa (inc. 5sec.) io in teoria, il
 comandante che telefona, il capitano Bonifacio: allora dovete
 fare, mi raccomando, poi mi fate sapere.
 Mario: sì comandante, è tutto a posto, non si preoccupi.
 X: no, siamo otto (inc.) poi non è dice (inc.) di 40 anni fa, con tutte
 le storie che non funziona, per fare un coordinamento (inc.) non
 funziona.
 Mario: e quello è il discorso che facevamo quel giorno con bianchi, ti
 ricordi, sì o no?
 X: quando?
 Mario: quando lui mi disse, dice: beh, quel comandante non capisce un
 cazzo, perchè quello, è ... ma non mi rompere i coglioni, non è
 questione che il comandante possa ... ciò significa che il
 comandante di quel tempo è andato da lui e gli ha detto: questo
 qui è un testa di cazzo, sta rompendo i coglioni e noi vogliamo
 rompergli il culo; allora quello che ha detto, tizio invece di sta'
 lì all'ufficio non c'è bisogno (inc. 4sec.) mo' dico, siamo qua, io
 ... magari se quello lì avrà sbagliato (inc. 5sec.) però si sa ...
 però questo tu l'hai detto che il generale Mangani, domani, il
 comandante e il vice comandante.
 X: (inc. 6sec.) e poi io sarei potuto entrare (inc. 2sec.).
 (voci incompr. per 18sec.)
 Mario: (inc.) è pericolo, però.
 (voci incompr. per 7sec.)
 Mario: tutti a parla' degli aeroporti che non sono in grado di (inc.
 5sec.).
 X: il collaudo... (inc.).
 X1: (inc. 2sec.) forse abbiamo la stessa di un paio d'anni fa.

(voci incompr. 6sec.)

X1: però parlavano tutti calmi, eh.

X: come calmi?

(voci incompr. 6sec.)

Mario: hanno fatto il cross tell, dimmelo tu (inc. 3sec.).

X: cioè te lo ricordi (inc.).

Mario: e infatti.

(voci incompr. 4sec.)

X1: quanta (inc. 5sec.) la nave.

X: e sì, sì deve fa' la (inc.).

(voci incompr. 12sec.)

Mario: che poi... però guarda che quello che bisogna guardare è quello che voi avete visto (inc.) come, come forza reale diciamo, cioè io...

X: io sì, ho firmato però in realtà non volevo firmare.

Mario: però (Galgani) volevo vedere a secondo se, se la cosa poi vi conviene voi intervenite... se non conviene.

X: sì, certo, perchè (inc.) sono il consigliere, problemi di altre (inc. 6sec.).

Mario: e sfido che, che la (inc.).

(voci incompr. 8sec.)

X: mo' io ho parlato.

Mario: e con (Galgani) che si fa?

(voci incompr. 14sec.)

X: ce lo consigli.

Mario: e beh, sì.

X: io domani c'ho di nuovo da andare in banca e... (inc. 6sec.) parte della NATO.

Mario: (inc. 4sec.).

X: in banca domani incassiamo dopo 33 anni (inc.), mo' (inc.) dice che io (inc.) se poi non è vero non so più con chi pigliarmela, perchè quando tutti (inc.).

canale 15 (Grosseto TWR), cassetta VI/5 – lato A, h.20.04Z – conversazione interna tra Mario, X e X1.

In esito a tali conclusioni venivano esaminati ufficiali dell'AM indicati dalla stessa Arma come in grado di ausiliare nella comprensione delle frasi di quella conversazione.

5.4. Le testimonianze degli ufficiali.

Il colonnello Del Zoppo, esperto di sala operativa radar, così interpreta quelle di maggior rilievo: “la frase “ci ha gli indicatori che scompaiono” per me vuol dire, cioè gli indicatori sono un tubo catodico. A me non è mai capitato di usare il termine “indicatori” per identificatori. Potrebbero essere luci di posizione, potrebbe essere un termine del traffico aereo. Nel gergo l'identificatore viene chiamato SIF. Nel sistema della Difesa Aerea sullo schermo l'esistenza del SIF (e cioè il single identification feature, o IFF identification friend or foe) viene evidenziata da una particolare intensificazione del ritorno radar. A seconda dei modelli, quelli meno recenti consentivano o avrebbero consentito la lettura del codice mediante un'espansione della scala di presentazione. In quelli recenti il codice viene rappresentato sul TOTE.

Il periodo che inizia con le parole “vabbè che c'entra poi ... solo che, per esempio, ecc” può riferirsi, alle parole “innalzo la prua ecc”, ad una manovra particolare, chiamata “snap up” e che in ipotesi particolare può essere effettuata nell'ultima fase dell'intercettazione nel tentativo di tenere agganciato il bersaglio al radar di bordo. Questa manovra è necessaria in due casi, o quando l'intercettore non riesce a raggiungere la quota prevista per l'intercettazione portandosi alla stessa quota del target che nell'ipotesi dell'F104 è al di sopra dei 45.000 piedi oppure quando, a qualsiasi quota, l'intercettore non riesce o non vuole portarsi in un intorno della quota del target che gli consenta di sganciare le armi in manovra “coaltitude”. Manovra “coaltitude” vuol dire con una differenza di quota massima di 5000 piedi al di sotto e 1000/2000 piedi al di sopra. Per quanto concerne l'F104 la manovra di “snap up” all'aumentare della velocità diventa sempre più difficoltosa e quindi a velocità supersonica ha poche probabilità di successo.

Nel periodo che inizia “ritorniamo al fatto, quando gli ... l'aeroporto di Ciampino voleva sapè ...” e nei seguenti si può ritenere che l'identificazione possa essere quella che viene dai VAM all'interno di una base; in questo caso si parla anche di riconoscimento. Questa è un'ipotesi.

Se invece si tratta d'identificazione di aeromobile, potrebbe trattarsi o d'identificazione procedurale o d'identificazione a vista. Faccio presente che l'ordine di decollo non è da noi chiamato "allarme" ma ordine di scramble, in casi eccezionali la base intercettori potrebbe ricevere un preallarme. Sia il preallarme che lo scramble sono di competenza del master controller. In genere sono preceduti da un'attività di controllo e verifica che può durare anche qualche minuto. Il master controller può delegare altre persone a trasmettere materialmente l'ordine di scramble. L'autorità di scramble risiede presso il comandante del 3° ROC, che la delega in via temporanea o permanente, ai singoli capi controllori o master controller. Di fatto nell'ambito dei singoli siti radar poteva darsi il caso che le funzioni di master controller, capo controllore, fossero esercitate da personale che non aveva la qualifica di capo controllore.

Dal complesso della telefonata ho avuto la sensazione che si tratti di personale del controllo del traffico aereo; l'uso del termine identificazione è riferibile anche a personale della Difesa Aerea (v. esame Del Zoppo Andrea, GI 21.10.92).

In successivo esame, fattagli ascoltare la registrazione per intero, così affermava "a conclusione dell'ascolto mi sembra di poter dire che l'ambiente in cui è avvenuta la conversazione, o le conversazioni, sia una sala operativa.

Non posso dire se si tratti di sala di Difesa Aerea o di controllo del traffico aereo. Si tratta di persone che lavorano insieme in gruppo o team e in turno; si ha infatti l'impressione che conoscano le stesse persone. Il traffico aereo non è sottoposto a valutazione. Potrebbe però trattarsi di una sala di controllo del traffico aereo, inserita presso una base aerea, soggetta a valutazione tattica. Alcune frasi rimanderebbero a una sala di traffico aereo come la 137 (io non sapevo che è stato fatto un piano di ...), la 134 (in quella zona ci sono altri due aeroplani). Ma questa frase rimanda però anche ad una sala di Difesa Aerea. Anche la 94 potrebbe rimandare ad una sala di traffico aereo. Bisogna però dire che tutte queste frasi sono bivalenti, cioè possono anche rimandare a una sala di Difesa Aerea. Il termine "cross-tell" rimanda invece a una sala di Difesa Aerea.

Ci sono delle frasi che possono rinviare a situazione di soccorso in atto, come la 2, specie se c'è il termine "Falcon Control".

Ritengo che le persone che appaiono nella conversazione siano più di tre e che non tutte discutano tra di loro, nel senso che alcune potrebbero avere dei corrispondenti che non sono stati registrati, o perchè distanti dal mezzo di registrazione o perchè fuori dall'ambiente. C'è comunque di sicuro una registrazione d'ambiente, come dimostrato dal rumore di fondo

continuo, rumore di fondo inteso non solo come rumore tecnico, ma anche come parlottio dell'ambiente.

Una frase che indurrebbe a credere che la conversazione sia di sala operativa di Difesa Aerea è anche la n.179, ove si cita "forza reale". "Forza" indica il numero dei velivoli che compongono una traccia radar. Nelle sale operative di vecchio tipo, cioè quelle equipaggiate con "console di forza" il numero dei velivoli componenti una traccia poteva con una certa approssimazione essere individuato utilizzando il radar di quota. Con questo sistema, ove necessario allargando la scala di rappresentazione, si riusciva a discernere la presenza di più echi radar in quella che a prima vista sembrava un'unica eco. La "console di forza" dedicata unicamente allo scopo, consente invece di allargare moltissimo la scala in un limitato intorno della traccia in esame e quindi discernere la presenza di più echi, che, poichè molto vicini tra loro, apparirebbero come un'unica eco, se osservata in scala ridotta.

La data reduction ai fini di accertare la Forza poteva essere fatta solo nei siti Nadge.

Se la conversazione fosse avvenuta a Grosseto, essa si sarebbe dovuta svolgere presso il BOC o la SOR, che è la sala operativa del Gruppo, se attivata, ovvero presso la torre di controllo ovvero, se esistente, la Sala Approach.

Devo anche aggiungere che la frase nr.32, dopo aver risentito la parte della conversazione di cui a foglio 3, ove si dice "perchè l'Aeronautica (inc.) Americana si è fatta con gli F104" io ho inteso "perchè l'Aeronautica Militare Italiana si è fatta con gli F104" (v. esame Del Zoppo Andrea, GI 18.12.92).

Il tenente colonnello Calvo, in servizio presso l'ITAV e a capo dell'ufficio che si occupa di efficienza degli impianti, così riferiva su questo tema: "Non conosco quali fossero gli impianti di registrazione nel sito di Ciampino all'epoca. Sin da ieri sera su disposizione dell'Ispettore, generale Graziano, mio diretto superiore, cui s'era rivolto il generale Vannucchi, ho iniziato la ricerca a tal fine.

Sapevo che i registratori in quel sito erano otto, perchè questo dato faceva parte di un piano generale per la distribuzione e la monitorizzazione degli impianti. Abbiamo attualmente impianti a 11, 22, 32 e 44 canali. All'epoca c'erano registratori a 6, 11 e 32 canali.

Prendo visione della documentazione inviata dall'ITAV il 06.08.91 allegata al foglio 121/AD9/0976/G140-5. Gli impianti di registrazione di Ciampino erano a 32 canali, come risulta dalla canalizzazione.

Tutti gli enti che usano gli impianti di registrazione devono inviare all'ITAV, ogni trimestre, la situazione dei canali di registrazione. Nella situazione deve essere riportato il numero di registratori in funzione presso l'ente e il numero dei canali effettivamente occupati, oltre nel dettaglio la canalizzazione di ogni singolo registratore.

Leggendo predetta documentazione noto che gli impianti, tutti e otto, di Ciampino all'epoca in funzione erano del tipo RACAL IC R32.

La situazione riportata nella documentazione esibitami dovrebbe corrispondere, con buona approssimazione, alla realtà del 27 giugno 80, perchè quando ci sono delle varianti nella canalizzazione devono essere, e vengono, segnalate. E in tale documentazione si nota che variazioni rispetto alla situazione precedente furono apportate soltanto ai registratori 5 e 8 con il rapporto del 10.11.88, tramite il Comando regione, all'ITAV.

Prendo visione delle tabelle rinvenute presso il CRAV e posso ipotizzare che la differenza tra la 1^a, ove leggesi sotto il canale 15 solo Grosseto, e la 2^a e la 3^a, ove leggesi sotto il medesimo canale Grosseto TWR, sia dovuta a una semplice dimenticanza della sigla TWR nella prima tabella accanto alla dizione Grosseto.

Un ente di traffico aereo come Ciampino ACC ha collegamenti telefonici prevalentemente con gli enti limitrofi del traffico, e quindi per Grosseto con la torre (TWR) e l'avvicinamento (APP).”

Non c'è canalizzazione specifica per l'APP, perchè l'avvicinamento era sito nello stesso luogo del TWR.

All'epoca la situazione degli impianti a livello tavolo operativo di torre era secondo lo standard costituita da una sezione centrale e due sezioni laterali. In qualche caso c'era una sola sezione laterale. Alla sezione centrale sedeva normalmente il capo controllore; in quelle laterali, a seconda che erano uno o due, il controllore e uno o due assistenti. Le due sezioni laterali erano normalmente speculari. Nella sezione centrale non c'era strumentazione telefonica; questa strumentazione era allocata nelle sezioni laterali. Nella parte telefonica c'era un unico telefono e la pulsantiera per attivare le rispettive utenze. Secondo lo standard c'erano pulsantiere con capacità da 11 a 20 utenze e corrispondentemente da 11 a 20 pulsanti. C'erano inoltre il pulsante di disabilitazione e quello di attesa. Ora non ricordo se ci fosse qualche altro pulsante.

Per chiamare si alzava la cornetta e si pigiava il pulsante. Se chiamati bisognava sempre premere il pulsante corrispondente alla lampadina che si accendeva e quindi alzare la cornetta. Al termine della conversazione bisognava disinserire il circuito, pigiando il relativo pulsante, altrimenti la linea restava impegnata su quella utenza. In genere si tratta di gesti

automatici; quando si posa la cornetta si preme poi anche il pulsante di disimpegno.

Anche perchè se non si compie quest'ultima operazione quella linea resta impegnata inutilmente. Con la cornetta del microfono abbassata e il pulsante di disimpegno non abbassato la linea percepisce i segnali d'ambiente, perchè il microfono è funzionante, anche se la cornetta è attaccata.

Le registrazioni sono sempre continue, 24h. su 24h. Le registrazioni avvengono su entrambi i capi della linea.

Nell'ipotesi di specie si può presumere che non sia stato premuto dagli operatori, la cui voce è stata registrata, il pulsante di disattivazione oppure che si tratti di voci registrate in diafonia, cioè conversazioni su altra linea interferente. In questo secondo caso la conversazione potrebbe essere avvenuta anche in luoghi differenti da Grosseto TWR.

In questo secondo caso dovrebbero essersi verificate due condizioni: in primo luogo l'operatore del canale 15 dovrebbe aver lasciato la linea inserita, perchè altrimenti non vi sarebbe stata la possibilità di registrare su quel canale; contemporaneamente dovrebbe essersi verificata diafonia o interferenza lungo tutta la tratta sulla quale viaggia il canale 15. Questa ipotesi spiegherebbe sia la diversa intensità del segnale sia il fatto che vi sia, come si legge a f. 4 della trascrizione, un suono che i trascrittori attribuiscono a fine e inizio conversazione. Quel suono caratteristico potrebbe appartenere a un suono d'interferenza di una conversazione che inizia o finisce". (v. esame Calvo Salvatore, GI 21.10.92).

A seguito di ascolto così dichiarava "la registrazione è sicuramente di pessima qualità. Si può affermare che vi appare una voce o due dominanti. Per dominante intendo superiore come intensità - rispetto ad altra od altre di sottofondo ovvero di minore intensità. Si tratta di persone a distanze diverse dal mezzo di registrazione. Si tratta, altresì, di una conversazione non "intenzionale". Per intenzionale si intende presso di noi la comunicazione, di servizio e non, fatta utilizzando in senso proprio i mezzi di comunicazione e registrazione. Ciò si può riscontrare con conversazioni registrate in precedenza nella stessa giornata sullo stesso canale" (v. esame Calvo Salvatore, GI 02.12.92).

L'ufficiale pilota Salvestroni Gabriele, esperto di volo così sulle frasi più importanti: "a proposito della frase immediatamente successiva "cioè specificando che l'F104 c'entra adesso, perchè l'Aeronautica (inc.) Americana si è fatta con gli F104", a parer mio non ha senso. Ne potrebbe avere se si parlasse dell'F4, che era un aereo che avevano tutte le Forze

Armate Americane. Si tratta cioè del Phantom, che oltre dall'Air Force era schierato anche dalla Navy e dalla Guardia Nazionale.

La frase “fare un bamby” non ha significato. Se “bamby” è effettivamente un punto di coordinate geografiche, l'espressione “fare un bamby” potrebbe riferirsi al punto di coordinate, ma andrebbe inserita in un contesto più preciso.

La frase “era uno di quelli, gli F104 venivano i migliori in senso assoluto perchè” potrebbe riferirsi ai piloti che si addestravano su quell'aereo. In effetti i piloti che nella selezione raggiungevano l'F104 erano i migliori.

La frase “lo so, quello è un F104 dove sta giù, vengo, via, boom” potrebbe riferirsi al concetto d'impiego dell'F104, che consiste in decollo veloce, raggiungere il punto nel più breve tempo possibile, compiere la missione e far ritorno alla base.

La frase “non potrà mai andà appresso all'F15 all'F16 ci ha un'altra struttura ...” può riferirsi effettivamente all'F104, che è un aereo, come detto sopra che compie la missione e basta. E' un aeroplano che va dritto e non ha le capacità di manovra dell'F15 o dell'F16.

La frase “ci ha gli indicatori che scompaiono” potrebbe riferirsi alla rappresentazione sullo schermo radar dell'identificazione. Ciò potrebbe essere dovuto sia ad un cattivo funzionamento dell'apparato, sia di bordo che di terra, oppure al volontario spegnimento dell'apparato di bordo. Da un punto di vista operativo lo spegnimento volontario in volo ad alta quota, non ha senso, perchè l'identificazione potrebbe essere già avvenuta. In ogni caso un velivolo con l'indicatore spento, che sia rilevato dal radar, darebbe luogo a un decollo su allarme o scramble per l'identificazione a vista.

La frase “no, ma vedi, mi diceva che su tutti (inc.) montano un...(inc.) radar ed era un Phantom” può essere riferita a un qualcosa che il Phantom, se non sbaglio aveva, e l'F104 non aveva, e cioè l'indicatore di quota sull'IFF.

La frase “cioè già ci ha 20 anni” ed altre seguenti si riferisce ad un discorso sugli F104 - Phantom entrambi vecchi e con velocità simili.

La frase “però diciamo, se ti fai un volo a 490/500 nodi, no metti a una velocità inferiore” e le altre seguenti non mi sembrano provenire da persone esperte di volo e non so dare ad esse una spiegazione.

La frase “è partito da Napoli, per Napoli” non ha senso se si riferisce a velivoli da caccia. A Napoli Capodichino atterrano solo i nostri G91 e MB326 quando vanno in manutenzione. La pista di Napoli non è attrezzata per velivoli come l'F104 e il Phantom, non avendo le barriere d'arresto a

cavo. L'aeroporto più vicino per velivoli da caccia è Grazzanise, ma nell'uso comune non si dice mai Napoli per Grazzanise.

La frase "e sì, ma il Phantom arriva a due terzi in più" non credo che si possa riferire all'utilizzo, giacché l'F104 raggiunge quote leggermente superiori al Phantom, nè alla velocità, perchè come ho detto le velocità tra i due aerei sono compatibili. Potrebbe riferirsi all'autonomia, ma non nei termini un terzo, tre terzi. Il Phantom a pieno carico rispetto all'F104, in configurazione standard, dovrebbe avere un'autonomia quasi del doppio. Per configurazione standard intendo quella con due serbatoi alari, pronto per lo scramble.

La frase "ok questo è un certo quadro di un Phantom normale ecc." non mi sembra avere un senso.

La frase "non ci hanno le linee nell'equipaggiamento" non so a che cosa si possa riferire. Linea di equipaggiamento significa un insieme omogeneo di apparati destinati a un velivolo o a parte di velivolo.

La frase "dovrebbe andà fino al massimo livello 450", 450 significa 45.000 piedi. La frase può riferirsi sia a un velivolo militare che a un civile. L'F104 arriva fino a 58.000 piedi, in supersonico. Non in supersonico raggiunge i 30.000 piedi. Il Phantom sopra i 50.000, se supersonico" (v. esame Salvestroni Gabriele, GI 21.10.92).

Il tenente colonnello Massimo Pennacchiotti, anch'egli in servizio all'ITAV come capo della sezione che si occupa sia dell'avviamento operativo degli enti che dell'organizzazione degli spazi aerei, ed esperto del controllo del traffico aereo generale, riteneva che la maggior parte delle frasi sottoposte al suo esame non fossero di terminologia da manuale o che non avessero senso: "la frase ... io sono il tizio su un Phantom, non a far confusione, con un Phantom che qua si prende e si distanzia, tu ti distanzi da questo traffico e via" non è una frase di controllo aereo. Personalmente non l'ho mai usata. Non è terminologia da manuale.

Il termine "bamby" non mi dice nulla. Nell'ipotesi che si tratti di un punto di riporto "far il bamby" vuol dire passare il punto, quel punto bamby. Potrebbe voler dire anche confermare di essere su quel punto bamby. Comunque non si tratta di terminologia da manuale.

La frase "ci ha gli indicatori che scompaiono" non ha senso.

Nel caso che con indicatori si voglia intendere la risposta del radar secondario, potrebbe voler significare che questa risposta sul radar scompare. La scomparsa potrebbe esser determinata da un'avaria o da una virata che mette in ombra l'apparecchiatura di bordo. Potrebbe essere determinata anche da un gesto volontario, anche se ciò non avrebbe ragione,

perchè un velivolo che si fa identificare con un transponder ha tutto l'interesse a farsi seguire dagli enti del controllo del traffico aereo.

La frase “vabbè, che c'entra, poi ... solo che, per esempio, ti arriva un Phantom ... ecc.” a pag. 4 non ha senso nella terminologia del controllo del traffico aereo.

La frase “insomma, allora a questo punto dove cazzo l'avete mandato?” potrebbe essere rivolta da un controllore del traffico aereo a uno della Difesa Aerea. Se si estrae questa frase e quella precedente dal contesto, si potrebbe avanzare l'ipotesi di una conversazione come detto sopra.

La frase “vabbè, un'altra possibilità potrebbe essere che l'America ha interesse ... ecc.” e quelle successive potrebbero riguardare l'identificazione. Quella di traffico aereo in ambienti radar avviene nel seguente modo: se l'aereo non ha trasponder, dando al pilota istruzioni appropriate di virata che consentano di associare la traccia che si vede al velivolo che si ha sotto controllo; se l'aereo ha trasponder, si chiede al pilota di fare un “ident”, e cioè inviare un segnale, che associato alla traccia secondaria consenta di correlare quell'aereo a quella traccia. Non so come avvenga l'identificazione di Difesa Aerea. I contatti tra noi del traffico aereo e la Difesa Aerea sono tenuti attraverso il NIMA, posizione di sottufficiali e avieri di Difesa Aerea.

A rilettura devo precisare quanto segue. Al riguardo della risposta alla frase “insomma allora a questo punto, dove cazzo l'avete mandato?” voglio far presente che la stessa potrebbe essere stata rivolta da un controllore del traffico aereo a uno della difesa aerea, solo se la stessa associata a quella precedente vengano considerate al di fuori dal contesto delle conversazioni precedenti e seguenti.

Inserite invece in tale contesto si potrebbe trattare semplicemente di una conversazione di carattere generale e non è possibile ipotizzare che le frasi siano state scambiate tra controllori del traffico aereo con quelli della Difesa Aerea.

A riguardo della risposta associata alla frase “vabbè un'altra possibilità potrebbe essere che l'America ha interesse ... ecc.”, voglio far presente che tale risposta deve intendersi associata alla frase “o, allora il Ministero risponde di no, allora no, scusa, quando noi andiamo a fare un'identificazione”. (v. esame Pennacchiotti Massimo, GI 21.10.92)

5.5. Gli accertamenti richiesti allo SMA.

Nello stesso turno di tempo degli esami sopra esposti, questo Ufficio richiedeva una serie di accertamenti allo SMA e precisamente:

1. la identificazione del sito e dell'ufficio o postazione di servizio nel quale era avvenuta la conversazione;
2. la identificazione delle persone che intervenivano nella conversazione;
3. la identificazione delle persone menzionate nella conversazione;
4. l'elencazione dei nominativi degli ufficiali, sottufficiali ed avieri in servizio a quell'ora nei siti dell'aeroporto di Grosseto, del CRAM di Poggio Ballone ed altri gerarchicamente od amministrativamente dipendenti dal Comando di Grosseto;
5. l'elencazione dei nominativi dei rispettivi comandanti con la data di inizio e cessazione del Comando a Grosseto, Poggio Ballone e altri siti della circoscrizione;
6. l'accertamento delle date delle valutazioni dell'aeroporto di Grosseto nel biennio 80-81;
7. la indicazione del numero dei militari in servizio presso tale aeroporto e nei siti della relativa circoscrizione;
8. la interpretazione dei fatti menzionati nella conversazione (v. richiesta allo SMA 20.10.92).

A questa richiesta l'AM rispondeva con più note, le più importanti delle quali - le altre concernevano gli elenchi dei militari in servizio nei siti indicati nella richiesta - erano quelle del 12.11.92 a del 3.12.92. Nella prima erano riportati i risultati dei lavori compiuti da una commissione appositamente nominata e formata dai tenente colonnelli Pennacchiotti, Del Zoppo, Calvo e Salvestroni. Questa commissione, nonostante l'analisi di tutte le frasi della conversazione, non era stata però in grado di fornire risposta esaustiva nè al quesito sul luogo, o i luoghi, della conversazione, nè al quesito relativo ad una interpretazione congruente dei dialoghi. Tuttavia, si asseriva nella nota di accompagnamento, aveva colto, sulla base di ipotesi tecniche, alcuni riferimenti sia di ordine logico, che di carattere spazio-temporale che avrebbero potuto porre in discussione l'univocità della natura della registrazione, individuando più brani nella conversazione, che è stata divisa secondo i capoversi della trascrizione Franco progressivamente numerati, e precisamente: un brano relativo ad un evento che presumibilmente aveva riguardato velivoli militari e nei quali si confrontavano le caratteristiche dei diversi velivoli (brano nr.1) - il brano comprende le frasi dalla nr.6 alla nr.93, fatta eccezione delle frasi n.11, 12, 35, 38, 40, 43, 44, 69, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 82, 84, 86, 89, 90, 91, 92; un brano relativo ad una non meglio precisata valutazione (brano n.2) - il brano comprende le frasi dalla n.96 alla n.171 con eccezione delle frasi

n.121, 139 (limitatamente a “li parlano di 3 sul radar”), 140, 141, 155, 167,168; un brano relativo probabilmente ad argomenti a carattere personale (brano 3) - il brano comprende le frasi dalla n.179 alla fine della conversazione; frasi non correlabili con alcuno dei brani precedentemente citati, ma riferibili ad un “servizio di sala operativa”, nelle quali tra l’altro, si fa cenno a soccorsi e ad una portaerei (frasi n.2, 4, 35, 71, 74, 76, 77, 78, 82, 84, 86, 89, 90, 91, 94, 121; frasi che non si è potuto con certezza far rientrare in nessuna delle circostanze sopracitate (frasi n. 1, 3, 5, 11, 12, 38, 40, 43, 69, 75, 80, 92, 95, 140, 141, 155, 167, 168, e da 172 a 178). (v. nota SMA, 12.11.92).

5.6. La perizia fonica Franco e quella Ibba-Paoloni.

A causa delle ipotesi formulate nelle conclusioni dell’AM si stimò necessario procedere a perizia fonica al fine di determinare se la conversazione in questione fosse unica, cioè si fosse svolta e fosse stata registrata in un unico contesto, ovvero fosse la risultante di una registrazione principale sovrappostasi a residui di registrazioni precedenti dovuti ad imperfetta cancellazione del nastro o a diafonia fra canali vicini; al fine di determinare altresì le modalità secondo cui quella conversazione, o quelle conversazioni, si fosse svolta, ed il tipo di collegamento “elettrico” fra il sito in cui si erano tenute e il registratore n.6 su cui erano state registrate; ed al fine di individuare, mediante tecniche di elaborazione computerizzata, ulteriori elementi utili alla comprensione dei messaggi registrati.

Il collegio incaricato concluse, dopo una serie non breve di complesse operazioni peritali tra cui accessi presso l’aeroporto militare di Grosseto (BOC e torre), quello di Ciampino e il CRAV sempre di Ciampino, affermando che tutti gli accertamenti di carattere visivo, uditivo e strumentale effettuati sul nastro in questione - cioè quello della conversazione delle 20.04Z - avevano determinato la esclusione di ogni ipotesi di registrazioni diverse, o di esistenza di residui di precedenti conversazioni a causa di imperfetta cancellazione o diafonia tra canali vicini.

Affermando altresì, per quanto concerneva le modalità di registrazione, che quella conversazione era avvenuta nella torre di controllo di Grosseto e che le voci degli interlocutori presenti, captate dal microfono di console rimasto inavvertitamente aperto, erano pervenute, attraverso un collegamento punto-punto supportato da ponte radio, al canale 15 del

registratore 6 di Ciampino; registratore che essendo sempre in funzione aveva memorizzato sul nastro i segnali fonici così ricevuti.

Fornendo infine, solo quando difforme dalla precedente Franco+2, l'interpretazione delle frasi pronunciate, interpretazione compiuta mediante sistema computerizzato gestito da apposito programma che aveva consentito di osservare su monitor e di ascoltare tratti di conversazione di lunghezza desiderata (al limite anche di una sola sillaba o parte di sillaba) con possibilità di variarne l'intensità e l'andamento spettrale.

Di particolare interesse questa trascrizione, che deve essere riportata per intero e per la cui interpretazione devono usarsi le seguenti chiavi come da premessa del collegio peritale: 1) sono riportate, utilizzando come riferimento la numerazione delle frasi fissate in rapporto AM, solo le parti che differiscono significativamente dalla trascrizione Franco-Franco-Benedetti; tuttavia, nei casi in cui la stessa differiva solo per una parte, è stata riportata, per ragioni di chiarezza, l'intera frase; 2) quando una frase della trascrizione precedente appare composta da più frasi pronunciate da interlocutori diversi si è convenuto di riportare sotto lo stesso numero la successione delle frasi individuate; 3) non sono state interpretate frasi con rapporto S/N uguale o inferiore a 0dB; tali frasi risultano pertanto contrassegnate con il simbolo "(inc.)" (incomprensibile); 4) lo stesso simbolo "(inc.)" è stato anche utilizzato all'interno di una frase trascritta per indicare un lungo tratto di segnale incomprensibile; 5) un tratto incomprensibile di breve durata (poche parole) è stato invece segnalato con una serie di puntini; 6) sono state scritte in corsivo - e qui si rimanda al testo della perizia - le frasi, o parti di esse, di incerta interpretazione. Questo è il testo:

N°	S/N		
Fr.	(dB)		
1	(5)	-	(inc.)
2	(7)	-	ma allora è chiaro il perché ...
		-	di fronte a giuramenti presi, quindi
3	(0)	-	(inc.)
4	(7)	-	dico no!
5	(5)	-	secondo me è una bugia
-			qui dipenderà dove finisce
6	(14)	-	cosa ne dici ... io sono il tizio non facile, no a far
			confusione ... non voglio infiltrà ... di diffidà dei
			sottufficiali ...
7	(0)	-	(inc.)
8	(1)	-	aspetta, al limite

9 (-1) - (inc.)
 10 (4) - in realtà l' Aeronautica gli lasciava queste co...
 11 (5) - primo al governo se non sò americani, non valgono un
 kaiser
 - (inc.)
 - Mario parliamoci chiaro ... manco se cascasse
 12 (0) - (inc.)
 13 (-1) - (inc.)
 14 (8) - l' aeroporto militare ha chiesto prima ...
 - a parte tutto que ...
 15 (10) - ma ora è andato a dire che questa settimana qui...
 16 (0) - (inc.)
 17 (1) - lo dice l' Aeronautica
 18 (0) - (inc.)
 19 (7) -
 20 (3) - io mi ricordo
 che ci fecero i ... (inc.)
 21 (3) -
 22 (0) - (inc.)
 23 (3) - sessantotto!
 24 (-2) - (inc.)
 25 (5) -
 26 (13) -
 27 (9) -
 28 (21) -
 29 (13) -
 30 (18) - so' d'accordo con te, però rendiamoci un po' conto che
 ora è a esaurimento; che significa a esaurimento, che non
 ci sono più i pezzi di ricambio
 31 (0) - (inc.)
 32 (6) - semplificandolo l' effecentoquattro tiene adesso perchè
 l' Aeronautica Militare Italiana è fatta con gli
 effecentoquattro
 33 (-2) - (inc.)
 34 (2) - anche se vòì rischià
 noi rischiamo ogni possibilità
 35 (4) - (inc.)
 36 (5) - ci puoi andare
 - oh!...
 37 (4) -

38	(4)	-	
39	(9)	-	
40	(17)	-	
41	(18)	-	
42	(4)	-	
43	(16)	-	
44	(12)	-	
45	(3)	-	ma ...
46	(6)	-	
47	(1)	-	settantadue ...
48	(0)	-	(inc.)
49	(0)	-	(inc.)
50	(7)	-	
51	(7)	-	non lo sapeva
52	(4)	-	ha gli indicatori dietro (inc.)
53	(10)	-	no, ma vedi, mi diceva ... (inc.S/N=0dB) ... e allora il Pha ...
54	(0)	-	(inc.)
55	(0)	-	(inc.)
56	(12)	-	il Phantom è già un aeroplano vecchio
57	(-2)	-	(inc.)
58	(10)	-	
59	(2)	-	è di vent'anni fa il velivolo
60	(12)	-	
61	(7)	-	è pieno di ... (inc.)
62	(-1)	-	(inc.)
63	(1)	-	(inc.)
64	(0)	-	(inc.)
(inc. 8 s.)			
65	(-1)	-	(inc.)
66	(9)	-	
67	(-2)	-	(inc.)
68	(8)	-	però ...
		-	diciamo
		-	se te fai un volo a ... quattrocentonovanta, cinquecento nodi
		-	no, se ti metti ... diciamo ...
69	(0)	-	(inc.)
70	(5)	-	
71	(1)	-	(inc.4s)

- 72 (4) -
- 73 (4) - oh! questo il centoquattro ... (inc) ...
 - ooh! quanto polverone! ...
 - qui finisce che decisamente cianno un problema
 (inc.2s) ... l'effecentoquattro poi ... (inc.)
- 74 (2) - il discorso è ...
- 75 (-2) - (inc.)
- 76 (3) - infatti
 - dicevano ... vicino 'sta portaerei
 - bisogna provarlo
- 77 (2) -
- 78 (9) - ci han provà ...
 - scusa che hanno provato! Non ci hanno nemmeno
 provato, perché dopo ... centoquattro ...
 (inc.)
- 79 (0) -
- 80 (2) -
- 81 (1) - ma sì! quello se ne fregava benissimo aah
 - sarà per vedere
- 82 (3) - penso che no è normale ...
 - eh, ma senti cosa ha ...
- 83 (4) -
- 84 (4) - il discorso parte ...
- 85 (0) - (inc.)
- 86 (0) - (inc.)
- 87 (5) - scusa, maaa ...
- 88 (0) - (inc.)
- 89 (-1) - (inc.)
- 90 (9) - ma troppe ... (inc.)
- 91 (0) - (inc.)
- 92 (8) -
- 93 (2) -
- 94 (7) -
- 95 (4) - no!
 - ma il ritardo di chiesa è enorme in questo caso ...
- 96 (9) -
- 97 (10) -
- 98 (15) - ascoltami ... loro son di quelli ... Roma li stipendia più
 che bene quelli lì ...
- 99 (4) - a parte che
- 100 (3) - quello ... problemi

- ... sembra
 101 (0) - (inc.)
 102 (2) -
 103 (1) - ti ricordi quando entri in Accademia ... come trattare
 gli aerei in sede di collaudo
 104 (2) -
 105 (4) - ... io la voce
 106 (5) - quello che sta a fa ... comunque (inc.: S/N = 0dB) però
 - mi fate capire?
 - mo' ti spiego ...
 - io non ci credo al cento per cento
 107 (-3) - (inc.)
 108 (7) -
 109 (-1) - (inc.)
 110 (8) -
 111 (2) - scusa una cosa, lì su da voi si ... vanno a prendere gli
 equipaggi di volo (inc.:S/N=0dB)
 112 (0) - (inc.)
 113 (13) -
 114 (10) -
 115 (10) -
 116 (0) - (inc.)
 117 (3) -
 118 (3) - per i soldi si ...
 (inc. 3 s.)
 119 (6) - tanto vale direi ...
 120 (5) - ... tutti i giornali stampati
 121 (6) - però l'avevo visti
 - non lo puoi levà
 122 (6) -
 123 (0) - (inc.)
 124 (2) -
 125 (15) -
 126 (16) -
 127 (16) -
 128 (14) -
 129 (10) -
 130 (1) -
 131 (4) - (inc.)
 132 (4) -

- (inc. 18 s.)
- 133 (0) - (inc.)
- 134 (1) - (inc.)
- 135 (8) - ... bisogna aspettare che ...
 - ... solo in America ...
 - ... e c'è una, una ...
- 136 (5) - (inc.)
- 137 (0) - (inc.)
- 138 (3) -
- 139 (7) -
- 140 (4) - ci sono quattro piattaforme ... gli aerei possono
 decollare...(inc.:S/N=0dB)
- 141 (0) - (inc.)
- 142 (5) - oh! e allora il Ministero risponde di ... allora io ho
 spinto la cosa a fare laaa ... non conta nulla queste sono
 le leggi protocollate ...
 - ... mi hanno autorizzato questa spesa ... (inc.:S/N=0dB)
 - bisogna fare
 - posso parlare?
- 143 (10) - il discorso riguarda l'avvenire ...
 - chi l'ha già fatto quel discorso di prima voleva ...
- 144 (2) - (inc. 8 s.)
- 145 (9) - (inc.)
- 146 (6) -
- 147 (12) - dei test, dei test
 - ok
- 148 (5) -
- 149 (4) - se tu rilevi un aeroporto, il personale ... però secondo
 me, 'sto tentativo potreste al limite farlo ... la loro attività
 non è ...
- 150 (6) -
- 151 (0) - (inc.)
- 152 (8) -
- 153 (0) - (inc.)
- 154 (12) - a febbraio a gennaio ce stà la valutazione
- 155 (0) - (inc.)
- 156 (1) - (inc.)
- (inc. 6 s.)
- 157 (1) - (inc.)
- 158 (10) -

- 159 (-2) - (inc.)
- 160 (11) -
- 161 (3) -
- 162 (12) -
- 163 (5) - noo, siamo otto pulmann ora poi magari vecchi del
 “sessantadue”, de quarant’anni fa ... con tutte le strade...
 funziona!
- 164 (12) - e quello è ...
 - ti fanno cade’ veramente (voci sovrapposte)
 - il discorso che facevamo con... con Bianchi, ti ricordi
 sì o no?
- 165 (-4) - (inc.)
- 166 (9) - quando lui mi disse ... beh quel comandante non
 capisce un cazzo, perchè quello è ... ma non mi rompere i
 coglioni, non è questione che il comandante possa ...
 - perciò significa che il comandante di quel tempo ...
 - sì, è andato da lui e gli ha detto: questo qui è un testa di
 cazzo, sta rompendo i coglioni e noi vogliamo rompergli
 il culo; allora quello che ha detto: tizio invece di sta’ lì
 - ... ufficio
 - non c’è bisogno (inc.) ... mò dico siamo qua, io ... magari
 se quello lì avrà sbagliato ... (inc. 2s) ... però si sa ...
 (inc.5s) ... però questo tu l’hai detto che decideranno gli
 altri comandi, il comandante e il vice comandante
- (inc. 7 s)
- 167 (0) - (inc.)
- (inc.14 s)
- 168 (3) - (inc.)
- 169 (8) -
- 170 (0) - (inc.)
- 171 (1) - forse abbiamo la stessa ...
- (inc.5 s)
- 172 (6) -
- 173 (-1) - (inc. 5s.)
- 174 (1) - ... fatto ... dimmelo tu ... (inc. 3s.)
- 175 (1) - (inc.)
- 176 (1) - (inc.6s.)
- 177 (1) - Francia ... Francia fa parte della NATO quindi ...
- 178 (2) - ... se devo farla ...
- (inc. 10.s)

- 179 (6) - (inc ... S/N=-1 dB) ... come, come forza reale diciamo, cioè io...
- 180 (5) -
- 181 (12) -
- 182 (2) - c'ho n'amico che fa il consigliere, i problemi riguardano altre (inc.11s.)
- 183 (4) -
(inc. 6 s.)
- 184 (10) - no, io
- a parlà...
- 185 (7) - Gianni
(inc. 11 s.)
- 186 (1) - (inc.)
- 187 (3) - a me l'ha detto
(inc. 4 s.)
- 188 (4) - io domani...devo andà da...
- ma stavi al comando?
- facevo parte della NATO
- 189 (0) - (inc.)
- 190 (4) - (inc.)

(v. perizia fonica Ibba-Paoloni, 19.05.93)

5.7. Le testimonianze degli addetti al servizio in torre.

Identificati gli addetti in quel periodo al servizio in torre, veniva citato per primo colui che aveva come nome di battesimo Mario, e cioè il controllore di traffico aereo Capitani. Costui veniva sentito numerose volte, anche in sede di PG; come tanti, o forse i più in questa inchiesta, sulle prime non ricordava nulla, nemmeno se era in servizio la sera del disastro, quindi negava anche l'evidenza, da ultimo ammetteva l'innegabile ma non ne dava spiegazione.

Di seguito i passi di rilievo delle sue deposizioni “Non ricordo se ero in servizio la sera del disastro” (v. esame Capitani Mario, GI 18.02.92). “Nel periodo in cui sono stato in servizio a Grosseto, cioè dal '68 all'81 ho assistito dai 4 ai 6 scramble reali. L'allarme veniva dato da Poggio Ballone. Si accendeva una luce ad intermittenza rossa nella torre e in più cominciava a suonare una campana. Noi in questi casi non facevamo nessuna relazione.

Riportavamo soltanto sulla striscia progresso volo i dati ricevuti da Poggio Ballone e cioè il vettore, il livello di volo e la frequenza del radar della Difesa... In torre avevamo le linee dirette solo con Poggio Ballone e Roma controllo (v. esame Capitani Mario, GI 25.09.92). “... la parola bambi non mi ricorda proprio nulla. Per quello che a me risulta, non era abitudine parlare di indicazioni tattiche che riguardano gli aerei... non so assolutamente nulla di quando sono entrati in servizio gli F104 in Italia... Il nome Nicola mi ricorda tale Stefanucci Nicola... il nome di Sandro non mi ricorda assolutamente nulla... Non ero a conoscenza del numero della forza che prestava servizio presso l’aeroporto Baccharini. La parola “cross-tell” non so cosa significhi e comunque non era utilizzata in torre”. E sempre nel corso di questo esame, nulla o poco sapeva dire sui restanti nomi che apparivano nella conversazione (v. esame Capitani Mario, GI 24.06.92).

Fatta ascoltare questa conversazione a coloro che all’epoca erano addetti alla torre e cioè Rubini Alberto, Cipolletti Armando, Petrucci Renzo, Fiordispino Armando, Adami Siro, Algaria Vito, oltre che allo stesso Capitani, costui come Rubini e Algaria non ricordava alcuna voce, mentre tutti gli altri riconoscevano tra le altre la voce del Capitani (v. esami Rubini Alberto, Capitani Mario, Cipolletti Armando, Petrucci Renzo, Fiordispino Armando, Adami Siro, Algaria Vito, GI 04.03.93).

Richiamato il solo Capitani ed escusso con l’assistenza di membri del Collegio fonico – l’esame veniva compiuto in una prima fase presso la fondazione Bordoni – dapprima ammetteva di essersi riconosciuto nelle comunicazioni del mattino di quel 27 giugno; poi riconosceva la sua sigla e cioè Charlie Mike adoperata in quelle comunicazioni; quindi rammentava che chi faceva il turno del mattino faceva anche il turno della notte, che andava dalle 20.00 alle 08.00 successive, sempre locali; inoltre si riconosceva in una telefonata di questo turno, e cioè in quella delle 18.30Z, e cioè di mezz’ora dopo l’inizio del servizio notturno; non solo, riconosceva la voce del collega Giagnorio nella telefonata successiva; anzi si ricordava che costui aveva fatto il turno del pomeriggio e dacchè abitava a Manciano, era rimasto in torre per far compagnia a lui e agli altri colleghi di servizio.

A questo punto gli venivano fatti ascoltare dapprima un nastro ove erano state raccolte tutte le frasi che secondo i fonici erano state pronunciate da “Mario” e quindi il nastro con la registrazione completa. Vale la pena riportare per intero la relativa parte del verbale: “a questo punto viene fatto ascoltare al teste il nastro sul quale sono riportate tutte le frasi che secondo il Collegio Peritale sono state pronunciate dalla persona chiamata “Mario”: in questa registrazione mi sembra che ci siano due voci, una è sicuramente la mia, l’altra potrebbe essere quella di Giagnorio.

A questo punto viene fatta ascoltare al teste la registrazione completa della comunicazione delle ore 20.04Z. L'ascolto viene interrotto alla frase n.30: in questa parte riconosco la mia voce e quella di una seconda persona che mi sembra essere Giagnorio. L'ascolto viene ripreso dalla frase n.30 alla n.64. In questa parte ci sono le due persone di prima, cioè c'è il timbro della mia voce e quella di Giagnorio. L'ascolto viene ripreso e si procede dalla frase n.64 alla n.79. La voce col timbro più alto è la mia voce. Compare una terza voce che non mi sembra quella di Giagnorio. Potrebbe essere Stanca o Grasso. L'ascolto viene ripreso e si procede dalla frase n.79 alla n.105. Giagnorio si chiama Matteo: viene però chiamato Nino. Stanca si chiama Paolo – Grasso si chiama Michele. Devo però dire che mentre Giagnorio viene sempre chiamato Nino, gli altri vengono chiamati a volte per nome e altre per cognome. In questa ultima parte ci sono tre voci: la mia, quella che ho detto essere di Giagnorio, e la terza che potrebbe essere di Stanca o di Grasso. L'ascolto viene ripreso e si procede dalla frase n.105 alla 139. In questa parte c'è Giagnorio l'altra voce. Io conosco bene la voce di Giagnorio, perchè abbiamo lavorato insieme circa quindici anni. Invece con Grasso e Stanca abbiamo lavorato insieme solo qualche anno, nemmeno continuamente bensì ad intervalli. L'ascolto viene ripreso e si procede dalla frase n.139 alla 161. Sono sempre le stesse tre voci: io, Giagnorio e l'altra Grasso e Stanca. L'ascolto viene ripreso e si procede dalla frase 161 alla 171. Siamo sempre i soliti tre. L'ascolto viene ripreso e si procede dalla frase n.171 alla n.190, cioè l'ultima. Io sono quello che ha alzato un po' la voce. Ci sono anche gli altri due soliti. Si dà atto che la numerazione delle frasi è quella seguita nell'elaborato peritale Ibba-Paoloni.

A questo punto viene fatta ascoltare al teste la registrazione dell'intera conversazione delle ore 20.04Z. Si dà atto che l'ascolto viene effettuato in cuffia. “Nella prima parte non ho ben capito di cosa si stesse parlando. Ci sono poi considerazioni sul comandante dell'aeroporto. Discutiamo anche delle valutazioni che venivano compiute periodicamente sulla base”...

Si dà atto che al teste viene fatta ascoltare più volte la registrazione della comunicazione delle ore 20.04Z. “Dall'inizio all'interruzione tecnica si sta parlando, per me, di quando è arrivato l'F104, che ha in quel momento 17/18 anni di vita; per il resto non riesco a capire le parole.

In seguito capisco di nuovo la parola “F104” e poi portaerei.

Tale discorso potrebbe riferirsi al fatto che si commentava che gli F104 forse erano progettati per le portaerei, poi risultando invece troppo veloce in fase di atterraggio, non avendo portanza alare sufficiente, li hanno messi in funzione di linea di volo presso gli aeroporti. Insomma li hanno dati in dotazione agli aeroporti. Ad un certo punto capisco le seguenti frasi: “non

ci hanno gli equipaggiamenti”; “allora voi a questo punto dove cazzo li avete mandati?”; “in un campo di bietole”; “e infatti è completato il discorso della valutazione”; “loro sono venuti a Grosseto già col proposito di sentire”; io non ci credo al 100% può... loro sono venuti da Grazzanise hanno preso gli equipaggiamenti degli aeroplani”; agli aeroplani gli avevano cambiato lo stemma”. “Si tratta di un discorso sulla valutazione, un discorso che faccio con colleghi, con amici. Ho ricordato di averlo fatto quella sera” (v. esame Capitani Mario, GI 26.05.93).

Ad oltre un anno e tre mesi dal primo esame testimoniale l'ammissione della paternità; ma solo questa ammissione, giacchè sui significati delle frasi il teste ha – solo nelle ultime deposizioni la registrazione gli era stata fatta ascoltare per ben sette volte e in molti passaggi anche di più – persistito pur riconoscendo frasi e parole così come interpretate dai periti – come quelle relative all’F104, alla portaerei, agli equipaggiamenti, al cambio degli stemmi, al numero dei militari in servizio all’aeroporto di Grosseto – nel suo atteggiamento, cioè non dando spiegazioni o dandone di inattendibili o debolissime. Al successivo esame infatti dichiarava: “proseguendo nell’ascolto percepisco le seguenti frasi: “io adesso mi sto ricollegando al fatto che lessi...” “e a quei tempi io lessi, per acquisì punteggio...” “un maresciallo dentro in galera, di Villafranca, non mi ricordo perchè io ricollego la storia durante una esercitazione, una valutazione, che un radar è stato trasferito da Pisa a Villafranca o Martina Franca, roba del genere, era stato riverniciato”. Ricordo che si sono fatte delle discussioni di questo tipo; tra le poche parole che riesco a collegare riferendomi all’episodio di un “maresciallo che fu messo in galera”, riesco a far mente locale in merito a un episodio analogo, per averlo appreso dai giornali o altro.

Di questo episodio, non riesco a determinare nè il periodo a cui si riferisce l’episodio, nè altri particolari inerenti allo stesso.

Successivamente, percepisco le seguenti frasi: “un’altra possibilità potrebbe essere che l’America a differenza però dell’Italia...” “però ritorniamo al fatto che l’aeroporto di Grosseto era...” “e allora il Ministero...” “allora Grosseto quando noi andiamo a fare...” “hanno la valutazione in base al sistema...” “la colpa mia non è di...” “il personale...” “la valutazione per esempio che il comandante...” “è che dà le colpe...” “ora questo è montato a ottobre, a febbraio c’è stata la valutazione...” “siamo duemila persone, siamo 1800 e passati...” “Il comandante che telefona con autorità, comandante è tutto a posto non si preoccupi...” “siamo otto...” “è quello il discorso che facevamo quel giorno con Bianchi, ti ricordi sì o no? Quando lui mi disse: di cosa parli quello è...” “ma non mi rompere i

coglioni..” “non è questione che il comandante a quel tempo...” “no, ma lui m’ha detto questo qui è un testa di cazzo, sta rompendo i coglioni...” “allora quello che ha detto?”.

In merito a quest’ultima frammentaria conversazione, posso ipotizzare che in quel momento si stesse discutendo su una valutazione avvenuta presso l’aeroporto di Grosseto, e, nel corso della stessa sia pervenuta una telefonata del comandante, al quale qualcuno rispondeva di stare tranquillo perchè era tutto a posto, poi sembra che qualcuno aggiunge che infatti eravamo otto. A volte accadeva che si organizzava in torre una cenetta tra colleghi e si potesse essere in numero superiore al previsto. Il resto della conversazione è per me allo stato indecifrabile” (v. esame Capitani Mario, GI 28.05.93).

Ripresi gli esami nell’autunno così dichiarava: “lette al teste le parti della trascrizione della conversazione delle ore 20.04Z sulla bobina VI in giudiziale sequestro che comincia “questi ci sono venuti da Grazzanise”, ecc sino “agli aeroplani gli avevano cambiato lo stemma”. Il teste risponde: non riesco a ricordare il significato di queste parole. Invitato a meglio ricordare; dichiara: “ribadisco, non riesco a ricordare” (v. esame Capitani Mario, GI 20.10.93).

“Ribadisco che si parlava di valutazione. La valutazione c’era da noi ogni anno, ma non in un periodo stabilito. Per popolo amico può intendersi qualsiasi popolo facente parte del Patto Nato. Questa espressione è per me insolita, anche se non nego di averla usata. Per quanto riguarda il terzo comando non so a cosa si riferisca questa espressione. A Grosseto c’è il Comando dell’aeroporto. Il Comando del 9° Gruppo, il Comando del 20° Gruppo, il Comando G.S.T.O. (Gruppo Servizi Tecnici Operativi), il Comando G.S.L.O. (Gruppo Servizi logistici operativi). Mi pare che siano tutti. Per quanto riguarda “terzo”, conosco la 3^a Regione Aerea; non so se in Aeronautica si utilizzino messaggi in codice, comunque l’unico codice che io conosco è l’alfabeto fonetico. Ripeto che questa conversazione era una chiacchierata informale che si faceva in torre fra colleghi.

Parlavamo di cose di cui non avevamo una diretta conoscenza, ma di cui avevamo sentito parlare. Gli aerei a cui avevano cambiato gli stemmi potevano essere velivoli che venivano prestati ad un’altra base, nella quale doveva svolgersi un’esercitazione. Non ho mai visto dal vivo aeroplani del tipo F15 e non so neanche quali nazioni li possiedono, oltre gli americani.

Mi ricordo che nell’ambito di Squadron Exchange vennero a Grosseto squadroni danesi, mi pare nel 1973 e squadroni norvegesi ed inglesi, ma non ricordo i periodi. I danesi ed i norvegesi vennero, mi pare, con degli F104, e gli inglesi con i Lightning” (v. esame Capitani Mario, GI 22.10.93).

Veniva quindi sentito l'altro, di cui ora appariva individuata la voce, cioè Giagnorio Matteo, all'epoca controllore di avvicinamento con il grado di maresciallo al Baccarini; detto, come s'è visto, Nino e quindi più che probabilmente il Nino della conversazione. Escusso più volte e altrettante ascoltata la registrazione delle 20.04Z, segue la condotta del Capitani. Dapprima non ricorda nemmeno se fosse presente quella sera in torre, poi a contestazione del suo nomignolo ammette d'essersi fermato in torre per far compagnia ai colleghi, ma non sa dare spiegazioni chiare ai contenuti della conversazione.

Riconosce, nel punto in cui si dice "siamo nell'80...", la voce di Capitani Mario. "Successivamente capisco la frase "gli aeroplani... gli cambiavano lo stemma," a tal proposito posso affermare di non essere mai venuto a conoscenza di episodi del genere. Proseguendo capisco le seguenti parole "valutazione, Villafranca, maresciallo, punteggio, aereo riverniciato e fatto bello": probabilmente il senso del discorso potrebbe riferirsi alla valutazione e ai cambiamenti o sostituzioni resisi necessari per dimostrare una maggiore efficienza da parte dell'aeroporto. Per il resto non riesco a dare un senso alle poche parole che riesco a percepire. Nel corso della conversazione ho cercato di capire se una delle voci degli interlocutori potesse essere la mia, non potendo escludere che mi fossi fermato per qualche tempo ancora, anche perchè riconosco come mia la voce della conversazione registrata alla 18.53, quindi con il mio cambio, ossia il collega Capitani, già presente in torre in servizio. Faccio presente che molto spesso mi fermavo comunque in torre per fare due chiacchiere o anche per mangiare insieme, soprattutto nel periodo pre-estivo. Non riconosco comunque la mia voce anche se è molto probabile che anch'io fossi presente... Verosimilmente ci sono anch'io. Io ero lì, perchè quella sera sono rimasto a chiacchierare in torre, come capitava di sovente. Abitavo fuori Grosseto, a Manciano, e a volte restavo in torre a mangiare qualche cosa o bere una bevanda fresca specie d'estate, con i colleghi". "Quando parliamo di Phantom, a quanto abbiamo capito, facevamo delle correlazioni tra le caratteristiche di questo aereo e quelle dell'F104. Non ho inteso che si parlasse di un inseguimento di un Phantom da parte di un F104.

Quando si parla di radar io ho sentito che si trattava della riverniciatura di un qualche impianto radar o qualcosa del genere. Si parla di portaerei, almeno così mi è sembrato di capire, lì dove parliamo delle caratteristiche dei velivoli sopra menzionati e cioè della impossibilità per essi di atterrare su portaerei. Anzi preciso, questa impossibilità riferita all'F104. Mi riservo di ritornare con la memoria su questa vicenda al fine di

meglio comprendere il significato delle frasi che ho inteso” (v. esame Giagnorio Matteo, GI 10.06.93).

“Sulla frase di Capitani “...sono venuti da Grazzanise ecc.” devo dire che precedentemente i gruppi di Grazzanise, Gioia del Colle e Grosseto formavano una sola Aerobrigata, poi divisa. Per questa ragione i rapporti tra i tre erano molto intensi. Molto probabilmente si parlava di valutazione e del fatto che i mezzi venivano spostati da una base all'altra. Strano che noi parlassimo di questo perchè eravamo al di fuori di tutto questo, degli aspetti prettamente militari-operativi non ne sapevo niente. Questa discussione, anche se su argomenti specialistici, è fatta in termini elementari, in termini da “trattoria”... . Se non si parla di valutazione, non so a cosa altro stessimo facendo riferimento. Non ricordo quando era avvenuta l'ultima valutazione prima della conversazione di quel 27 giugno 80, comunque più o meno c'era una valutazione l'anno. Non so dare un significato alla parola “messaggio al terzo comando”. In Aeronautica esiste una Terza Regione Aerea, noi dicevamo sempre Terza Regione. Non abbiamo mai usato la locuzione terzo Comando. Non ho mai sentito questa locuzione.

Come comandi conoscevo solo la 5^a ATAF, che ha sede a Vicenza. “Messaggio” in codice vuol dire messaggio criptato. In Aeronautica, per quello che so io, si usava nelle torri di controllo il codice Q. C'era anche il codice Notam, usato dagli operatori Notam. Anche i bollettini meteorologici sono scritti in codice. Prendo atto che io subito dopo le frasi di Capitani, parlo di due F15. Conosco l'F15. Ricordo che durante una valutazione l'aeroporto di Grosseto fu sorvolato da due aerei ad alta velocità, verso l'ora di pranzo; questi due aerei potevano essere due F15, perchè non erano nè F104 nè Phantom. In occasione di uno Squadron Exchange vennero sei aerei dalla Germania, che potevano essere degli F15. Non ricordo però se fossero americani o tedeschi” (v. esame Giagnorio Matteo, GI 22.10.93).

Come ben si vede, detto atteggiamento è in tutto analogo se non identico a quello del collega Capitani. Più di questi però dice chi era all'epoca il responsabile della torre e cioè il capitano Umilio Angelo. Di costui si deve notare che assumerà nel corso dell'istruzione la veste di consulente di parte imputata nella prima perizia di trascrizione di registrazioni AM cioè nella perizia Giordano-Rossi cui era stato conferito incarico di trascrivere tra l'altro anche la bobina – la VI di Ciampino – sulla quale era registrata questa conversazione delle 20.04, ma con incarico di trascrizione solo fino alle 20.00. Nomine di altri ufficiali, già in servizio in enti AM che si erano anche occupati di accertamenti relativi al disastro si verificheranno – è bene ricordarlo – ancora nel seguito del procedimento

come nei casi del maggiore Di Natale Salvatore, del maggiore Torri Andrea, del colonnello Oddone Giovanni.

Il terzo della conversazione “Sandro”, nella voce non è stato con certezza riconosciuto da nessuno, come da nessuno dei due “Mario” e “Nino” è stato indicato come presente in torre un terzo con questo nome la notte dell’evento; così come nessuno degli interrogati s’è riconosciuto nella voce e presente in torre.

Su questa conversazione, nonostante i rapporti AM e le dichiarazioni di militari chiamati ad interpretarla o in essa coinvolti, molteplici sono gli elementi certi. In primo luogo il sito ove s’è verificata detta conversazione, e quello ove è stata registrata; in secondo luogo le modalità della registrazione; quindi i nominativi e le funzioni di due su tre degli interlocutori, e cioè Capitani e Giagnorio.

Ma anche sulla interpretazione della maggior parte delle frasi non vi sono più dubbi. In particolare sulla versione Franco-Benedetti-Franco, più estesa delle altre, perchè compiuta anche con l’ausilio di gruppi di ascolto; coincidente in larghissima parte con quella Ibba-Paoloni; entrambe poi arricchite dall’ausilio degli ascolti di PG e di testi qualificati quale il colonnello Del Zoppo.

Nelle prime due frasi – si segue la numerazione aggiunta dall’AM al testo Franco+2 – si parla chiaramente di soccorsi, - e sul punto è stata di grande utilità l’interpretazione di Del Zoppo, che sentì la sigla “call Falcon Control” la sigla cioè del soccorso.

Nella 5^a le versioni differiscono di pochissimo e il senso comunque è che si è mentito e si dovrà “andà dove finisce” o “dipende da dove finisce”.

Nella 6^a si parla di Phantom, di distanze da un traffico, di traffico ufficiale.

Nella 7^a di un Phantom che si va a mettere, che anche si nasconde.

Nell’8^a che “avranno già chiuso tutto”.

Nella 10^a si fa menzione dell’Aeronautica che non ci pensava a mettere un controllo.

Nella 11^a si parla di Governo, di Americani, di qualcosa che “casca”. “Primo il Governo, se non so’, o quando so’, americani, non valgono un cazzo, o un kaiser, gli aerei americani, Mario, parliamoci chiaro, o di radar, manco che cascasse, o passasse”. Nonostante alcune incertezze, comunque alcuni punti appaiono chiari.

Nella 12^a una frase di rilievo, ascoltata da Franco+2 “Non sapete niente voi: Quando so’ ritornato che quando un (inc.) è scoppiato in volo...”.

Nella 13^a sempre Franco+2 “quello è un Phantom”.

Nella 14^a si parla di aeroporto Militare, che si ferma o ha chiesto.

Nella 15^a si afferma “ma ora è andato...”.

Nella 16^a di qualcosa che è partito “voi l’avete visto stavate lì”.

Nella 18^a sempre i Franco, che operano come s’è detto con gruppo di ascolto, “già che poi da un aeroporto militare è partito...”.

Tra la 21 e la 26 si parla dell’F104, dell’anno in cui è arrivato in Italia fissato nel 62 o nel 63, per cui esso ha 18 o 17 anni.

Nelle 27^a e 28^a si passa al traffico aereo “Vabbè Mario, ma tu conosci il traffico aereo, perchè quando, quando nasce un aereo deve essere... deve essere fatto in modo che ‘st’aereo... (27^a); “ma so’ d’accordo con te (28^a).

Tra la 29^a e la 34^a di nuovo sull’F104. Velivolo progettato per venti anni almeno, ora ad esaurimento, senza più pezzi di ricambio; velivolo su cui l’Aeronautica Militare italiana “si è fatta”. E quindi una sorta di confronto con altro velivolo: “anche se... (inc.) se è americano non c’è possibilità, l’F104 (appiccicato) all’aereo”, oppure anche “se sei americano, se voi rischia’, noi rischiamo ogni possibilità”

Nella 35^a si esprime un termine sicuramente iniziante con “ba”, che è stato interpretato come Bamby o come Bang.

Nella 36^a una difformità d’interpretazione. Per Franco+2 “o americano, io dal radar non vedevo niente” - si ricordi che questa frase è pronunciata dal terzo interlocutore, di cui non si sono appurate identità nè mansioni, ma che si tenterà di circoscrivere - e Ibba+1 “- ci puoi andare, - oh!, - a sentire se...”.

Tra la 37^a e la 41^a di nuovo l’F104. “Con l’F104, secondo me” (37^a) “Valeva per quello che (dava)” (38^a) “Era uno di quelli. L’F104 era uno dei migliori intercettori (del mondo)” (39^a).

Tra la 42^a e la 49^a emerge oltre l’F104 anche un Phantom. “Quello è un 104 deve sta’ qui, vengo via bum. Andava bene anche, o ancora un’ora o due poi” (44^a). “E’ un Phantom” (45^a). “Non potrà mai anda’ appresso all’F15, all’F16, ci ha un’altra struttura, poi è anche un Phantom (inc.) però fino a pochi mesi fa... (46^a). “ ‘Ndo sta’ il Phantom ma lo vedevi tu, o me lo devi dire” (47^a). “C’era un Phantom lo vedevo lì solamente c’era (inc.)” (48^a). “Però c’era pure il Phantom”. (49^a).

Tra la 50^a e 55^a una ricerca. “No si poteva cerca’” (50^a). “Beh, non cambia niente” o “Non lo sapeva” (51^a). “Ci ha gli indicatori che scompaiono” o “Ci ha gli indicatori dietro” (52^a), “No ma vedi mi diceva che su tutto (inc.) montano un (inc.) radar ed era un Phantom (inc.)” o “No, ma vedi mi diceva... e allora il Pha...” (53^a). “Sul radar” (54^a).

Tra la 56^a e 67^a considerazioni sul Phantom e confronti con l’F104. Il Phantom è un aeroplano vecchio, ha vent’anni per cui gli americani..., ha la stessa velocità dell’F104. In questo gruppo di frasi il termine Phantom è ripetuto con chiarezza ben sei volte.

Tra la 68^a e 73^a si parla di velocità e d’intercettazione, di un Phantom da parte di F104. “Però diciamo, se te fai un volo a 490, 500 nodi, no, metti a una velocità inferiore...” (68^a) “Sono otto stasera no” o “a vola’” o “... là” (69^a). “Vabbè, che c’entra, poi... solo che, per esempio, ti arriva un Phantom, devi intercetta’ un Phantom, innalzo (o ti danno) la prua, sistemi (o ti danno) tutto quanto devi dare conto (o fondo) ai... mettere in alto la prua e tutto quanto, e poi (inc. per 2 sec) se sei a velocità supersonica è meglio evita’ (inc.) ore di di volo... beh insomma la la, siccome me ne dai...” (70^a). “E’ partito da Napoli per Napoli (inc. per 4 sec.)... allora guarda” ma anche “è partito e poi è stato fermato” (71^a) “Eh sì, ma il Phantom arriva a due terzi in più” (72^a) “Ok, questo è un certo quadro” - ma anche “questo è il centoquattro” - di un Phantom normale che sta lì da basso, che poi si deve (inc.)... oh quanto è pericoloso (o anche: polverone) qui finisce che vanno a dire che non c’erano problemi (o anche: qui finisce che decisamente ci hanno un problema verso (inc. per 2 sec.). L’F104 poi potrebbe (inc.) anche essere superiore a (inc.) infatti oggi...” (73^a).

Tra la 74^a e 78^a si parla di portaerei. “Qui il discorso è... dove sta la portaerei inc.” (74^a). “Infatti dicono (o dicevano) che la portaerei (o: vicino ‘sta portaerei) non ce l’hanno trovata (o anche: bisogna trovarlo o trovarla) (76^a). “Ma infatti, dove vivono, chissà che fine ha fatto.” (77^a) “inc. o un 104, dicono che l’ha - o là - nella rada non ce l’hanno nemmeno trovata perchè dopo” o anche “ci han prova... scusa che hanno provato, non ci hanno nemmeno provato, perchè dopo... centoquattro...” (78^a).

Nella 79^a “Senti se io penso all’F104, dovessi dire (inc.) laggiù non rispondete io penso che sì... già risolve un volo l’F15 che ha due motori”.

Nella 81^a “Eh, quello è il momento ideale per vede’ (inc. per due sec.) dei motori” o anche “Ma sì, quello se ne fregava benissimo ah, sarà per vedere”.

Nella 82^a “Sempre se quello è un 104, senti ma dubito che o anche “Penso che non è normale, eh ma senti cosa ha... inc.”

Di rilievo la 86^a “Infatti non l’hanno trovata”, la 90^a “Ma troppe, è ovvio che è caduto”, la 91^a “E’ partito in ritardo e quindi”, la 93^a “dovrebbe andà fino al massimo a livello 450”, la 94^a “Insomma a questo punto, voi dove cazzo l’avete mandato?”, la 95^a “No, ... ma qui un ritardo (di linea o di chiesa!) sarà notevole (o: è enorme) in questo caso”. Poi

discorso sulla valutazione (96^a) e su coloro che erano venuti da Grazzanise” (108^a).

Importante appare la 111^a. “Scusa una cosa, lì su da voi vanno a prendere gli equipaggi di volo, voi (inc.) con gli aeroplani, i due aeroplani (inc.) due F15 (inc.3 sec.).

Tra la 131^a e 138^a con collegamento alla 139^a e seguenti. “In Italia era (inc.3 sec.) hanno visto il (inc.) avevano richiuso tutto, loro avevano (inc.2 sec.) (131^a). “Andare lì con gli aeroplani per dire vabbè questo... questo è un (inc.) e questo poi sarebbe (inc.)” (133^a) “Aeroplani... e lì questi mi dicono sempre che questa è una zona dove ci sono altri due aeroplani, quindi non è” (135^a) “Ma io non sapevo niente che è stato fatto un piano di... (inc. per 4 sec.)” (137^a) “Vabbè, fino adesso ci so’ due... (inc.) possibilità, eh!” (138^a).

Alla 139^a altre battute di rilievo. “Vabbè, un’altra possibilità potrebbe essere che l’America ha interesse che l’Italia rimanga neutrale, però se l’Italia ha questi requisiti (inc.) gli americani (inc.) se poi l’Italia non ha questi requisiti potrebbe rimanere tagliata, ma oggi poi dipende, io ti pago se... se... (inc.) tecnologici agli aeroporti, alle strutture, anzi alle strutture (ci penso io) perchè ho visto le strutture non bastano più (inc.), però qui c’è un’altra cosa da chiedere... perchè... ritorniamo al fatto, quando gli... l’aeroporto di Ciampino voleva sape’, voleva sape’ (inc.) il comandante o un comandante di pattuglia decidono (inc.) che fanno le leggi (inc.) al Ministero Difesa Aeronautica, lì parlano di tre sul radar.”

Come la successiva la 140^a, ove però vi sono due interpretazioni, ma entrambe interessanti. “Qui ci sono già due piani di volo che chiedono se gli aerei possono circolare - ovvero: ci sono quattro piattaforme... gli aerei possono decollare - liberamente dal momento in cui si so’ alzati, mo’ st’aeroplani (inc. 3 sec.) chiedo a che serve far vedere...”.

La 141^a “Gli aerei americani” (inc. per 5 sec.).

La 142^a “Oh, e allora il Ministero risponde di no, allora no, scusa, quando noi andammo a fare l’identificazione, che cosa devo dire? Queste sono le leggi protocollate, io sono stato autorizzato, questa quindi finchè... questo è di competenza del comandante (inc.) per cui io prima di andare lì avrò dato l’allarme” (inc.). Con leggere variazioni nella versione Ibba+1. “Oh, e allora il Ministero risponde di... allora io ho spinto la cosa a fare la... Non conta nulla, queste sono le leggi protocollate... la spesa... sì finchè queste competenze non sono state dette e neppure chieste, bisogna fare... (inc.) ... posso parlare?”.

Dopo discorsi che concernono problemi della base o che comunque si mostrano di diretto interesse per l’inchiesta, appaiono battute di rilievo tra

172 e 175. “Però parlavano tutti calmi” (172) “Come calmi?” (173) “Hanno fatto il cross-tell, dimmelo tu (inc. per 3 sec.)” (174) “Cioè te lo ricordi” (175).

Ed anche a 179 e 180. “Che poi... però guarda che quello che bisogna guardare è quello che voi avete visto (inc.) come, come forza reale, diciamo, cioè io...” (179) “Io sì ho firmato però in realtà non volevo firmare” (180).

Dei tre due, come s'è detto, sono identificati. Entrambi sottufficiali AM in servizio presso l'aeroporto di Grosseto con funzioni di controllori del traffico aereo nella torre dell'aeroporto, lì ove si svolge la conversazione: il Capitani in turno serale, il Giagnorio smontato da quello pomeridiano e trattenutosi in torre per parlare con il collega e con il terzo allo stato ancora sconosciuto. E' costui sicuramente una persona che svolge un lavoro simile, ma non identico a quello dei due. E per questo e per il fatto che si trova in un luogo di vietato accesso agli esterni, anch'esso sicuramente un militare. Ma dalle battute che pronuncia nel corso della conversazione si può ancor più stringere la cerchia delle sue mansioni. Egli sa dove si va a mettere un Phantom (7); sa che “quello” è un Phantom (13); riferisce come se parlasse a persone che hanno visto partire qualcosa, di certo non diversa da un velivolo (16); sta al radar, perchè afferma “io dal radar non vedevo niente” (36); sta al radar, perchè a proposito con tutta probabilità del Phantom afferma che gli “indicatori” - e più sotto si vedrà cosa esattamente siano gli indicatori - scompaiono sul radar (54); sa che quella sera sono otto - e certo non si può affermare che si tratti di oggetti diversi da velivoli - a volare (69); sa che è partito da Napoli per Napoli, o che è partito e poi è stato fermato (71); si preoccupa di qualcosa di cui non si sa che fine ha fatto (77); sa che ci sono velivoli che vanno fino al massimo a livello 450 (93); risponde ad un'affermazione di Capitani che dice “Lì su da voi” (111 e 112); riferisce che parlavano tutti calmi e a Giagnorio che si chiede “come calmi”, Capitani risponde “hanno fatto il cross-tell” (172, 173, 174).

Il terzo perciò è, con ogni probabilità, un militare in servizio presso un radar. E il CRAM a un passo dall'aeroporto di Grosseto è quello di Poggio Ballone, a poco più di due dozzine di chilometri, a quindici - venti minuti di macchina. E' un addetto alla sala operativa perchè lavora sul radar e “vede” su PPI. Che è stato in sala e riferisce del suo lavoro.

La registrazione del discorso dei tre inizia - ed inizia casualmente per le modalità che si son dette - quando esso è già in corso, ma non deve essere iniziato da molto, se si tiene conto della presenza del terzo che deve aver lasciato il suo CRAM quando si sono già verificati determinati eventi, come si vedrà.

Da non dimenticare che i due controllori di torre, uno quanto meno, quello in turno all'approssimarsi delle 19.00, ma probabilmente anche l'altro, hanno controllato l'avvicinamento e l'atterraggio in pista della coppia di F104 dello Stormo, che ritornano alla base alle 20.45L, che hanno volato in prossimità del DC9 e di cui uno, come provato dalla THR di Poggio Ballone, squocca emergenza generale .

Il discorso comunque è appena agli inizi e la prima questione che vien posta, da Capitani - che fra i tre è quello che pone gli argomenti e più degli altri interviene - è quella dei soccorsi e al proposito si menziona la sigla Falcon Control del Soccorso preceduta dal verbo inglese Call, cioè "(inc.) i soccorsi, scusa (inc.) call ... Falcon Control" (2). Cioè chiama il soccorso. Tutto si può sostenere meno che qui non si parli di questioni attinenti al soccorso. E il Soccorso scatta quando un velivolo scompare. Questa frase, come quelle che la seguono sono al presente. I tre stanno parlando di vicende attuali e non passate da tempo. E a dir il vero, come ben sa colui che viene da Poggio Ballone ed anche i due che sono collegati direttamente con Poggio Ballone, nei tempi immediatamente precedenti a quelli della conversazione presso il CRAM si stanno adoprando (v. telefonate delle 19.52Z e 21.54Z tra Poggio Ballone e Marsala) per la ricerca del DC9 che è scomparso.

E' questa perciò una conversazione tra i due della torre che fanno dei due F104 atterrati poco prima delle 19.00Z, di cui uno che ha squoccato emergenza generale, e uno del CRAM che, oltre a conoscere questa vicenda, sa con ogni probabilità che la rotta dei due F104 è stata per lungo tratto parallela a quella del DC9 e sa con sicurezza della scomparsa del DC9 e delle conseguenti ricerche.

Per questa ragione la conversazione, anche se a volte prende strade diverse e tocca argomenti vari, ha come oggetto principale un qualche evento o una serie di eventi avvenuti recentissimamente. Questo è immediatamente evidente, e sarebbe più che azzardato sostenere il contrario. Oltre alle modalità delle battute, all'uso del presente o di passato prossimo, è il contenuto stesso di esse, come via via si mostrerà, a provare l'attualità delle notizie discusse.

E infatti subito dopo aver parlato di soccorsi e Falcon Control, si introduce l'argomento del Phantom; Phantom che comparirà molteplici volte nell'intera conversazione. Non v'è dubbio che si parli del velivolo così nominato, statunitense ed imbarcato, e di un Phantom in particolare che ha richiamato, colpito con forza l'attenzione dei tre. Il discorso, con buona pace dei minimalisti tra cui coloro che hanno stilato rapporti a spiegazione, ovviamente devianti, della conversazione, attiene a un ben determinato

Phantom, e non a un velivolo teorico, di cui teoricamente si parla. Un Phantom, non a far confusione, un Phantom per cui si pone un problema di traffico - e traffico in senso tecnico, di terminologia radaristica. E infatti “si distanzia”, distanzia da altro traffico. Phantom che si va a mettere. E’ un caso, un caso speciale, che potrebbe indurre preoccupazioni, sospetti od altro, perchè anche “se è, avranno già chiuso tutto”. Qualcosa di strano - le frasi non possono avere altra interpretazione - di abnorme è avvenuto, ma già, nell’ambito di brevissimo tempo, s’è tutto chiuso. Anche i sottufficiali sanno che le “stranezze” le “irregolarità”, quando vi è volontà in tal senso, si nascondono, si chiudono in tempi strettissimi.

Di seguito, ma proprio per questo connesso ed anche perchè prima s’era parlato di un velivolo americano: “l’Aeronautica non ci pensava a mettere, con ogni probabilità, un controllo, e il governo quando sono americani non valgono un cazzo ... cascasse”. A prima vista appare difficile dare un senso a queste battute. Ma di certo si può affermare che Capitani e Giagnorio parlano di qualcosa che la nostra Aeronautica non controlla, e che potrebbe essere gli aerei di nazionalità americana, che, come spesso è emerso, volano e si esercitano senza piani di volo o comunicazioni, perchè guidati dai propri radar; e di governo, cioè autorità italiane che allorchè si trovano di fronte ad entità statunitensi non hanno alcuna possibilità di farsi valere.

Poi Capitani riferisce che quando è ritornato - quindi qualcosa che è avvenuta non lontano nel tempo - “un (inc.) è scoppiato in volo”. Quell’incomprensibile in verità non si può riempire che con la parola velivolo - non si vede cosa d’altro possa scoppiare in volo. Un velivolo cioè è scoppiato in volo. E qui il terzo, quello del CRAM, interviene asserendo che “quello è un Phantom”. Costui sembra conoscere, per motivi allo stato non comprensibili - egli potrebbe aver seguito direttamente sulla strumentazione del CRAM o in cross-tell la visione di altri radar, dando così conferma alle parole del maresciallo Dettori, suo collega al CRAM riportate però da un’affine dopo la sua morte, - che il Phantom di cui stanno parlando è esploso. E la notizia la conoscono anche gli altri, in particolare Capitani, che ritorna da un qualche luogo - altri uffici od articolazioni dell’aeroporto o lo stesso CRAM di Poggio Ballone.

Poi i tre dopo aver discusso delle caratteristiche dell’F104, si pongono il problema di un particolare F104 “che deve sta’ qui o qui” e che “fa vengo via bum!”. Questo particolare F104, sembra così proseguire il discorso, a meno che non vi si inserisca nuovamente il termine Phantom; questo F104, si diceva, non potrà mai “andare appresso all’F15, all’F16”. E questo appare ovvio, perchè “ha un’altra struttura”.

Di nuovo il discorso sul Phantom, che in effetti si può dire l'oggetto principale della conversazione. Ci si chiede dove stesse, se lo si vedesse e si risponde che c'era e lo si vedeva - Capitani e gli altri due. Si asserisce che lo si poteva cercare, e si risponde che aveva gli indicatori che scompaiono - Capitani e il terzo del CRAM. E qui una volta per tutte si deve eliminare una ipotesi che pure s'è tentato di accreditare e cioè che indicatori potesse significare luci di posizione del velivolo. Qui si sta parlando di ricerca sul radar, e gli aerei si individuano sul radar mediante le risposte che essi danno al radar, principalmente le risposte cosiddette di secondario, cioè mediante i SIF, che possono, quando non si vuole essere identificati, essere azzerati o del tutto "spenti". Come evidentemente è successo in questo caso.

Continuano poi discutendo sulle caratteristiche del Phantom fino a quando non si pongono il problema pratico di una intercettazione di un Phantom - salvo un inciso dell'uomo di Poggio Ballone, che riferisce "sono otto stasera no, o a vola' o là", frase che dimostra che stanno parlando di eventi di quella sera, tuttora in corso, di eventi seguiti su radar, di eventi che mostrano la presenza in volo di molteplici aerei.

Comunque il problema è quello della intercettazione "T'arriva un Phantom, devi intercetta' un Phantom ..." quindi le modalità dell'intercettazione e l'avviso che se l'intercettazione è a velocità supersonica ovviamente è meglio evitare ore di volo. Altrettanto ovviamente si deve dedurre da queste frasi che vi è un problema per noi, cioè nello spazio aereo italiano, di intercettare un Phantom, che per tutto quanto già detto prima non può essere che statunitense, e peraltro ha spento anche i SIF. Disponendo la nostra Aeronautica all'epoca solo di F104 come intercettori, l'intercettazione a carico del Phantom deve essere compiuta da un F104.

Viene consigliata - è Giagnorio che parla - una particolare manovra che come s'è visto si chiama snap up, necessaria in due casi, quando l'intercettore non riesce a raggiungere la quota prevista per l'intercettazione portandosi alla stessa quota del target, che nell'ipotesi è al di sopra dei 45.000 piedi, oppure quando l'intercettore non riesce o non vuole portarsi in un intorno della quota del target che gli consenta di sganciare le armi in manovra di "coalitude". Per l'F104 la manovra di "snap up" all'aumentare della velocità diventa sempre più pericolosa e perciò a velocità supersonica ha poche probabilità di successo.

Quindi una frase (71) "E' partito da Napoli per Napoli", che, considerato che si parla sempre di Phantom, può riferirsi a un decollo e atterraggio su portaerei, giacchè Napoli non può interpretarsi, come pure è stato tentato, con Capodichino o Grazzanise.

Immediatamente dopo altra affermazione sul Phantom: “esso arriva a due terzi più”. Essa non si riferisce - è ovvio che il confronto avviene sempre con il possibile velivolo intercettore e cioè l’F104 - nè alla velocità nè alla quota, perchè le prime sono comparabili e quanto a quota l’F104 raggiunge altezze superiori al Phantom. Ci si riferisce invece all’autonomia. Il Phantom in configurazione standard ha autonomia quasi doppia rispetto all’F104.

La superiorità dell’F104 nelle prestazioni dette è confermata dalla frase successiva (73) ove comunque si legge - a parte “quelli finisce che vanno a di’ che non c’erano problemi” - “che l’F104 potrebbe anche essere superiore a (inc.)”.

Emerge a questo punto - e non poteva essere altrimenti - la questione della portaerei (74-78). E’ sempre Capitani a porre l’argomento. Di portaerei si parla; il punto è vedere dove sta la portaerei; una portaerei che non viene trovata in rada - con ogni probabilità a Napoli, perchè qui veniva ancorata in rada - o che non si tenta nemmeno di trovare. E in effetti se si parla di Phantom, si deve parlare anche di portaerei, essendo comunque questo velivolo - che può essere partito, come si dice, anche da un aeroporto - imbarcato.

Dopo tanti discorsi un’ovvia considerazione (90) “E’ ovvio che è caduto”, cui segue altra frase strana (91) che può essere attribuita a più velivoli, “è partito in ritardo”.

Quindi si ritorna all’intercettazione con le affermazioni che - e qui si fa con tutta probabilità riferimento alla quota raggiungibile dall’F104 - “dovrebbe andarsene fino al massimo a livello 450”. Qui, quasi spazientito, Capitani chiede dove è stato mandato il velivolo intercettore. Domanda cui dà ovviamente una risposta l’uomo del CRAM, risposta però incomprensibile, giacchè vi si parla di ritardo, e forse si riferisce al ritardo con cui si sono alzati gli intercettori, ma potrebbe riferirsi, essendo egli a conoscenza delle vicende del DC9, anche a quello della partenza di quest’ultimo velivolo.

Altro riferimento a fatti di quella sera potrebbe essere la frase 111 pronunciata da Giagnorio nei confronti del terzo, che infatti gli risponde. “Scusa una cosa lì su da voi - ulteriore riferimento al sito di Poggio Ballone, collocato ad oltre 600 metri di altezza - ... si vanno a prendere gli equipaggi di volo voi (inc.) con gli aeroplani, i due aeroplani (inc.) due F15 (inc. per 3 sec.)”. Questo discorso potrebbe essere messo in relazione con altre frasi di seguito ove si parla di più velivoli visti sul radar.

Anche la 130 e la 131 potrebbero essere d’interesse. Vi si parla, da parte del terzo, di “Americani che avevano” (130) e subito dopo, da parte di

Capitani, “In Italia (inc.3 sec.) hanno visto il (inc.) avevano richiuso tutto, loro avevano (inc.2 sec.)” (131). Anche qui si parla di “chiusura”, di qualcosa che è stato visto e su cui s’è chiuso tutto.

Come la 134 ove si menzionano “altri due aeroplani”. “Questi mi dicono sempre - è Giagnorio che parla - che questa è una zona dove ci sono altri due aeroplani, quindi non è...”.

Di notevole interesse pure il discorso delle battute 139 e 140. Lì in primo luogo vi si parla degli Stati Uniti che avrebbero interesse, o un interesse, a che l’Italia rimanesse neutrale, su dei requisiti che il nostro Paese potrebbe avere o non avere. E non si comprende se si tratti di un discorso in generale oppure di carenze che si sono manifestate quella sera. In secondo luogo, si ritorna su un argomento, questo di certo attuale, che riguarda l’aeroporto di Ciampino. Qui questo aeroporto voleva sapere e ben si sa che quella sera Ciampino mise in movimento la macchina della ricerca e quindi si rivolse a più siti per sapere del DC9. Poi c’è un comandante di pattuglia che di certo ha fatto qualcosa. E subito dopo delle autorità che decidono, redigono delle normative, lo stesso Ministero Difesa Aeronautica o lo SMA. E comunque questo discorso contorto, ed anche in un certo senso concitato, si conclude con un’affermazione inquietante, “Lì parlano (o anche passano) 3 sul radar.”. C’è qualcuno, cioè qualche sito che riferisce di aver visto tre velivoli sul radar. Alla frase non si può dare assolutamente alcun altro significato.

Della 140 ci sono due versioni, la Franco+2 e la Ibba+1. Ebbene entrambe sono d’interesse. Perché la prima così suona “qua ci sono già due piani di volo che chiedono se gli aerei possono circolare liberamente dal momento in cui si sono alzati”. L’altra: “ci sono quattro piattaforme, lì ti chiedono se gli aerei possono circolare”. Comunque ci sono sempre aerei che chiedono di volare senza seguire determinate traiettorie. Da una parte si parla di piani di volo, dall’altra di piattaforme, che possono essere intese anche come portaerei. C’è sempre un movimento di aerei, che di certo non sono civili. E gli interlocutori fanno sicuramente riferimento a qualcosa successa da poco, che s’è impresso nella loro mente e di cui discutono vivacemente e quasi accalorandosi. Fatti, si potrebbe dire che li hanno scossi.

Un ultimo riferimento è nella frase 179, quasi casuale, al centro di altri discorsi, a dimostrazione che il pensiero dei dialoganti comunque ritorna su eventi vicini e da cui sono rimasti impressionati. “Che poi... però guarda che quello che bisogna guardare è quello che voi avete visto (inc.) come, come forza reale...”. E’ un chiaro riferimento alla visione su radar e quella forza reale è una delle classifiche del Nadge, cioè la consistenza

numerica del segnale di risposta radar. Ovvero, dice, Capitani, si deve accertare quanti velivoli fossero rappresentati da quel segnale, uno, due o più.

Anche la vicenda di questa conversazione testimonia da un lato la malafede delle autorità militari chiamate ad interpretarla, dall'altro la chiusura dei singoli militari protagonisti di essa o comunque dipendenti del sito. Se vi fosse stata la collaborazione di costoro, l'inchiesta non sarebbe rimasta ferma per anni per acquisire brandelli di verità ed avrebbe sicuramente compiuto un salto di qualità notevole, se avessero parlato e detto il vero Capitani, Giagnorio e quel terzo proveniente da Poggio Ballone.

La Commissione dell'ITAV aveva riferito che dalla lettura dei brani della conversazione era emerso che la maggior parte degli stessi non presentava correlazione logica. Ragion per cui si formulava una serie di ipotesi. Poste le definizioni di conversazione interna, esterna, principale e secondaria, queste le ipotesi. 1. Registrazione di una sola conversazione principale; 2. Registrazione di conversazione secondaria attribuibile a "rumore ambiente"; 3. Registrazione secondaria dovuta ad interferenza di altre linee; 4. Residui di registrazioni precedenti; 5. Registrazione di conversazione principale concomitante a conversazione secondaria (rumore ambiente - interferenze); 6. Registrazione di conversazione principale sovrapposta a residui di registrazioni precedenti; 7. Registrazione secondaria (rumore ambiente - interferenze) sovrapposta a residui di registrazioni precedenti. Di ciascuna una dettagliata spiegazione.

Nessuna risposta però sulla natura della registrazione; solo osservazioni di carattere generale, secondo cui, supponendo che essa fosse di bassa qualità, se ne deduceva che potesse trattarsi o di conversazione principale in presenza di anomalie del sistema di registrazione e/o del sistema di trasmissione, o di registrazione di una conversazione secondaria e/o residuo di precedenti registrazioni. Quale differenza dalle risposte del collegio peritale!

Si continua poi con le incertezze, sul numero e la qualificazione professionale degli interlocutori, sull'incoerenza dei dialoghi, sulle canalizzazioni. Si continua con la ricerca di elementi di congruità tra i vari brani. E qui si arriva a individuare un brano relativo ad un evento che presumibilmente ha riguardato velivoli militari e nel quale si confrontano le caratteristiche dei diversi velivoli; un brano relativo ad una non meglio precisata valutazione; un brano relativo probabilmente ad argomenti di carattere personale; frasi non correlabili con alcuno dei brani precedentemente citati, ma riferibili ad un "servizio di sala operativa", nelle quali tra l'altro si fa cenno a soccorsi e ad una portaerei; frasi che non si è

potuto con certezza far rientrare in nessuna delle circostanze sopra riportate. Indipendentemente dal fatto che un militare dell'AM con buona preparazione su velivoli, radar e attività di sale operative, avrebbe d'acchito potuto interpretare la maggior parte delle frasi e il contesto entro cui quella conversazione si svolge. A parte che quello stesso militare, se a conoscenza di fatti e circostanze di quella sera del 27 giugno 80 avrebbe potuto interpretare la quasi totalità degli eventi descrittivi e con immediatezza. A parte ciò si deve rilevare comunque che anche l'AM ammette che lì si parla di soccorsi, di portaerei, di servizi di sala operativa, di evento che ha riguardato velivoli militari.

Ma l'ITAV immediatamente quasi si premura di allontanare certezze e chiarezze. Basandosi sulla frase 111^a pone il dubbio che si tratti esclusivamente di conversazione interna. Quindi, pur ammettendo che possa trattarsi di conversazione di tal tipo, cioè esclusivamente interna, avanza subito due ipotesi ovvero che la conversazione abbia avuto luogo presso la sala operativa della RIV di Roma, o che abbia avuto luogo in altro sito collegato alla RIV di Roma. E conclude: "i riferimenti geografici individuabili attraverso l'analisi delle conversazioni registrate non sono inequivocabilmente riferibili ad un unico sito nè consentono, qualora non si trattasse di "conversazione interna", di definire con certezza i siti interessati".

Dalla capacità di complicare così evidentemente delle cose semplici, se ne possono ricavare dubbi sulla buona fede di questa Commissione ITAV. Ma essa non si ferma qui. Prosegue, apparentemente con buone intenzioni, nella ricerca; nella ricerca in questa parte del documento di riferimenti temporali nei vari brani e/o singole frasi. Queste le conclusioni della ricerca. Il brano 1 non contiene precisi riferimenti temporali. Ma alcune frasi di esso potrebbero indicare un certo collegamento con il brano n.2, per cui potrebbe assumere la datazione di questo. Il brano n.2 contiene riferimenti temporali che lo daterebbero tra l'ottobre 79 e il gennaio 80. Il brano n.3 contiene un riferimento temporale che parrebbe supporre che la conversazione non si sia svolta il venerdì 27 giugno 80. Tra le singole frasi collegabili ad un servizio di sala operativa, la 35 contiene un riferimento temporale, che daterebbe la conversazione in epoca successiva al 24 gennaio 80. Solo le frasi 2, 74, 76, 84, 86, 89, 90 e 91 potrebbero per il loro contenuto riferirsi alla sera del 27 giugno 80, ancorchè non sussistano riferimenti temporali che consentano di rendere incontrovertibile tale datazione.

Se ne deduce, secondo la Commissione, che "l'esistenza di riferimenti temporali non sicuramente correlabili tra loro, farebbe supporre che ci si

trovi davanti a brani/frasi risalenti a periodi diversi; quindi le singole frasi potrebbero risultare non attribuibili ai tre interlocutori indicati”. E quindi “le incongruenze spazio-temporali evidenziate sembrano inconciliabili con l’ipotesi che la registrazione in esame sia riferita esclusivamente ad una “conversazione interna” svoltasi presso un unico sito e con l’ipotesi che gli interlocutori siano sempre gli stessi per tutta la durata delle registrazioni e che quindi le singole frasi siano state correttamente attribuite”.

Delle conclusioni così dubbiose - nelle quali appaiono anche doglianze per non aver potuto esaminare direttamente il nastro, ma copia di esso potrebbe essere stata estratta prima dell’accantonamento per le inchieste od anche dai periti di parte per più versi collegati all’AM - conclusioni cioè che escludono qualsiasi certezza, di fronte alle nitide conclusioni peritali, mai contestate da alcuno, inducono a stimare che al di là della buona fede vi possano essere intenti di impedire accertamenti e conoscenze degli inquirenti.

Questo al riguardo dell’amministrazione dell’Arma. Quanto ai singoli militari che sono stati escussi, essi si sono rivelati tra i più reticenti tra i tanti testi dell’AM esaminati nel corso di questa istruttoria. Con l’aggravante che costoro erano a conoscenza di fatti di massimo rilievo per l’inchiesta. Hanno ammesso, e solo dopo estenuanti verbalizzazioni negative, esclusivamente ciò che non potevano negare. Hanno taciuto sul terzo personaggio in torre, impedendo che si individuasse un elemento fondamentale della ricostruzione, un soggetto che con ogni probabilità proveniva dalla sala operativa del radar di Poggio Ballone e che quindi, ove avesse assunto atteggiamento diverso dai tanti, principalmente da Capitani e Giagnorio, avrebbe potuto dare un contributo notevolissimo alla soluzione di nodi tra i più intricati dell’inchiesta. Hanno taciuto sui contenuti delle loro dichiarazioni, asserendo, del tutto incredibilmente, di non ricordare o di non capire. Mentre con risposte positive si sarebbero potuti riempire vuoti in passaggi basilari delle vicende della base di Grosseto e del CRAM di Poggio Ballone e conferma sulla ricostruzione di eventi essenziali di quella sera.

Al termine dell’analisi per identificare i testi più certi di questa comunicazione e dei tentativi di interpretazione non può dimenticarsi, dopo che si è accertato che gli interlocutori parlano diverse volte di Falcon, di F104, di intercettazioni di F15 e F16 da parte di un velivolo inadeguato, di velivolo esploso, che di Falcon si parlava anche in una comunicazione telefonica del sito di Ciampino.

La conversazione di Grosseto e la comunicazione di Ciampino prendono le mosse a pochissimo tempo di distanza l'una dall'altra; la prima a 20.04, la seconda a 20.41. Anche le battute d'interesse di Ciampino provengono dall'interno, non appartengono cioè a un colloquio telefonico bensì sono la registrazione di un qualche dialogo interno alla sala ove è installata l'utenza telefonica registrata. Tra le due conversazioni ci sono più punti in comune.

Si rammentino quelli che erano i commenti provenienti dall'interno della sala durante questa telefonata che intercorreva tra l'ACC e l'Ambasciata statunitense. La più parte di questo commento è in romanesco e spesso vengono usate male parole. Le voci appartengono a quattro diverse persone. Quella che più si agita è X3, che con buona probabilità è stata identificata, sia da colleghi escussi sia dalla somiglianza con la voce delle battute in cui si qualifica, nel colonnello Guidi.

Tutti si preoccupano di avere al più presto il contatto con gli Americani - e anche quelli di Grosseto più volte hanno fatto riferimento agli Americani. Poi parlano di esercitazione, quindi affrontano la questione dell'autonomia del DC9, probabilmente per tentare di capire dove quel velivolo potesse esser finito. Inoltre il Soccorso, altro tema toccato dai Grossetani della torre. Nuovamente il contatto con gli Americani "(inc.) telefoni a Sigonella e gli dici: ma quando lì è cascato un Phantom, chi cazzo chiamate degli Americani? Ecco, è cascato un Phantom, dimme chi devo chiamà!".

Gli argomenti sembrano coincidenti; avvengono nello stesso ambito di tempo; sono persone che parlano senza preoccupazioni di essere registrate. E parlano, non sembra che possa esservi dubbio, delle stesse questioni. Sono questioni che infervorano coloro che le trattano: a Ciampino quasi vanno in escandescenze, a Grosseto alzano, specie Capitani, il tono delle voci. E' qualcosa - sono impossibili altre interpretazioni - che è successo, è successo da poco; sono fatti gravi ed urgenti.

Ma v'è di più: le battute della torre di Grosseto inducono a dare un significato diverso a quelle dell'ACC di Ciampino, in particolare sul Phantom. Grosseto sembra parlare di un Phantom realmente esistente, ma se così è, anche le grida di Guidi sul Phantom non possono essere considerate delle battute a mo' di esempio, ma delle affermazioni vere e proprie. Il tono potrebbe essere reputato non semplicemente esemplificativo, ma drammaticamente assertivo. Certo non può dirsi che ogni qualvolta cade un aereo civile si verificano tante "stranezze" e che addirittura, in casi di ordinari incidenti di volo, il responsabile della RIV di Roma dica "quando lì è cascato un Phantom, chi cazzo chiamate degli Americani?" e "Ecco, è

casato un Phantom, dimme chi devo chiamà!” e gli operatori della torre di Grosseto in compagnia con ogni probabilità di un operatore del CRAM di Poggio Ballone dicano, dopo aver parlato di Phantom, Phantom che si prende e si distanzia, Phantom che si va a mettere..., e di Americani, che qualcosa è caduta, è scoppiata in volo.

Vicende che colpiscono, univoche, che non ammettono più interpretazioni, sulle quali si ritornerà più oltre, allorchè si tenterà di spiegarne il significato della storia del cd. memoriale Naldini, ovvero delle dichiarazioni di costui a un suo conoscente, certo Crociani, storia che ha punti in comune con la conversazione della torre di Grosseto e dell'ACC di Ciampino.

5.8. La morte di Finetti Giovan Battista, già sindaco di Grosseto.

In data 23.01.83 perdeva la vita in un incidente stradale Finetti Giovan Battista, sindaco di Grosseto nel 1980. Secondo alcune testimonianze costui era venuto a conoscenza, da ambienti aeronautici, che la sera del 27.06.80 dalla base di Grosseto erano decollati due caccia italiani per abbattere un aereo di nazionalità libica, e che il DC9 sarebbe stato colpito, da un missile a testata termica, in quanto l'aereo libico avrebbe usato come schermo il DC9.

Nel giugno 88 veniva escusso Di Rienzo Carlo, giornalista del “Tirreno”. Lo stesso riferiva che durante il mese di luglio 81, mentre si trovava nella redazione grossetana del detto giornale, entrò un ufficiale dell'AM per avere un colloquio con il capo redattore Bottinelli. Dato che l'ambiente era unico il Di Rienzo poté ascoltare la conversazione tra i due. L'oggetto della conversazione era la tragedia di Ustica, e si disse che il DC9 era stato abbattuto da un missile. L'ufficiale riferì in particolare al Bottinelli che vi era stato un allarme determinato dall'invasione dello spazio aereo da parte di un velivolo sconosciuto. Dalla base di Grosseto si erano levati degli intercettori che avevano raggiunto l'aereo non identificato e dopo aver tentato di mettersi in contatto con esso, avevano in un primo tempo sparato, e successivamente lanciato dei missili. L'aereo sconosciuto, che a dire dell'ufficiale sarebbe stato di nazionalità libica, per sfuggire ai caccia inseguitori, effettuò una manovra in modo da inserirsi sulla rotta del DC9; ed in conseguenza l'aereo civile sarebbe stato colpito dal missile lanciato dagli intercettori per colpire il velivolo sconosciuto. Il Di Rienzo riferì di essere rimasto colpito dalla vicenda e propose al Bottinelli di preparare un articolo

sull'argomento, ma quest'ultimo minimizzò il fatto dicendo che la vicenda era nota a tutti. (v. esame Di Rienzo Carlo, GI 07.06.88).

Bottinelli Claudio, dopo aver preso atto della dichiarazione del Di Rienzo ha riferito di non escludere di aver avuto nell'81 colloqui con personale dell'AM. Lo stesso precisava che a Grosseto all'epoca circolava voce sull'abbattimento del DC9 Itavia. Voce che gli era stata riferita dall'allora sindaco di Grosseto, poi deceduto, che l'aveva raccolta da ambienti aeronautici. Questi gli aveva riferito che il DC9 era stato colpito nel corso di un intervento di due caccia italiani decollati dalla base di Grosseto, che avevano ricevuto l'ordine di abbattere un aereo di nazionalità libica. Il DC9 sarebbe stato colpito, nell'occasione da un missile a testata termica, in quanto l'aereo libico avrebbe usato come schermo il DC9 (v. esame Bottinelli Claudio, GI 21.06.88).

A seguito delle dichiarazioni dei due giornalisti in data 08.08.88 veniva emesso un decreto di acquisizione presso l'aeroporto militare di Grosseto del registro dei voli avvenuti il giorno 27.06.80, e dell'ordine di servizio del personale addetto al radar e alla torre di controllo.

Venivano così acquisite fotocopie dei registri di volo relativi al mese di giugno 80 del 9° e 20° Gruppo di volo e un elenco del personale in forza alla sezione traffico aereo del mese di giugno 80. Il tenente colonnello Fabrizio Draghi, capo Ufficio Operazioni dichiarava che il giorno 27.06.80 nessun velivolo dello Stormo era stato impegnato in esercitazione nazionale o Nato e che i velivoli da addestramento del 20° Gruppo normalmente non volavano con armamento reale. (v. dichiarazione Draghi Fabrizio, verbale acquisizione Nucleo PG CC. del 12.08.88)

Nel 92 sono stati disposti accertamenti per verificare se dopo la morte del sindaco Finetti i congiunti fossero in possesso di documentazione connessa all'evento di Ustica, o di qualche informazione ad esso riconducibile. In data 05.03.92 veniva escussa tale Rossi Annunziatina, impiegata presso l'agenzia viaggi "Across", per sapere se avesse, a suo tempo, ricevuto delle confidenze relative al disastro aviatorio di Ustica, da parte del Finetti prima della sua morte avvenuta nel gennaio 83. Costei riferiva che il predetto non le aveva mai accennato alcunchè al riguardo. Lo stesso nell'ultimo periodo prima della morte appariva fortemente provato; tuttavia ella riteneva che le ragioni di ciò fossero riconducibili alla sua attività politica, essendosi dimesso alcuni mesi prima dalla carica di sindaco di Grosseto, per divergenze con il proprio partito sulla linea politica. La Rossi affermava che l'incidente che aveva causato la morte del Finetti, per le sue modalità e circostanze, era sicuramente di natura accidentale. Interpellata circa il possesso di documenti o scritti del Finetti, la predetta

riferiva che, dopo la morte dello stesso, l'appartamento che questi occupava era stato visitato dalla moglie Perin Marta, la quale aveva prelevato tutto quanto ivi contenuto. La Rossi riferiva di custodire ancora la borsa contenente alcuni documenti, che il Finetti aveva la sera dell'incidente. Tale borsa veniva consegnata a personale della Digos di Grosseto, che ne esaminava il contenuto, appurando che si trattava di documenti attinenti all'attività politica del Finetti, fotocopie di articoli concernenti la storia del PCI, nonché due copie del quotidiano l'"Unità" del 28.11.82 e 23.01.83 con allegata un copia di "Rinascita" del 21.01.83.

Da queste indagini non emergeva nulla di pertinente per l'inchiesta. Nella stessa giornata venivano escussi anche Perin Marta e Finetti Alessio, rispettivamente coniuge e figlio del Finetti. Costoro riferivano di non essere a conoscenza di alcun particolare concernente l'inchiesta di Ustica; ritenevano inoltre che l'incidente stradale occorso al congiunto fosse certamente di natura accidentale. Sulla documentazione conservata presso l'abitazione occupata dal Finetti, la Perin dichiarava di averla completamente distrutta. L'incidente stradale che aveva cagionato la morte del Finetti presentava tutte le caratteristiche di un evento casuale - il Finetti era stato investito da un motociclo condotto da un ragazzo, mentre stava raggiungendo una tabaccheria sita sul bordo della statale ad Istia d'Ombrone. Anche questo evento non può assolutamente rientrare nell'elenco delle morti strane.

5.9. La morte del colonnello Tedoldi.

Alle ore 18.45 del 3.08.80 in località Mont'Alzato di Capalbio (GR), sulla statale Aurelia, si verificava un incidente stradale nel quale perdeva la vita il colonnello dell'AM Tedoldi Pierangelo, che avrebbe dovuto assumere di lì a qualche mese l'incarico di responsabile della base di Grosseto.

L'incidente era avvenuto secondo la seguente dinamica: Tedoldi Pierangelo, alla guida della propria autovettura Fiat 132, percorreva la strada statale Aurelia con direzione di marcia Roma-Grosseto con a bordo i propri familiari. Giunto in località Mont'Alzato, immediatamente prima della stazione di servizio IP, mentre si trovava spostato oltre la mezzera stradale, si scontrava violentemente con la parte anteriore sinistra del mezzo contro la parte anteriore sinistra di un'auto Mercedes condotta da Pazzagli Fulgenzio. Quest'ultimo percorreva la stessa statale in senso contrario. In seguito allo scontro perdevano la vita Tedoldi Pierangelo ed il figlio David.

Il Distaccamento di Polizia Stradale di Orbetello (reparto che effettuò i rilievi tecnici dell'incidente), ha ritenuto che il Tedoldi, giunto in prossimità

della stazione di servizio, si sia trovato davanti a breve distanza, altra autovettura che procedeva lentamente dovendo voltare a destra per entrare nella stazione di servizio. Per evitare il tamponamento il Tedoldi effettuò una sterzata a sinistra superando la mezzera della carreggiata mentre dal senso opposto giungeva l'altra autovettura condotta dal Pazzagli.

Nel marzo 92 veniva escusso Fochetti Silvano comandante del distaccamento di Polizia Stradale di Orbetello (GR), il quale confermava la dinamica dell'incidente così come riportata nel rapporto del 10.08.80. Riferiva anche che l'incidente rientrava nella normale casistica dell'infortunistica stradale. (v. esame Fochetti Silvano, GI 05.03.92).

In quello stesso mese veniva escussa la moglie del colonnello Tedoldi, Giustini Giuliana, la quale riferiva che il marito all'epoca della tragedia di Ustica era in licenza e prestava servizio al 1° Reparto dello SMA; dall'ottobre dell'80 avrebbe dovuto assumere il Comando dell'aeroporto di Grosseto. In merito all'evento di Ustica la suddetta riferiva che non fu mai oggetto di discussione con il marito e che le poche notizie di cui erano a conoscenza le avevano apprese dai giornali. Sull'incidente stradale occorso al marito aggiungeva che le cause erano state di natura accidentale. (v. esame Giustini Giuliana, GI 06.03.92).

A questo incidente si è voluto dare un qualche collegamento con il disastro di Ustica ed inserirlo nell'elenco delle morti strane. Non v'è chi non veda che tra i due eventi non v'è assolutamente alcuna connessione.

5.10. La morte di Nutarelli e Naldini e il cd. memoriale Naldini.

Anche la morte di Nutarelli e Naldini nel disastro di Ramstein è stata collocata nel lungo elenco delle morti sospette. Ustica è stata collegata a Ramstein, nel senso che Ramstein sarebbe la conseguenza di un'azione dolosa a danni dei predetti due piloti, posta in essere per eliminare due testimoni rilevantissimi per la ricostruzione della strage dell'80.

Sono state compiute molteplici attività istruttorie, come sono stati esaminati gli atti dell'inchiesta compiuta dai militari sul fatto, trasmessi dallo SMA, nell'intento di accertare eventuali collegamenti tra i due eventi. Nulla di positivo allo stato è emerso.

Ciononostante resta che Nutarelli e Naldini proprio per aver volato con ogni probabilità quella sera in prossimità della rotta del DC9 e per essersene discostati all'altezza di Grosseto verso cui ripiegavano in emergenza - quanto meno velivoli di quel gruppo che si era levato in volo tra

le 19.30 e le 19.40 locali ed era rientrato tra le 20.30 e le 20.45, squoccando emergenza generale - di certo erano a conoscenza di più circostanze, relative alle ragioni per cui si erano avvicinati al DC9, a quelle per cui se ne erano allontanati, alle ragioni per cui era stata squoccata l'emergenza e di quale specie fosse tale emergenza.

Non solo: certo essi sapevano e potevano forse anche riferire un giorno la verità; ma che essi sapessero, lo sapevano anche altri, tutti coloro cioè che erano in grado di leggere ed hanno letto i tabulati di Poggio Ballone. Oltre, ovviamente gli operatori di Poggio Ballone e quelli dell'aeroporto di Grosseto, in primo luogo della sua torre.

A questo fatto si collega la vicenda del cd. memoriale di Naldini, vicenda dai contorni inquietanti, che nasce nel '93 dalle dichiarazioni di Crociani Andrea, imprenditore fiorentino, già amico del detto Naldini.

Essa prende le mosse dalle dichiarazioni rese da tal Guidi Silvano, giornalista di Famiglia Cristiana, il quale escusso in data 30.11.93 dichiara di aver avuto delle confidenze da un ex imprenditore di Firenze, tale Andrea Crociani, il quale tra i tanti misteri d'Italia gli parlò anche di Ustica. Il Crociani disse di essere a conoscenza dell'esistenza di un documento testamento redatto da Mario Naldini, pilota dell'Aeronautica che era deceduto nell'incidente di Ramstein e che stando alle cronache dei giornali era insieme a Nutarelli in volo la sera del disastro di Ustica. Il memoriale, sempre secondo il Crociani, avrebbe contenuto indicazioni specifiche sulla missione di quella sera. Di quel documento ve n'erano tre esemplari, di cui uno in possesso della vedova di Naldini, l'altro in mano ad un comune amico il dr. Claudio Siciliano e l'ultimo in mano al Crociani Andrea.

Successivamente il giornalista Guidi incontrò i genitori del colonnello Naldini, i quali non si mostrarono assolutamente a conoscenza di quanto detto dal Crociani. Ebbe pure un incontro con la vedova del Naldini, la quale riferì anch'essa che nulla sapeva di un memoriale del marito, nè tantomeno sapeva della storia di Ustica.

In un successivo incontro del 25.02.94 il Guidi spontaneamente consegnava la cassetta di una parziale registrazione tra lui e il Crociani.

Per effetto delle sopraddette dichiarazioni veniva escusso Crociani Andrea, il quale in data 20.12.93 dichiarava di aver conosciuto il pilota Naldini Mario intorno al 1980, in quanto gli era stato presentato dal dr. Siciliano Claudio, amico comune. Aveva frequentato la famiglia del Naldini fino al momento in cui questi era stato trasferito alle Frecce Tricolori intorno al 1985-86.

Aveva incontrato il Naldini a Firenze a piazza della Signoria tra il 1987 e il 1988; era in compagnia di una donna diversa dalla moglie;

sembrava preoccupato. Alcuni mesi dopo il Naldini lo aveva chiamato per telefono e gli aveva chiesto un appuntamento a Firenze; la sera andarono a cena in un ristorante a Piazzale Michelangelo. Qui il Naldini gli confidò: “Io sono stato testimone della strage di Ustica”. Gli confidò, inoltre, che la sera del disastro gli era stato ordinato di intercettare due aerei che si trovavano in una determinata rotta senza autorizzazione e che seguivano nella scia l’aereo civile autorizzato, che poi altro non era che il DC9 dell’Itavia che cadde quella stessa sera ad Ustica. Seguì i due aerei, ma arrivati all’altezza probabilmente di Gaeta, gli venne ordinato di rientrare. Al momento del rientro non poté usare l’apparato radio di bordo per le comunicazioni. Quella sera, concludeva queste sue dichiarazioni, furono abbattuti due velivoli, uno dei quali era quello civile. Aggiunse che era intenzionato a scrivere una memoria in cui avrebbe indicato tutto quello di cui era a conoscenza, descrivendo anche i dettagli tecnici sul volo di quella sera, allegando un manoscritto con le istruzioni per l’eventuale uso di tale memoria.

Quando nell’88 apprese della morte del Naldini non riferì alle autorità quanto gli era stato confidato in considerazione del fatto che Naldini gli aveva chiesto di rendere pubbliche le sue confessioni soltanto in caso di gravi difficoltà dei propri figli.

Ha conosciuto il giornalista Guidi di Famiglia Cristiana; con lui ha parlato più volte della vicenda di Ramstein, lasciandogli peraltro intendere che era in possesso di uno dei memoriali scritti dal Naldini sulla vicenda di Ustica, anche per incitarlo ad effettuare delle indagini sul caso.

Escusso successivamente precisava di aver riferito al Guidi di aver visto il memoriale e che probabilmente doveva essere in possesso della moglie del Naldini, aggiungendo di non aver mai detto al Guidi di esserne in possesso di una copia. In seguito a tale dichiarazione gli è stato contestato che in una registrazione consegnata dal giornalista Guidi alla PG, relativa ad una conversazione tra loro due, emergeva l’affermazione di persona che, secondo le dichiarazioni del Guidi era esso Crociani, affermazione, in relazione al possesso del memoriale di Naldini, di tale fatta: “Io ho una copia, fotocopiata nel mio ufficio, una l’ha Siciliano e l’altra la moglie. Basta, non esistono altre”. Così rispondeva: “Ho detto ciò al fine di togliermi di dosso il Guidi che mi assillava di continuo con telefonate”, specificando “Confermo che la mia famiglia e quella di Naldini si sono frequentate in alcune occasioni. Ci siamo visti per circa 15 volte”, pur avendogli contestato che la Chiarini, moglie del Naldini, aveva riferito di non aver mai conosciuto né lui, né la sua famiglia (v. esame Crociani Andrea, PG 20.12.93).

Sulla vicenda, di notevole interesse per la ricostruzione dei fatti, sono stati esaminati diversi testi.

Werner Reith, giornalista tedesco del quotidiano Tageszeitung, escusso in data 08.03.91, ha confermato il contenuto di un articolo a sua firma apparso su detto quotidiano in data 20 del gennaio precedente. Aveva appreso dalla stampa italiana del fatto che i due piloti deceduti a Ramstein nell'88, erano in volo la sera del 27.06.80 qualche minuto prima della caduta del DC9 Itavia. Nell'articolo sosteneva l'ipotesi del sabotaggio sulla base di più argomentazioni: che l'incidente non fosse riconducibile ad un errore del pilota, giacchè questi aveva un'esperienza di 4500 e più ore di volo; che dovesse escludersi il black-out da accelerazione, perchè il pilota aveva compiuto una serie di manovre razionali, fino all'incidente ed anche per evitare l'incidente; che le manovre di Nutarelli, il solista, fossero spiegabili con il difetto di funzionamento di strumenti, specie l'altimetro, o di altre apparecchiature come l'acceleratore o la cloche, o addirittura con disturbi dall'esterno come shock elettronici. Il teste aggiungeva che l'inchiesta sull'incidente di Ramstein era stata condotta secondo regole NATO, perchè quell'aeroporto apparteneva alla struttura NATO. L'inchiesta condotta dalla parte italiana a suo dire era sino a quel tempo coperta da segreto. Aveva saputo dal magistrato inquirente di Zweibruecken Norbert Dexheimer, competente per territorio sull'incidente, che un rapporto finale giudiziario non era mai pervenuto agli atti nonostante l'impegno in tal senso dell'Ambasciata italiana nel settembre 88.

Quindi gli esami delle mogli dei due piloti e delle due donne ad essi in quel periodo sentimentalmente legate, e cioè Chiarini Wilma e Risaliti Leri, Bettinelli Eleonora e Meli Laura.

Chiarini Wilma, vedova Naldini, dopo avere confermato le dichiarazioni rese nel gennaio del 92, - in cui affermava di non rammentare alcunchè sulla sera del 27.06.80; che il marito non le aveva mai parlato di un suo volo proprio quella sera; che costui escludeva l'ipotesi di un missile italiano, perchè altrimenti il fatto sarebbe venuto a conoscenza di troppe persone; che comunque egli sosteneva l'ipotesi della bomba interna - ha riferito di aver ricevuto la visita non preavvisata del giornalista Guidi Silvano di Famiglia Cristiana, il quale da alcuni giorni tempesta di telefonate i suoi suoceri, per via delle rivelazioni ricevute da Crociani Andrea, che gli avrebbe riferito dell'esistenza di un memoriale redatto dallo stesso Naldini sulla vicenda di Ustica. Ha dichiarato di non ricordare di aver mai conosciuto il Crociani né tanto meno la sua famiglia, di non esser mai stata in possesso di alcun documento lasciatole dal marito relativo al volo effettuato la sera del disastro.

Per quanto concerneva in particolare eventuali commenti espressi dal Naldini sulla vicenda del DC9, la Chiarini ha ribadito che il marito era convinto dell'ipotesi della bomba a bordo del velivolo e ha ammesso che le aveva detto che la sera del disastro era rientrato alla base, da un volo circa 20 minuti prima dell'evento. Ha riferito di aver ricevuto la visita di un giornalista, di cui non ricordava il nome, che le aveva chiesto se fosse stata disponibile ad un incontro con il generale Cinti, che sarebbe stato in possesso di alcune foto scattate da un satellite il giorno della tragedia di Ramstein e dalle quali si vedevano quattro furgoni situati in posizione tale da influire con i loro congegni sui meccanismi degli aerei; ma non aveva accettato la proposta (v. esame Chiarini Wilma, PG 04.01.94).

Bettinelli Eleonora, amica del Naldini, dopo avere confermato la deposizione del febbraio 92, nella quale aveva affermato di non aver mai parlato con lui di Ustica nè di particolari missioni - ha dichiarato di non avere mai appreso dal Naldini che egli era stato in volo fino ad un quarto d'ora prima del disastro di Ustica. Ha ricordato di essere stata nel gennaio dell'85 a Firenze insieme al Naldini, ma che in quella circostanza costui non incontrò nessuno. Ha riferito che il Naldini a Firenze aveva un intimo amico, ma di non ricordarne il nome, escludendo comunque che si trattasse di Siciliano o di Crociani, nomi per lei completamente nuovi. Naldini nel corso di quella visita era stato particolarmente accorto a non farsi vedere da nessuno dei suoi parenti e amici (v. esame Bettinelli Eleonora, DCPD 05.01.94).

Risaliti Leri, vedova del Nutarelli, dopo aver confermato le dichiarazioni rese nel gennaio del 92, ha dichiarato di non ricordare di aver parlato o commentato con il marito la tragedia di Ustica, non rammentando, tra l'altro, se il marito quella sera fosse in volo e se la sera fosse ritornato a casa. Ha ricordato soltanto di un commento espresso dal Nutarelli al generale Mura, in cui esprimeva dubbi che l'aereo fosse caduto a causa di una bomba. Ha affermato anche di non avere mai conosciuto il Crociani, né di essere a conoscenza di memoriali sulla vicenda di Ustica. Ha confermato la circostanza riferita dalla Chiarini relativa alla visita di un giornalista per incarico del generale Cinti, che chiedeva un incontro, ricordando anche il nome del giornalista, tal Fubini di Avvenimenti (v. esame Risaliti Leri, DCPD 04.01.94).

Meli Laura, amica del Nutarelli, dopo aver confermato la deposizione resa nel febbraio 92 ha riferito che nel 90 ha ricevuto, per circa sei mesi, alcune telefonate anonime. L'anonimo interlocutore, le chiedeva se era la moglie di Nutarelli e se era a conoscenza di circostanze sulla morte di Nutarelli e Naldini, l'aveva minacciata, in particolare di "stare attenta ai

propri figli”. Ha confermato la cena svoltasi a Pratica di Mare nell’84 della quale aveva già fatto riferimento nella precedente deposizione. L’occasione era nata a seguito di un cocktail organizzato all’aeroporto di Pratica cui aveva partecipato la pattuglia acrobatica ed erano intervenute varie Autorità. Con lei erano, Naldini, Nutarelli, certo Petrini, pilota di riserva della pattuglia delle Frece Tricolori, e la ragazza di costui. Quella sera si parlò di Ustica ed il Naldini espresse la convinzione che la causa della caduta dell’aereo DC9 era da addebitarsi alla collocazione di una bomba a bordo dell’aereo, dando una matrice mafiosa alla strage; il Nutarelli invece troncò il discorso dicendo “Smettila, lo sanno tutti, lo sai benissimo che lo hanno buttato giù”. Nessuno dei due aveva fatto riferimento a che fossero stati in volo a pochi minuti prima del disastro.

Le consta che Naldini e Nutarelli, pur essendo addestratori, compivano anche missioni operative con i velivolo F104, e ove ve ne fosse stato bisogno e comunque su disposizione del comandante della base aerea, essi avrebbero potuto essere comandati per missioni operative a bordo di velivoli intercettori F104.

Indicava poi in certo Precorvi Ferdinando, già pilota AM una persona, che per i forti vincoli di amicizia con Nutarelli, avrebbe potuto ricevere da costui confidenze. Come indicava in Caso Moreno, anch’esso pilota, al tempo di Grosseto, altra persona in grado di riferire sulle attività dei due in quel periodo (v. esame Meli Laura, DCPD 04.01.94).

Petrini Augusto, ufficiale pilota AM, ha riferito che i piloti Naldini e Nutarelli, nel 1980 prestavano servizio presso la base di Grosseto come piloti istruttori e non come piloti operativi. Gli stessi volavano a bordo di velivoli TF104, adibiti per l’addestramento dei piloti. A suo dire è incomprensibile quanto riportato dalla stampa, cioè che sarebbero stati incaricati di intercettare dei velivoli non autorizzati. Gli è stato mostrato il libretto “stralcio voli” su cui erano riportati i voli effettuati la sera del 27.06.80. Vi ha rilevato che il Nutarelli ed il Naldini quella sera si erano alzati in volo, alle ore 19.30 per svolgere una missione di addestramento denominata “Chase”. Tale missione consisteva nel seguire come target un velivolo con un allievo pilota “solista”, che nel caso era Giannelli. Ha riferito che durante la missione non è possibile abbandonare il pilota solista; qualora si fosse presentata la necessità, altro velivolo con istruttori a bordo avrebbe dovuto prendere in consegna il “solista”. Ha conosciuto il Nutarelli ed il Naldini nel 1981 a Grosseto, dove si era recato per effettuare la conversione su un velivolo F104S.

Non ricorda l’incontro conviviale di Pratica di Mare di cui parla la Meli. Ricorda altre cene, ma a suo dire mai si sarebbe parlato in queste

occasioni di Ustica. Asserisce solo che “come pilota qualsiasi incidente a un velivolo è materia di conversazione”. Nè Naldini nè Nutarelli gli avevano mai detto di essere stati in volo la sera della caduta del DC9 (v. esame Petrini Augusto, DCPD 03.01.94).

Precorvi Ferdinando, già pilota AM presso il 5° Stormo di Rimini, aveva conosciuto il pilota Nutarelli ed era stato a lui legato da profonda amicizia. Ma mai quegli gli aveva parlato di fatti specifici relativi ad Ustica nè tantomeno di essere stato in volo quella sera. Avevano sì commentato più volte l'evento a seconda delle notizie che apparivano sui mezzi di informazione, ma non ricorda se Nutarelli “parteggiasse più per l'una o per l'altra delle ipotesi”. Ma “conoscendo la preparazione e il senso di responsabilità dei piloti militari ed il fatto che Nutarelli sul lavoro era molto serio e credeva in quello che faceva, questi se avesse saputo qualcosa o se avesse visto o partecipato la sera dell'evento ad una missione, sicuramente non lo avrebbe mai svelato a nessuno nè tantomeno a me” (v. esame Precorvi Ferdinando, PG 05.02.94).

Da queste vicende emerge che, per vie diverse, entrambi quei due piloti sostenevano che il DC9 era stato abbattuto. Naldini nelle sue confidenze a Crociani, Nutarelli al cospetto di più persone in un'occasione conviviale. Potrebbe affermarsi che proprio in questa occasione aveva mostrato di essere di parere diverso, ma con ogni probabilità egli tirando fuori in presenza di Nutarelli, siciliano, la matrice mafiosa e la bomba, aveva inteso semplicemente provocarlo. Riprova ne è la risposta immediata del provocato, ferma, perentoria che chiude il discorso e certamente impegnativa perchè poteva apparire come una rivelazione, da parte di chi poteva sapere, di un segreto. Conferma, questa risposta, anche di quella messa in dubbio dell'ipotesi bomba, formulata sempre dal Nutarelli al generale Mura.

In data 29.12.93 veniva emesso un decreto di perquisizione presso l'abitazione di Crociani Andrea, in località Bucine (AR) al fine di rinvenire atti o documenti, provenienti dal defunto Naldini Ivo, o comunque contenenti notizie ed informazioni dallo stesso provenienti, od attinenti alla strage di Ustica. La perquisizione dava esito negativo; veniva soltanto sequestrato un cartoncino riportante l'intestazione “Senato della Repubblica” recante sul retro scritti a mano sette punti di diversa argomentazione, dei quali il sesto era sotto l'indicazione “Ustica”.

Cinti Mario è stato consulente di parte chiamato in causa dalla Chiarini. A lui è stata data lettura delle dichiarazioni rese da costei nella parte relativa all'incontro da lui stesso richiesto. In merito il generale ha riferito di aver sì chiesto al giornalista Fubini di prendere contatto con la

vedova del pilota Naldini per un incontro, ma che il motivo della richiesta era di verificare l'esattezza delle informazioni riportate dalla stampa sul fatto che il Naldini fosse stato l'ultimo pilota a rientrare alla base, un quarto d'ora prima dell'evento di Ustica. Sulle foto scattate da un satellite, dalle quali si sarebbe rilevata la presenza di furgoni che potrebbero aver ospitato armi a radiofrequenza capaci di influire sulla strumentazione avionica degli aerei a Ramstein, ha negato di esserne in possesso (v. esame Cinti Mario, PG 12.01.94)

Purgatori Andrea, giornalista del Corriere della Sera, aveva riferito di aver parlato con Meli Laura, amica del pilota Nutarelli, sulla vicenda di Ustica, con particolare riferimento alle connessioni con il disastro di Ramstein. Sul contenuto del colloquio avuto con la Meli dichiarava però di non poter rispondere, avvalendosi del segreto professionale, e così non fornendo il nominativo della persona che lo aveva messo in contatto con la donna (v. esame Purgatori Andrea, PG 12.01.94).

Guidi Silvano, giornalista di Famiglia Cristiana, ha riferito di aver conosciuto il Crociani nel gennaio del '93 in occasione di un servizio giornalistico relativo a proprietà immobiliari di esponenti di rilievo del Partito Socialista in Toscana. Dopo aver lavorato per qualche giorno con il Crociani e discusso anche sulla vicenda di Ustica, questi gli aveva detto di essere stato amico di vecchia data del Naldini e di aver copia del documento-testamento, a lui consegnato dal dr. Siciliano, amico di famiglia del Naldini. Egli aveva provato più volte di incontrarlo nuovamente, per tentare di leggere quel documento, cioè la memoria su Ustica redatta dal Naldini, ma il Crociani non si era più presentato agli appuntamenti. Al fine di accertare l'esistenza del documento il Guidi tentò anche di fissare un incontro con i genitori del Naldini, ma anche qui con esiti negativi. Successivamente aveva deciso di andare a casa della vedova a Firenze, con la quale ebbe un colloquio di circa mezz'ora. Ha confermato di aver riferito sia alla vedova di Naldini che ai genitori, di essere in possesso di una registrazione di conversazione tra lui e Crociani e che, se del caso, avrebbe potuto farla ascoltare. Tale registrazione è stata da lui spontaneamente consegnata durante l'esame testimoniale reso in data 25.02.94 (v. esami Guidi Silvano, PG 30.11.93 e 25.02.94).

Fubini Federico, giornalista di Avvenimenti, ha dichiarato di aver incontrato le due vedove dei piloti, la Chiarini e la Risaliti, al fine di apprendere commenti dei coniugi sulla tragedia di Ustica; affermando che la Risaliti gli aveva riferito che secondo il marito la tesi della bomba sostenuta dall'AM era errata ed avrebbe finito per danneggiare la stessa Aeronautica (v. esame Fubini Federico, PG 14.03.94)

Caso Moreno, già ufficiale pilota dell'AM, ha riferito di non aver mai espresso in presenza della Meli, giudizi negativi di incapacità nei confronti del comandante della pattuglia acrobatica, Rainieri Diego. In relazione alla vicenda di Ramstein ha affermato che il solista, cioè Nutarelli, non si era accorto del suo anticipo e pertanto non sarebbe mai riuscito a passare sotto la formazione di Naldini (v. esame Caso Moreno, PG 22.03.94).

In conclusione ben si può dire che vi sono elementi per sostenere che entrambi quei piloti deceduti a Ramstein - che la sera di Ustica volarono "per ultimi" - interpretavano la caduta del DC9 come un abbattimento e non come cagionata dall'esplosione di un ordigno interno.

Del Nutarelli s'è detto. In più occasioni aveva espresso il suo avviso sul disastro, in forma diretta nell'incontro conviviale che s'è ricordato, indirettamente ad un suo superiore generale . Del Naldini - a parte l'occasione conviviale già detta, ove quella sua battuta deve essere intesa, come s'è spiegato, più come provocazione dell'amico - starebbero le confidenze al Crociani. Nel suo racconto - a parte le esagerazioni di costui, di certo usate per accreditare una interpretazione dei fatti che aveva dell'incredibile e da lui stesso spiegate - vi sono alcune circostanze non diffuse all'epoca od accertate addirittura in seguito, sia sul fatto di Ustica, sia sulle modalità del suo incontro con Naldini.

Sull'incontro Crociani sa che Naldini in quell'inverno si era recato a Firenze; vi ci si era recato con donna diversa dalla moglie; che costei, allorchè li vide, indossava una sorta di pelliccia. Così come ha sostanzialmente confermato la Bettinelli che ha ammesso di aver indossato in quella occasione un cappotto di montone.

Sui fatti di Ustica Crociani sa, dalle parole di Naldini che egli assume essergli state riferite quasi come confessione e a mo' di tutela contro azioni di rappresaglia, che esso Naldini è stato testimone della strage di Ustica; che ricevette l'ordine di intercettare due velivoli nella scia del DC9; di aver tentato a bordo del suo TF104 di inseguirli, ma di aver ricevuto all'altezza di Gaeta l'ordine di rientrare; di non aver potuto usare l'apparato radio di bordo per le comunicazioni. Alcuni particolari di queste dichiarazioni potevano sì trarsi dalle varie notizie che al tempo apparivano sulla stampa. Ma sta di certo, a parte le diverse coincidenze con il testo della conversazione a 20.04 - come l'ordine d'intercettazione, l'intercettazione con un velivolo F104, l'arrivo sino a Gaeta con il tentativo effettuato o mancato di reperire in una rada una portaerei - che altri di certo non apparivano sui mezzi d'informazione. Così Crociani non poteva sapere che istruttori potevano essere impiegati in missioni operative; che ordini di tal genere possono essere loro dati anche durante gli addestramenti, purchè gli

allievi vengano affidati ad altri; che quella sera era d'allarme Rimini e che l'intervento d'una coppia dall'aeroporto romagnolo sul cielo della Toscana a carico di velivoli che si allontanavano verso il Sud, non sarebbe mai stato così tempestivo come quello di un velivolo già in volo proprio sul cielo della Toscana. Ma di più: Crociani non poteva aver saputo, se non dai protagonisti o comunque da chi era addentro a quelle vicende, che i piloti di quella sera non poterono usare gli apparati radio di bordo.

Si deve perciò ritenere che fondi di verità vi siano in quelle sue dichiarazioni.

Ma a prescindere dalla questione del memoriale, su cui Crociani ha dato più che sufficienti spiegazioni, appaiono, come si diceva particolarmente inquietanti le confidenze di Naldini al predetto Crociani. Il primo confessò all'altro di essere stato "testimone della strage di Ustica"; cioè egli dichiara di essere a conoscenza di come s'è svolta la vicenda del DC9, egli che fa parte della coppia che volò in prossimità del velivolo civile e che rientra in emergenza generale alla base di Grosseto, emergenza negata per anni dall'AM, come s'è detto, e di cui non si trova alcuna traccia né nella documentazione dello Stormo né altrove, nelle diverse articolazioni dell'AM. Dichiara anche - Crociani tenta di ricostruire il discorso di Naldini di diversi anni prima e questi ne appaiono gli elementi essenziali - che gli fu ordinato di intercettare due aerei che erano nella scia del DC9, aerei che erano "senza autorizzazione" - cioè erano senza piano di volo e per questa ragione ovviamente erano dietro il DC9 -; che gli aerei levatisi inseguirono i due nella scia del DC9 sino all'altezza di Gaeta, ma ricevettero l'ordine di rientrare - qui probabilmente il ricordo non è chiaro, ma resta fermo che ci fu un inseguimento sino a un determinato punto - dopo di che fu dato l'ordine di ritornare alla base; che essi rientrarono senza poter usare l'apparato radio di bordo per le comunicazioni; che quella sera erano stati abbattuti due aerei.

In effetti queste dichiarazioni presentano aspetti di somiglianza e coincidenza sia con quello che emerge dalla conversazione delle 20.04 sia con quanto emergerà addirittura a distanza di anni sull'emergenza squoccata dagli F104 in atterraggio su Grosseto in quel torno di tempo, senza alcun uso di apparati radio e da una molteplicità di dati radaristici.

Di rilievo la missione sino a Gaeta, che probabilmente deve essere stata compiuta da altri - uno o più - velivoli, diversi dai due F104 che appaiono di rientro prima degli eventi e, come risulta dai dati radaristici, in ritorno da un percorso, seppur prossimo al DC9, ma tutto toscano.

Questa missione e il rientro potrebbero coincidere con il contenuto delle frasi "Mario: Qui il discorso è... dove sta la portaerei... infatti dicono

che la portaerei, dicono che la portaerei non ce l'hanno trovata... dicono che là nella rada non ce l'hanno nemmeno trovata...".

La perdita di un velivolo diverso dal DC9 si potrebbe ravvisare nelle frasi "Mario: Non sapete niente voi, quando so' ritornato che, quando un (inc.) è scoppiato in volo. X1: e quello è un Phantom".

Una vicenda che di certo conferma più circostanze di quelle già descritte, è quella relativa alle dichiarazioni rese da tal Martinelli Giulio, gommaio fiorentino, consuocero del Naldini.

A detta di certo Canò Lorenzo, impiegato farmaceutico, che spontaneamente si presentò ai Carabinieri a riferirne, egli aveva appreso da detto Martinelli - nella cui bottega s'era recato a cambiare le ruote della propria autovettura - a proposito di fotografie della pattuglia acrobatica esposte nel locale, che egli era cugino del Naldini e che li avevano "ammazzati"; che tutto non era avvenuto per puro caso bensì perchè era stato voluto; che i controlli c'erano ed era impossibile che un fatto del genere potesse avvenire; anche perchè al momento dell'impatto tra i due aerei - ovviamente il Martinelli stava continuando il discorso su Ramstein - era in atto una figura tra le più facili da eseguire. Il Martinelli aveva anche aggiunto che il "cugino" gli aveva riferito che sul luogo ove era esploso l'aereo dell'Itavia erano stati visti tre altri aerei in chiara situazione di battaglia aerea; che esso Naldini era sul posto o nelle immediate vicinanze, ma che, dopo aver constatato questa situazione, gli era stato ordinato di fare immediato rientro alla base. Martinelli aveva riferito che Naldini e Nutarelli erano stati uccisi. (v. esame Canò Lorenzo, PG 27.12.93).

Sentito, Martinelli ridimensiona la versione di Canò, affermando di aver detto sì che Naldini - suo consuocero - e Nutarelli erano stati uccisi, ma ciò aveva detto per aver constatato che molte persone legate al fatto di Ustica erano morte in situazioni strane e perchè Naldini, essendo stato in servizio quel giorno, "era venuto a conoscenza o aveva potuto vedere qualcosa sul volo dell'aereo civile". Supponeva che avesse potuto sapere sia dal radar di bordo che da quello di terra che lo guidava. (v. esame Martinelli Giulio, GI 04.01.94).

In effetti Canò anch'egli ridimensiona le precedenti dichiarazioni, che potrebbero essere state influenzate da una qualche trasmissione televisiva, in particolare quella su Crociani e il cd. memoriale Naldini, e che da questo era derivata l'affermazione sui tre aerei in situazione di battaglia sul luogo di esplosione del velivolo civile. Di certo però Nutarelli gli aveva detto che il "cugino" e Nutarelli erano stati fatti alzare come intercettori e che in seguito erano stati richiamati. (v. esame Canò Lorenzo, GI 04.01.94)

I due vengono messi a confronto, ma dall'atto non emergono posizioni di contrasto, giacchè si trovano concordi sull'intera evoluzione della vicenda. (v. confronto Canò-Martinelli, GI 04.01.94)

5.11. Conclusioni.

Grosseto, come s'è visto, è un sito ricco di eventi connessi al disastro del DC9 e di grande utilità per la ricostruzione dei fatti. Un forte nucleo di cognizioni si forma per effetto delle missioni di quei tre velivoli - sempre che siano stati soltanto tre, giacchè s'è accertato come fosse facile alternarsi - che si mossero e volarono in prossimità temporale dell'evento di Ustica e alcuni dei quali anche in prossimità spaziale della rotta dell'Itavia ed atterrarono avendo squoccato emergenza generale. Dei protagonisti di queste missioni i principali sono deceduti nella catastrofe di Ramstein; gli altri non sanno nemmeno dove hanno volato. Chiusura totale, memoria totalmente assente; impossibile a credersi perchè i ricordi di quella sera per chi aveva vissuto da vicino i fatti o comunque era pilota in volo in quel giorno e a quell'ora, avrebbero dovuto imprimersi in modo indelebile.

Ma cognizioni anche in chi aveva seguito quei voli, al decollo e all'atterraggio stando in torre, come Capitani e Giagnorio, o durante tutta l'esecuzione delle missioni, come i militari della sala operativa di Poggio Ballone tra cui l'X2 della conversazione delle 20.04.

Cognizioni comuni quindi a tanti, di cui però alcuni sono deceduti come Dettori - che pure qualcosa in famiglia aveva riferito - altri, tutti gli altri hanno mostrato la più assoluta delle reticenze, addirittura confondendo gli interlocutori con menzogne e mezze verità.

Da questi primi ristretti ambienti le notizie si sono di certo diffuse a tutto l'aeroporto e a tutto il CRAM. Sono poi uscite dall'ambiente militare, hanno raggiunto anche giornalisti e sono finite sino al sindaco della città che purtroppo è deceduto. Notizie del genere non si sono diffuse in altre città, pur sedi di siti militari. Se ne deve dedurre che lì a Grosseto avevano un certo fondamento e che da esso comunque si sono diffuse.

Quanto alle missioni dette, si deve ribadire quel che già s'è detto a proposito della possibilità che in caso di necessità venissero destinati ad intercettazione reale anche gli istruttori. D'altra parte chi più abile degli istruttori, specie se in due sullo stesso velivolo? Velivolo quello da addestramento con le medesime qualità del modello normale. Necessità di certo poteva esserci proprio per le ragioni che s'è detto. L'aeroporto

d'allarme era più a Nord; quegli istruttori potevano esser già in prontezza; la missione doveva essere espletata verso il Sud.

Quanto all'atterraggio dell'F111 molteplici testimonianze - a parte quelle precise sul giorno - collocano l'episodio nell'estate, tra giugno e luglio, alla fine di giugno, in un prefestivo. Non v'è alcuna ragione per fissarlo in un giorno diverso dal venerdì 27 giugno 80 che era l'ultimo prefestivo di quel mese. Quel giorno d'altra parte volavano F111 in direzione Sud, come attestato da quello proveniente dalla Gran Bretagna dirottato da Grazzanise ad Aviano. Nessuno, nemmeno USA e Gran Bretagna, ha saputo o voluto riferire su questi voli. Sulla ragione per cui si trasferissero a Grazzanise o per cui venivano dirottati. Nè d'altra può sostenersi - nemmeno le autorità italiane lo hanno sostenuto - che essi dovessero andare all'Air Show di Aviano del 29 giugno seguente, perchè come si vedrà lì ne era previsto uno solo e statico, ed invece poi nel giro di pochissimi giorni gli F111 si moltiplicano e si assiste a molteplici voli di queste macchine da e per la Gran Bretagna.

Quell'F111 di Grosseto non può nemmeno coincidere con un altro atterrato ad ottobre; probabilmente quello di cui alle fotografie di Gendrini che però non coincide con quello rifornito - a meno che anche la ricevuta fosse un documento artatamente compilato - perchè v'è differenza tra il nominativo della ricevuta e quello riprodotto sulla fusoliera del velivolo.

Quell'F111 comunque aveva subito forti avarie. A parte la ruota afflosciata e il missile mancante - su cui non tutti hanno precisa memoria - fu necessaria una squadra di esperti per rimetterlo a posto.

Sulle ragioni della presenza di questo velivolo come altri F111 nei cieli italiani proprio quel giorno si sono fatte molte ipotesi. Si deve dire a tal proposito - ma l'argomento sarà affrontato più oltre - che proprio in quel periodo di tempo si stava attuando un massiccio trasferimento di velivoli statunitensi da oltre Atlantico e con ogni probabilità anche da basi europee in Egitto ove era prevista una più che impegnativa serie di esercitazioni congiunte tra forze statunitensi ed egiziane. Così come rivelato dall'allora vice-presidente d'Egitto Mubarak. Nulla di più probabile che quei voli facessero parte di quel piano. Piano, si ricordi, concepito principalmente in funzione antilibica, Paese quest'ultimo nei cui confronti in un tempo a seguire furono impegnati gli F111. Velivolo questo, che per essere portatore di ordigni nucleari, poteva essere la ragione delle proteste dell'URSS nei confronti di quelle manovre, che a detta della stampa sovietica alteravano l'equilibrio in quello scacchiere.

Velivolo quindi nei cui confronti dovevano essere esercitate proprio tutte quelle cautele di cui hanno parlato i VAM e la cui presenza sulla base

determinò un vero e proprio segreto militare. Da cui solo i militari di leva si son ritenuti esonerati, e che invece potrebbe ancora valere per tutti quelli di carriera, il cui atteggiamento processuale di assoluto oblio dell'evento già è stato posto in luce.

In un flash Ansa del 27 giugno 80 proveniente dal Cairo si riportavano dichiarazioni rilasciate dal vice-presidente egiziano Hosni Mubarak al quotidiano Al Ahram del Cairo. Il flash era delle 02.36 del G.T., per cui doveva presumersi che quella dichiarazione fosse apparsa quanto meno sulla stampa della notte tra il 26 e il 27 giugno.

Mubarak, dopo aver premesso che l'Egitto non aveva alcuna intenzione di attaccare la Libia, pur essendo le forze egiziane pronte a reagire energicamente ad iniziative aggressive di Tripoli, e dopo aver tracciato un quadro delle condizioni delle operazioni in Libia, aveva affermato che non vi era alcun rapporto tra la dichiarazione di stato d'emergenza lungo il confine con la Libia proclamato dall'Egitto e l'invito ad accogliere nel Paese una squadriglia di caccia-bombardieri americani F4-Phantom per una esercitazione di addestramento con piloti egiziani.

Aveva precisato che gli aerei statunitensi sarebbero arrivati in luglio e che sarebbero rimasti in Egitto tre mesi (Ansa esteri nr.54/1, 27.06.80).

Trattandosi di notizie di carattere militare, particolarmente delicate in considerazione del forte stato di tensione con il Paese confinante, non può non presumersi che sia la data del trasferimento che la durata della permanenza siano state modificate per impedire all'avversario la conoscenza di quelle circostanze.

Al fine di accertare questi dati l'Ufficio promuoveva più rogatorie nei confronti dell'Egitto e degli Stati Uniti, soprassendendo ad inviarne alla Gran Bretagna, giacché questo Paese in analoga vicenda - quella relativa alla partenza di un F111 dalla base americana di Lakenheat - aveva invitato il rogante a rivolgersi direttamente alle autorità statunitensi (v. commissione rogatoria Gran Bretagna 21.07.92).

All'Egitto si chiedeva l'acquisizione dei testi di stampa, radio e televisione concernenti il trasferimento dei detti velivoli statunitensi; l'accertamento dei nominativi dei giornalisti che avevano redatto quei testi e il loro esame, l'identificazione delle fonti delle notizie e il loro esame (v. commissione rogatoria 24.04.92).

Queste richieste all'Autorità Giudiziaria ordinaria. Sul posto veniva riferito che l'oggetto della rogatoria poteva concernere questioni militari e che pertanto era necessario formulare rogatoria anche alle Autorità giudiziarie militari. In tal senso si procedeva il 28 seguente.

Con questa commissione si chiedeva l'acquisizione della documentazione esistente presso le Autorità militari e presso quelle competenti per il controllo del traffico aereo, concernente l'arrivo in territorio egiziano di velivoli militari statunitensi per l'esercitazione congiunta egiziano-statunitense, prevista ed espletata nel luglio 80; in particolare la documentazione concernente la provenienza, la rotta, la data di spostamento e il tipo di aerei statunitensi. In caso di mancanza di tale documentazione esame sulle medesime informazioni dei responsabili delle esercitazioni (commissione rogatoria 28.04.92).

Nel corso dei colloqui con le autorità egiziane venivano acquisiti articoli del quotidiano Al Ahram del 27 e del 29 giugno 80, in cui si menzionavano l'arrivo dei Phantom al Cairo e le esercitazioni congiunte.

“Il Ministro della Difesa e comandante generale delle Forze Armate generale Ahmed Badawi ha detto: la nostra strategia si basa fundamentalmente sul mantenere delle Forze Armate modernamente equipaggiate, riconfermando il motto egiziano in questo campo. Da qui il nostro inviato agli Stati Uniti di partecipare con noi all'attuazione del programma di addestramento congiunto nel prossimo mese di luglio con aerei americani Phantom” (v. Al Ahram 27.06.80).

“E' stata per pura coincidenza che l'annuncio dell'arrivo dei piloti americani per l'addestramento congiunto con i piloti egiziani è coinciso con l'annuncio dello stato di emergenza nella zona occidentale in Egitto. Avevano chiesto d'anticipare le date, perché gli americani ritenevano che non lavorassero durante il mese di Ramadan. Le operazioni di addestramento congiunto si basano sul fatto che l'aereo Phantom, che è effettivamente giunto in Egitto, permette un sistema di combattimento nuovo (v. Al Ahram 27.06.80, "A colloquio con Hosni Mubarak").

“Quanto alla notizia, riportata dalla radio libica, degli aerei Phantom che arriveranno al Cairo, il generale Badawi ha detto che una squadriglia di Phantom F4 americani, dodici unità, arriverà nei prossimi giorni nella base di Cairo ovest e vi rimarrà novanta giorni, durante i quali verrà svolto il programma di addestramento congiunto tra le forze aeree egiziane e quelle americane” (Al Ahram 29.06.80).

Sulla vicenda, come s'è detto, veniva rivolta rogatoria anche agli Stati Uniti d'America. In questo caso s'è chiesto se i movimenti dei velivoli statunitensi verso l'Egitto avevano interessato lo spazio aereo italiano e quello internazionale sul mar Tirreno il giorno 27 giugno 80 (commissione rogatoria 25.02.93).

A questa richiesta rispondeva nell'aprile 93 il Dipartimento della Difesa affermando che dagli archivi dell'Aeronautica non risultavano

esercitazioni di addestramento congiunte tra forze statunitensi ed egiziane. La prima di tali esercitazioni, Bright Star 81, s'era svolta nel novembre 80. L'Aeronautica comunque, aveva trasferito aerei da combattimento in Egitto il 9 e il 10 luglio attraverso un volo non-stop da 13 ore dagli Stati Uniti. Il gruppo di "advance" a questo trasferimento aveva raggiunto l'Egitto il 28 giugno a bordo di due C-141e trasporti C-5. Questi aerei erano stati riforniti in volo sul Mediterraneo da aerei cisterna R-135 decollati dalla base RAF di Mildenhall in Gran Bretagna. Comunque, specificava il Dipartimento, il C-141, il C-5 e il R-135 sono aerei non armati. Aggiungeva infine che al tempo del disastro di Ustica la maggior parte degli aerei basati in Europa in volo stavano partecipando a due esercitazioni in Nord-Europa (v. nota del Dipartimento della Difesa USA, 29.04.93 - risposta alla commissione rogatoria citata).

Nella risposta in verità non si precisano gli orari dei voli del 28 giugno nè le rotte seguite. E' presumibile gli aerei provenissero dagli Stati Uniti e non da aeroporti europei, perché altrimenti non ci sarebbe stato bisogno di rifornimenti in volo. Gli aerei impiegati che non sono di velocità supersoniche in questo caso avrebbero volato per diverse ore ed è quindi probabile che pure essendo arrivati il 28 abbiano utilizzato anche l'ultima parte del 27.

Sulla conversazione delle 20.04 s'è detto. Essa pur nella sua frammentarietà, caratteristica di un colloquio tra commilitoni e colleghi di lavoro su un argomento che li ha colpiti e fortemente - è stata anche definita da chi aveva intenti di minimizzarla "conversazione da trattoria", ma di tal genere ha le forme, non la sostanza - è lineare, a parte qualche argomento di contorno, e comprensibile. Qui se ne deve ribadire il significato che già le è stato dato. Anche perchè il soggetto delle colloquio è praticamente confermato anche da quanto era emerso a Ciampino e sostenuto da quanto derivato dalle dichiarazioni di Crociani e di coloro che avevano avuto frequentazioni di Naldini e Nutarelli.

A parte, però, i colleghi o ex colleghi dell'AM dei predetti due piloti. Giacchè da costoro non è emersa alcuna circostanza, alcun ricordo. Così come era successo per tutti i dipendenti AM sentiti sulle varie questioni attinenti questo sito, a parte come s'è detto i VAM dell'aeroporto.

Così come era successo - vicenda ancora di maggior gravità - in occasione della richiesta di collaborazione sulla conversazione della torre. Ebbene lì addirittura le risposte ufficiali dell'AM erano state, come s'è visto, devianti, sia sulla modalità di registrazione di quelle voci, sia sulla interpretazione del discorso.

Il sito di Grosseto, si può dire a conclusione, appare emblematico per la ricchezza di eventi che contribuiscono alla ricostruzione dei fatti, che le mancate collaborazioni anzi le deliberate deviazioni istituzionali hanno impedito per anni. Giacchè, lo si deve confermare, diversi conoscono anche i particolari delle tre o più missioni di quella sera; molti, una volta ascoltata o letta la conversazione delle 20.04, hanno potuto dare significato ad ogni frase di essa; non pochi hanno sempre saputo leggere i tabulati di Poggio Ballone di quella sera, in tutte le riduzioni possibili e senza i buchi con i quali sono stati consegnati.

6. Pratica di Mare.

Presso l'aeroporto di Pratica di Mare hanno sede reparti ed enti dell'Aeronautica Militare, come il 14° Stormo, i Gruppi Radio Misure e Contromisure Guerra Elettronica, il Reparto Sperimentale di Volo e la Divisione Aerea Studi Ricerche e Sperimentazione. Nel cd. hangar "Buttler" di questo aeroporto sono custoditi i reperti del DC9 provenienti dalle quattro campagne di recupero operate sui fondali del Tirreno, e quelli del MiG 23 provenienti dai recuperi sulla Timpa delle Magare in Sila.

La sera del 27 giugno 80 atterrò su questo aeroporto un PD808, bireattore in forza all'8° Gruppo del 14° Stormo. Riguardo a tale missione è stata svolta attività istruttoria finalizzata ad individuare nel dettaglio il velivolo utilizzato e gli effettivi scopi della missione stessa. Sono stati così individuati il comandante ed i membri dell'equipaggio di cui di seguito, in stralcio, i passaggi testimoniali più significativi.

Il tenente colonnello Walter Spampinato era il comandante della missione a cui era destinato il volo del PD808. I ricordi dell'ufficiale sono labili e nel corso dell'escussione testimoniale si mostra incapace di fornire elementi degni di nota in ordine alla missione stessa. A tal riguardo vale la pena di riportare, in stralcio, il seguente passaggio: "Questo viaggio ho tentato di ricostruirlo sulla base della memoria personale, ma non ci sono riuscito. Ho quindi chiesto a dei colleghi dello SMA tra cui il tenente colonnello Scotto e ad altri che ora non ricordo... . Recandomi da lui mi ha fatto presente che la citazione era forse collegabile al fatto che io fossi in volo al momento della caduta del DC9 Itavia" (v. esame Spampinato Walter, GI 08.04.91).

Il capitano Giampaolo Ocone ha così ricordato quel volo, in cui egli era membro d'equipaggio del PD808: "Mi è rimasto impresso il volo da me

compiuto il 27, perché al ritorno a casa ho sentito dalla televisione dell'incidente di Ustica. Mi ricordo di essere partito dall'aeroporto di Pisa per compiere il controllo del Tacan di Firenze, e cioè del sistema di navigazione e radio assistenza militare. Non ricordo quando eravamo partiti da Pratica, se lo stesso giorno o nei giorni precedenti. In genere si dovevano fare diversi controlli in diverse basi... . Il velivolo era un PD808, equipaggiato con speciali apparecchiature elettroniche per la rilevazione e l'analisi di segnali radio-elettrici emessi dalla radio assistenza ovvero dai Tacan, dai Vor, NDB e ILS... . Non ricordo l'orario esatto in cui siamo partiti da Pisa. Era di sicuro nel tardo pomeriggio, perché dopo un paio d'ore di volo, siamo arrivati intorno alle 21.00 a Pratica di Mare". (v. esame Ocone Giampaolo, GI 11.04.91).

Il maresciallo di 1^a classe Mario Sgrulletta, all'epoca operatore di bordo al pannello radio misure presso il 14° Stormo, ha anche lui ricordi vaghi della missione compiuta il giorno del disastro di Ustica: "Eravamo partiti da Pisa. Prima di Pisa eravamo stati a Cervia; sempre per il nostro lavoro specifico e cioè radio misure. Non ricordo però quale controllo facemmo a Cervia. Non ricordo quale missione avevamo compiuto prima di Cervia. In genere si parte per diversi giorni e si fanno più radio misure... Il velivolo era un PD808 equipaggiato per il lavoro specifico delle radio misure". (v. esame Sgrulletta Mario, GI 11.04.91).

Il maresciallo Vincenzo Colella, indicato dal collega Sgrulletta quale membro dell'equipaggio del PD808, non ricorda se era in volo quella sera del 27 giugno 80, ma neanche lo esclude. (v. esame Colella Vincenzo, PG 25.01.95).

Il sergente Giovanni Taffuri ha ricordato la missione volativa solo dopo aver preso visione dei relativi atti: "Il 27 eravamo stati dapprima a Cervia per controlli delle radio assistenze alla navigazione aerea, in particolare al Tacan di Firenze... . Cominciammo il volo da Pisa la sera tardi, mi sembra intorno alle 19.00 e ritornammo a Pratica di Mare dopo circa un'ora, un'ora e un quarto, completando il controllo su Firenze". (v. esame Taffuri Giovanni, PG 11.04.91).

Ma nessuna documentazione sulle finalità della missione è stata rinvenuta. Il volo potrebbe corrispondere alla serie di plots primari evidenziati sia dal radar Marconi che dal radar Selenia, corrispondente ad un velivolo che dal centro del Tirreno compie una manovra di avvicinamento alla costa laziale, all'altezza di Pratica di Mare.

Altra vicenda che si sarebbe consumata in questo sito, per la precisione nell'hangar "Buttler" è quella dell'asserita scomparsa di un

reperito del relitto del DC9, denunciata da un consulente di parte. E' costui l'ing. Ermanno Bazzocchi di parte imputata. Queste le sue dichiarazioni sul fatto denunciato "...sono perito di parte imputata - Bartolucci, Ferri, Tascio, Zauli e ritengo Cavatorta - e per tale incarico sono stato contattato inizialmente dal generale Tascio e successivamente dagli altri che ho nominato. Il giorno 18 febbraio u.s. mi sono recato per la prima volta a Pratica di Mare poiché informato dal Tascio che si sarebbe svolta una riunione peritale. Ho passato circa tre ore a studiare - visivamente - il relitto dell'aereo mentre gli altri periti lavoravano per proprio conto. In detta circostanza non ho scattato foto. Durante la mia ricognizione ho rilevato un certo numero di fatti interessanti e durante questo sopralluogo ho osservato depresso sul pavimento dell'hangar, nella parte sinistra dello stesso hangar con le spalle rivolte al portone d'ingresso ed a circa un metro dalla parete laterale in mezzo ad altri reperti costituiti dalle intelaiature di alcuni seggiolini passeggeri, un pezzo di lamiera in lega leggera che ho individuato far parte del pavimento della cabina passeggeri. Questo reperto aveva le dimensioni approssimative di 60/80 centimetri di larghezza e della lunghezza di circa un metro, e si presentava in parte piano ed in parte arrotolato con tracce dell'incollaggio della moquette con una striscia rosso scura e l'altra giallo marrone.

Il 24 successivo sono tornato per la seconda volta a Pratica di Mare per riunione peritale. Sono subito andato alla ricerca del pezzo di pavimento sopra descritto perché nei giorni precedenti sfogliando la rivista "Flight" che riportava un articolo sull'incidente di Lockerbie riscontravo delle particolari analogie tra le illustrazioni relative agli effetti di quell'esplosione con l'aspetto di alcuni reperti osservati a Pratica di Mare la volta precedente tra cui il citato frammento di pavimento. Non ho ritrovato detto pezzo nella posizione in cui lo avevo notato la volta precedente. Ho esteso la ricerca in tutto l'hangar con esito negativo. Ne parlai con alcuni periti presenti, non ricordo quali, ipotizzando il fatto ad una possibile visita di altra Commissione peritale avvenuta presumibilmente nei giorni precedenti. Nel verbale conclusivo della riunione peritale ho espresso un certo numero di rilievi fatti in occasione delle ricognizioni, ma non ho menzionato il mancato ritrovamento del reperto citato. Nella riunione del 24.02.92 era presente il colonnello del Genio Aeronautico Cardinali, anche lui perito di parte imputata, che effettuò numerose riprese fotografiche.

Il 6 marzo u.s. mi sono recato per la terza volta a Pratica di Mare per riunione peritale, informato sempre dal Tascio. La riunione era presieduta dal prof. Santini. Io ho continuato la ricerca del pezzo mancante fra tutto il materiale raccolto nell'aviorimessa. Dei tre giri che ho fatto in uno ero

accompagnato dal generale Cinti, perito di parte. Abbiamo commentato la mancanza del pezzo e lui ha detto che gli sembrava di averlo visto in precedenza. Ho chiesto allora al prof. Santini e ad altri periti se avevano conoscenza della visita di altra Commissione autorizzata a prelevare dei pezzi e la risposta fu negativa. Pertanto alla stesura del verbale di riunione peritale ho denunciato la mancanza del pezzo che mi risultava avvenuta tra il 18 e il 24 febbraio u.s.”. (v. esame Bazzocchi Ermanno, PG 04.04.92).

Le affermazioni del consulente di parte non hanno trovato alcun sostegno di prova. La scoperta del pezzo, come l’asserita sua mancanza, non furono rilevate in sede di verbale delle rispettive riunioni. Ogni prelievo di reperto doveva essere sempre autorizzato. Nè il collegio tecnico-scientifico nè gli altri, così come i rispettivi ausiliari, hanno mai rilevato mancanze di reperti. Ogni apertura dell’hangar Buttler veniva effettuato dal custode e suoi sottoposti, tutti dell’Arma dei CC., custode che è ufficiale di PG. Durante il tempo di apertura dell’hangar le entrate, le uscite come le permanenze all’interno sono vigilate dal detto personale di custodia, che a seguito di disposizione di questo Ufficio ha instaurato un registro degli ingressi con date ed orari. Nel corso delle operazioni peritali di massima è stato presente l’Ufficio. Il frammento di cui parla il consulente di parte è di dimensioni tali, che non poteva essere assolutamente nascosto al passaggio della predetta vigilanza. Di sicuro il denunciante è incorso in errore.

A proposito di questo sito non devono dimenticarsi alcune dichiarazioni dell’ex capitano AM Mario Ciancarella. Esse riguardano un asserito decollo di aerei militari italiani dall’aeroporto militare di Grosseto e di un MiG libico dall’aeroporto militare di Pratica di Mare.

E proprio quest’ultima circostanza viene ad essere segnalata dal Ciancarella che, in data 28.01.94, nel corso dell’esame così, tra l’altro, riferisce: “Il ritardo del volo del DC9 dell’Itavia, la sera del disastro, avvenne non a causa di condizioni meteo avverse ma a seguito di una telefonata arrivata all’aeroporto di Bologna che disponeva la sosta del velivolo fino a nuove disposizioni”.

Partendo da questa considerazione iniziale, Ciancarella espone una sua ipotesi in ordine all’abbattimento del DC9 Itavia: “...il tutto era da inquadrare nel tentativo di enfatizzare la pericolosità della Libia di Gheddafi per l’Occidente e motivare, di conseguenza, l’installazione dei missili a Comiso... si arriva a prefigurare un progetto in cui sarebbe stato abbattuto un aereo civile in concomitanza con il passaggio sui cieli italiani di un volo che avesse a bordo il leader libico, ciò perché fosse possibile attribuire a lui, cioè a Gheddafi la decisione dell’abbattimento... . Il MiG che si era inserito

in ombra del DC9 all'altezza dello spazio aereo di Roma decollando da Pratica di Mare rimane sulla scena senza alcuna possibilità di giustificazione in quanto non poteva né essere l'accompagnatore del volo di Gheddafi in quanto quest'ultimo aveva deviato per Malta né aveva l'autonomia utile a coprire la distanza dalla Libia all'Italia né infine era stato rilevato dalla nostra Difesa Aerea". (v. esame Ciancarella Mario, GI 28.01.94). In effetti si tratta di ipotesi, che non ha sortito supporto di prova, né da parte di colui che denuncia il fatto, né in riscontri nel corso delle indagini. Nessuno ha mai parlato né è mai emersa una telefonata come quella sopraindicata. I dati radaristici non indicano una immissione di velivolo all'altezza di Roma. Il resto, come la tesi della giustificazione per i missili di Comiso, appare un'interessante teoria, ma senza riscontri di fatto.

Nel corso dell'istruttoria sono stati eseguiti tre decreti di sequestro e quattro di esibizione. I primi riguardavano i nulla-osta concessi dallo SMA per scali di aeromobili civili e militari di nazionalità straniera su aeroporti civili e militari italiani nel periodo giugno- luglio 80; i registri e ogni altra documentazione da cui risultavano atterraggi e decolli di aeromobili di qualsiasi nazionalità sull'aeroporto di Pratica di Mare nel periodo giugno – luglio 80; gli oggetti di natura vetrosa provenienti dai recuperi compiuti nei giorni successivi al disastro di Ustica e in particolare un frammento di lente. L'esito dei sequestri è stato sempre negativo.

Le acquisizioni concernevano i voli compiuti il 27.06.80 dal PD 808 del 14° Stormo di Pratica compresi gli stralci di volo; i rapporti della missione del PD 808 iniziata con volo da Pratica nei giorni immediatamente precedenti il 27.06.80 e qualsiasi altra documentazione custodita negli archivi del detto stormo; i rapporti di volo, parti 2^a, 3^a e 4^a dei mesi di giugno – luglio 80 e giugno – luglio 81 del reparto Elicotteristi di Vibo Valentia; i libretti di volo degli elicotteri con matricole militari AB206 81034 - AB206 81040 - AB206 81043 - AB205 80779; i rapporti di volo parte II del mese di agosto 1980 del reparto Elicotteristi di Vibo Valenzia ed i rapporti di volo parte II relativi all'attività volativa dei mesi di giugno – luglio 1980 dell'elicottero AB206 81043.

7. Grazzanise.

L'aeroporto militare di Grazzanise, ove ha sede il 9° Stormo, è divenuto oggetto d'interesse nell'ambito dell'inchiesta per l'attività volativa

svolta nel periodo giugno-luglio 80, con particolare riferimento al volo di F-111 con sigla "Trest 31" da Lakenheat (Inghilterra) a Grazzanise nel pomeriggio-sera del 27.06.80, agli ordini di "scramble" impartiti in quello stesso giorno, e ad eventuali movimenti di equipaggi e velivoli tra la base di Grazzanise e quella di Grosseto.

Riguardo all'episodio dell'F111 già se n'è parlato sotto Aviano e Grosseto. Qui si deve dire, per l'istruttoria compiuta sul sito, che questi velivoli solitamente provenienti dall'Inghilterra, come riferito dai testi, facevano scalo ad Aviano in quanto sede di Reparti rotazionali USAF forniti di adeguato supporto logistico per i velivoli di appartenenza. Probabilmente per questa ragione Boccola, in servizio all'epoca presso il sito, addirittura sostiene che la destinazione Grazzanise dovrebbe ritenersi conseguenza di una errata comprensione nelle conversazioni telefoniche. Ma tale ipotesi non è accettabile perchè il testo delle comunicazioni è più che chiaro e la ragione delle stesse sta proprio nel fatto che quel velivolo da Grazzanise ad un certo punto del volo viene dirottato ad Aviano (v. esame Boccola Giovanni PG 21.12.93)

Il decreto di sequestro avente ad oggetto documenti ed atti sul volo di detto F111 ha avuto esito negativo, non diversamente da quello operato su Aviano. Anche qui - lo si deve sottolineare - la memoria dei militari interrogati è quasi nulla. D'altra parte il decreto di sequestro che aveva ad oggetto ordini di scramble ed esiti delle missioni effettuate nel periodo giugno-luglio 80 dallo Stormo colà di base, come diversi altri provvedimenti di sequestro e di esibizione, ebbe esito negativo. E sugli ordini di "scramble", i militari escussi nella totalità non ricordano se la sera del 27.06.80 fossero stati impartiti ordini di tal genere.

Riguardo ad eventuali movimenti di equipaggi e velivoli tra la base di Grazzanise e quella di Grosseto, che emerge come s'è visto nella conversazione avvenuta da 20.04 in poi a Grosseto torre i militari escussi non ricordano movimenti di equipaggi e velivoli con assegnazioni temporanee o definitive tra le basi in argomento; d'altro canto gli stemmi identificativi degli stormi non sono stati mai cambiati, anche in caso di movimenti temporanei dei velivoli.

In effetti v'è una qualche somiglianza fra lo stemma di Grazzanise e quello di Grosseto, giacchè entrambi raffigurano un cavallino rampante ma con la differenza che: - quello di Grazzanise, di colore nero su sfondo bianco, chiuso da una piccola nuvola con la scritta nella parte inferiore "Francesco Baracca"; - quello di Grosseto è di colore bianco su sfondo nero, chiuso in uno scudo e sormontato dalla corona del Duca D'Aosta.

Uno dei testi, l'assistente al Traffico Aereo Grasso Michele, ha sostenuto che in occasione delle valutazioni gli aerei venivano spostati da una base all'altra "per dare l'impressione agli Americani che avessimo molti aerei". (v. esame Grasso Michele, GI 22.10.93).

Come si vede nessun contributo dalle attività di questo sito. Al riguardo dell'F111 conservano valore le argomentazioni scritte sotto il sito di Aviano.

8. Napoli-Capodichino.

L'aeroporto di Napoli-Capodichino, è stato coinvolto – almeno così è apparso per lungo tempo – solo marginalmente nei fatti in processo.

Essendo emerse indicazioni su possibili atterraggi e decolli da tale aeroporto di velivoli stranieri, in particolare statunitensi, fu emesso un decreto di sequestro relativo ai piani di volo, strips e documentazione connessa relativa, eseguito in data 07.11.94. L'esito fu però negativo così come risulta dalle dichiarazioni rese dal colonnello Clemente Aniello, comandante dell'aeroporto, che ha escluso che detta documentazione fosse nella sua disponibilità.

In data 30.11.94 il tenente colonnello Pascucci ed il pari grado Santaniello membri della Commissione nominata alcuni giorni dopo l'esecuzione di detto decreto dal comandante Clemente con il compito di effettuare una ricerca più accurata della documentazione oggetto del decreto sopra menzionato, consegnarono al comandante quattro bobine con la data del 27.06.80, che furono poi fatte recapitare all'AG tramite personale della locale Stazione CC.. Le predette bobine relative a comunicazioni del 27 giugno 80 furono sottoposte a perizia di trascrizione. Vi erano registrate comunicazioni telefoniche da e per l'aeroporto di Napoli-Capodichino.

Tra cui degna di nota è la telefonata registrata alle ore 20.51 nella quale un uomo qualificatosi come capitano dei Carabinieri chiede notizie su un aereo "che, pare, non sia arrivato a destinazione"; l'interlocutore di Napoli riferisce che probabilmente è caduto nelle vicinanze dell'Elba e che dovrebbe trattarsi di un piccolo aereo da turismo con quattro persone a bordo. Alle successive ore 20.55 in un'altra telefonata, sempre del capitano dei CC., il quale precisa, e riferisce che "c'è un casino per un aereo dell'ATI che partiva da Bologna e andava a Palermo". Precisa inoltre che le notizie del mancato arrivo dell'aereo a Palermo gli sono state date dal Gruppo Carabinieri di quel capoluogo siciliano.

Il capitano dei CC., identificato per Esposito Ciro, nel 1980 comandante della Compagnia CC. presso l'aeroporto di Napoli-Capodichino, veniva escusso e dichiarava che la sera del 27.06.80 fece quella telefonata perché interpellato dal comandante del Gruppo di Palermo che chiedeva notizie dell'aereo caduto, secondo Palermo, nei pressi di Napoli (v. esame Esposito Ciro, GI 28.07.95).

8.1. Le comunicazioni telefoniche tra l'aeroporto ed il 3° SOC di Martina Franca.

Di maggiore interesse le telefonate durante la notte tra il Soccorso del 3° SOC di Martina Franca e l'aeroporto. In esse da Martina Franca parlano il capitano Smelzo, il tenente colonnello Lippolis responsabile del Soccorso. Sono d'interesse perchè da esse emergono molti particolari delle operazioni di soccorso.

Questi i testi:

- dalle bobine di Martina Franca acquisite nel 90:

-Ore 21.06Z – Palermo, X e Napoli Torre

Palermo: pronto?

X: pronto?

Palermo: sì.

X: un attimo da Napoli, un attimo...

Palermo: un attimo?

Napoli: pronto?

Palermo: sì.

Napoli: è la torre di Punta Raisi?

Palermo: Raisi, sì.

Napoli: è Napoli torre?

Palermo: sì, dite.

Napoli: senti, quello là che veniva da Bologna, l'Itavia.

Palermo: come?

Napoli: l'Itavia che veniva da Bologna e doveva atterrare da voi alle...
(inc.) 18.30 (inc.)

Palermo: eh?

Napoli: è atterrato?

Palermo: ma tu perchè lo stai chiedendo, scusami?

Napoli: e no perchè qua (inc.) per cui mi sa che pure è caduto.

Palermo: e no, non è atterrato, allora se lo sai... te lo dico per questo, perchè non sapevo il motivo perchè me lo chiedevi, no, non è arrivato.

Napoli: (inc.) perchè questi poi, i Carabinieri stavano dicendo che potrebbe essere caduto dalle parti nostre, ma noi non ne sappiamo niente, Roma neanche ne sa niente.

Palermo: ma dalle parti vostre non lo sappiamo, vi ripeto... non sappiamo che fine abbia fatto.

Napoli: chi è che parla?

Palermo: è Punta Raisi torre, è un operatore.

Napoli: ah, io so' (inc.) il nome, no chi è che parla.

Palermo: io ti sento malissimo guarda.

Napoli: (inc.)

Palermo: e qui (rompono) che, ehi...

- Ore 22.36Z del 27.06.80 - giro 494

Conversazione tra tre uomini (U-U1-U2) e Smelzo (S).

U: Soccorso.

U1: Soccorso?

U: sì.

U1: un attimo da Napoli.

U: sì.

U2: sì.

U: pronto?

U2: sì.

U: Martina.

U2: ah, adesso vi sento meglio.

U: mi dica.

U2: senta, qui è sempre Napoli.

U: sì.

U2: e volevo sapere esattamente questo 20.56 Alpha... cioè locali...

U: sì.

U2: da chi l'avete ricevuto?

U: noi? E dal controllo.

U2: dal controllo, quale controllo?

U: e di Roma.

U2: ma come Roma, io ci ho parlato con Roma, Roma ha detto che l'ultimo contatto radio è avvenuto alle 17.56Z... su l'Ambra 13 Alpha, che stimava a Palermo alle 18.13, ora che vi ha comunicato a voi questo orario 20.56?

U: vabbè, un attimo, eh (verso l'interno: chiama Smelzo).

U2: (inc. per sovrapp. voci).
U: ecco parla con quello che che ha parlato prima così non ci sono problemi per...
S: sì, pronto?
U2: pronto?
S: avanti.
U2: qui è il controllore di Napoli.
S: sì.
U2: e la Capitaneria di porto di Napoli.
S: sì.
U2: trasmette orario alla torre di Controllo.
S: eh!
U2: le 20.56 locali l'ultimo contatto radio.
S: sì.
U2: ricevuto da voi.
S: sì.
U2: cioè voi l'avete trasmesso alla Capitaneria di porto di Palermo.
S: eh.
U2: Palermo l'ha comunicato a Napoli.
S: eh!
U2: da chi l'avete ricevuto questo orario?
S: dalla RIV.
U2: dalla?
S: RIV di Roma.
U2: RIV di Roma?
S: sì, perché voi che c'avete?
U2: ma, non è possibile, perché la RIV di Roma, io c'ho in contatto con Roma, Roma mi ha dato l'orario 17.56 su l'Ambra 13 Alpha che stimava Palermo alle 18...
S: no, un attimo... cioè che l'orario c'avete voi?
U2: e lo sto dicendo.
S: eh? Avanti.
U2: Ambra 13 Alpha 17.56.
S: 17.56Z?
U2: zulu, sì è chiaro a me m'ha dato sempre orario zulu
S: poi?
U2: che stimava Palermo alle 18.13, cioè alle 17.56 è orario effettivo che lui ha passato l'Ambra 13 Alpha.
S: guardi, io invece c'ho le 20.56 Bravo ultimo contatto quindi ci sta una discrepanza di un'ora.

U2: e esatto, ma ricevuto da Roma, tu l'hai ricevuto da Roma?
S: da Roma.
U2: e da chi?
S: da Roma su...
U2: ma da Roma ha trasmesso qualcuno, cioè da chi?
S: senta, noi... noi stiamo qui per (inc.) insomma, io sto qua lavorando da diverso tempo, perciò a chi e che t'ha dato questo.
U2: posso accertarmi da chi è arrivato per favore questo orario, perchè io sto comunicando questo orario 20.56.
S: eh, ecco!
U2: ricevuto da voi.
S: sì.
U2: per quelli che si stanno muovendo.
S: ecco!
U2: mentre non corrisponde a quello che ha trasmesso Roma.
S: a voi vi ha trasmesso 17.56?
U2: te lo sto dicendo scusa, ma allora perchè, io non ti voglio far rimproveri, io voglio sapere esattamente chi ha trasmesso da Roma.
S: ecco, questo non lo so.
U2: ha ecco, non lo sai.
S: va bene!
U2: vabbuò, ciao.
S: ciao.

- Ore 22.43Z del 27.06.80 – giro 001

Conversazione tra Lippolis (L) e un uomo da Napoli (U).

L: pronto?
U: pronto?
L: tenente colonnello Lippolis, buonasera!
U: a buongiorno colonnello, buonasera, sono il comandante (inc.)da Napoli.
L: ah, comandante buongiorno, mi dica.
U: e vorrei sapere qualche notizia, l'aerovia prevista Bologna-Palermo avrebbe... che avrebbe dovuto seguire l'aereo.
L: dunque, secondo dei dati effettivi ha dato Ponza ed ha dato anche... è stato rilevato ad un punto più basso, se lei c'ha una cartina Alitalia, ce l'ha?
U: una cartina?
L: dell'Alitalia?
U: no.

L: no... no, allora c'è un punto che si chiama punto Condor... e che... (chiede all'interno le coordinate del punto)... dovrebbe essere 39,35-13,04.

U: quella posizione che aveva?

L: no, quella è una posizione che è stata battuta radar.

U: ah, ecco... quindi era un po' fuori rotta?

L: no, no.

U: no, proprio sulla rotta.

L: no, grosso modo dovrebbe essere lì.

U: ho capito.

L: ma siccome l'aerovia (inc.) quindi 4 miglia a destra e 4 miglia a sinistra non costituiscono un problema al limite ad una certa quota.

U: senta questa cartina dell'Alitalia si potrebbero avere, perchè a noi questi dati ci potrebbero far comodo?

L: e bisognerebbe richiederle comandante.

U: all'Alitalia...

L: non a noi, all'Alitalia...

U: ah... e ci sono solo quelli dell'Alitalia o ci sono altre?

L: no, no, solo praticamente, solo quelle dell'Alitalia, oppure ci sono quelle americane, le (inc.) americane, quelle potremmo averle noi eventualmente.

U: eh, mi farebbe una cortesia se me le potesse...

L: oppure no... può... può chiederle a qualcuno all'aeroporto di Capodichino.

U: ah, l'aeroporto di Capodichino agli americani.

L: agli americani, ma anche agli italiani, al... vostro... stormo.

U: sì.

L: che ce l'avranno sicuramente... siccome, siccome (inc.) un aggiornamento ogni mese, arrivano ogni mese le nuove, ma le rotte fondamentali non cambiano, cambiano i rifornimenti. Cambiano solo (inc.) mi spiego? Ma le rotte (inc.) restano quelle.

U: va bene, la ringrazio.

L: comunque comandante, il vostro problema... (inc.) sulla zona, interno a 60 miglia da Palermo, da 60 a 70 miglia da Palermo, perchè quella dovrebbe essere la zona.

U: guardi, ci saranno una decina di navi che stanno convergendo in quella zona.

L: a sì?! Noi sappiamo dalla Prometeo, sappiamo il Prometeo e...

U: adesso le do l'elenco delle navi.

L: sappiamo: Prometeo, Alpino, Orsa... Carducci e la ACP 307 del (inc.)...

U: ci sono altre pure.

L: altre ancora?

U: sì ... allora la Carducci che è stata... dirottata

L: la Carducci è stata dirottata?!

U: sì, in quel punto.

L: ho capito.

U: poi la Nomentana

L: la Nomentana?!...

U: sì.

L: aspetti un attimo comandante, allora la Carducci che cos'è?

U: e quelle so' navi mercantili, è un (inc.)...

L: ho capito, poi?

U: poi la Nomentana.

L: sì.

U: poi... Clodia da Palermo.

L: Clodia?

U: sì.

L: sì.

U: poi Freccia Rossa.

L: che cos'è questa un aliscafo?

U: no, no, e... non credo..(verso l'interno domanda se è un aliscafo) no, è un traghetto.

L: traghetto.

U: poi la Turillo da Gaeta.

L: la?

U: Turillo da Gaeta, la 307.

L: allora la 307.

U: poi il rimorchiatore (inc.) da Napoli.

L: sì.

U: poi il Prometeo è già partito da Napoli.

L: sì.

U: poi ci sono le...

L: comunque comandante...

U: poi 5 motovedette.

L: sì.

U: uscite da porti diversi.

L: comandante...

U: e poi sono in partenza appena possibile l'Alpino e l'Orsa.

L: sì... allora vabbè comandante noi (inc.), tiene presente?
 U: sì.
 L: ecco, (inc.) quel punto che le ho dato prima...
 U: sì.
 L: da quel punto scendendo sotto Roma... per 10 miglia di larghezza a destra e 10 a sinistra quella è la zona che dovrebbe essere battuta.
 U: infatti è quello che abbiamo ordinato alle navi, a parte l'ampiezza della zona l'abbiamo lasciata a discrezione delle navi.
 L: ecco ma...
 U: faranno un rastrello, almeno quelle militari faranno un rastrello.
 L: ecco, senta, perchè il problema è questo siccome l'aerovia era a 10 miglia.
 U: sì.
 L: ed eventualmente (inc.) e parlando con...(inc.) a voce.
 U: sì, certo.
 L: (inc.) sotto falsa rotta, (inc.) le navi mercantili.
 U: ma le navi militari lo ha già detto, la (inc.) per le unità è nella zona dello (Stretto).
 L: ecco, per esempio se le navi mercantili vanno a Palermo possono continuare la rotta (inc.).
 U: queste qua ci so' state dirottate, non andavano a Palermo.
 L: comunque sarà difficile far fare a queste un rastrello.
 L: ho capito.
 U: faranno le ricerche in zona penso.
 L: va bene comandante.
 U: inoltre faranno un rastrello da quel punto fino...a Palermo.
 L: d'accordo.
 U1: 207 un'interurbana in linea.
 L: sì grazie... va bene comandante grazie.
 U: prego, buonasera.
 L: buonanotte.

- Ore 00.32 del 28.06.80

Conversazione tra Smelzo (S) un uomo (U), il capitano Pagano (P) da Capodichino, Lippolis (L) e De Felice (D).

S: pronto.
 U: e la... il soccorso?
 S: sì.
 U: un attimo in linea prego.
 P: pronto.
 S: sì.

P: buonasera sono il capitano Pagano da Capodichino.
S: tenente Smelzo, mi dica.
P: un attimo solo.
S: (verso l'interno dicono della presenza di questi razzi tra Ponza e Ustica).
P: pronto?
S: sì.
P: e allora di quell'aereo sono in conta... quanto manca al contatto più o meno?
S: ma quale aereo?
P: per...per la faccenda dell'Itavia.
S: ma lei chi è?
P: e sono il capitano Pagano.
S: eh, a che titolo telefona?
P: e telefono, sono al CDA di Capodichino, ad ogni modo mò ci sta il direttore dell'aeroporto.
S: ah, il direttore dell'aeroporto di Napoli?
P: ecco, qua, ecco.
S: De Felice?
P: sì.
S: me lo può passare per cortesia?
P: sì, sì un attimo.
D: pronto?
S: signor De Felice?
D: sì.
S: un attimo.
L: pronto?... pronto?
D: sì.
L: mi dica dottore.
D: che è Lippolis?
L: Lippolis, sì...
D: pronto Lippolis?
L: sì, mi dica.
D: e senta, niente le (confermo)... le coordinate che c'hanno che c'hanno alla Capitaneria di Porto, è una supposizione, no?!
L: sì.
D: 40 gradi a Nord e 13,20 Est.
L: 40,00?
D: 40,00 Nord - 13,20 Est
L: 13,20 Est... che cosa sarebbe questo?

D: (inc.) 50 miglia a nord di Ustica su Ambra 13 Alpha...

L: eh... i razzi?

D: 80 miglia ad ovest di Palinuro.

L: sì, vabbè (inc.) le coordinate sono (inc.) quindi sono stati visti dei razzi bianchi, no?!

D: guarda questo negativo.

L: sì.

D: non c'è l'ho questa notizia.

L: ecco.

D: negativo, le posso dire che.. le nostre navi arriveranno, le navi della Capitaneria di porto di Napoli tra... circa alle 4 arriveranno sul posto.

L: sì, ma in questa posizione 40,00-13,20 che cosa è successo?

D: niente, è stato identificato questo come possibile punto di ...di (inc.) del DC9

L: e (inc.) le coordinate?

D: è una comunicazione.

L: no, guardi, questo punto qui.

D: (inc. per sovrapposizione voci) che abbiamo noi.

L: ma guardi che quel punto là (inc.) 40,00-13,20 quello è il Condor,(inc.) è il Condor, ed è l'ultima battuta radar della RIV di Roma.

D: perfetto.

L: ecco, va bene, io volevo sapere se...

D: allora mi meravigliavo che il collega Aiello avesse dato 'sto dato, io volevo dirle qualcosa di nuovo.

L: ah, vabbè, no, no vabbè, da qui partono le... (ride) per la ricerca, ma io volevo sapere, lei mi esclude la possibilità di (inc.)...

D: escludo la possibilità dei razzi, negativo, noi non abbiamo notizia.

L: no, vabbè lo so io dei razzi, volevo confermarlo io che hanno... hanno visto dei razzi.

D: chi li ha visti?

L: Yankee. E sta andando una nave sul posto... aspetti un momento...

D: senta comandante...

L: eh!

D: e il punto è quello?

L: no.

D: dov'è il punto dei razzi?

L: eh... aspetti un secondo (dall'interno gli dicono che forse le navi stanno lanciando dei razzi bianchi)... vabbè, comunque loro hanno

visto dei razzi sul punto Condor, dei razzi bianchi e stanno mandando delle navi a controllare...

D: il Condor (inc.).

L: il punto Condor ce l'avete voi, è 39,35-13,04.

D: vabbè (inc.).

L: allora il punto Condor è il punto di riporto sull'Ambra... Ambra 1

D: Ambra 1?

L: esatto è (inc.)...

D: punto di riporto Ambra 1.

L: sì.

D: e le coordinate?

L: (inc.) Ambra 1 e l'Ambra 13.

D: (inc.) l'Ambra 13.

L: ed a est (inc.)...

D: (inc.) affermativo... se sapremo cose nuove vi telefoniamo.

L: come?

D: se avremo altre notizie noi vi telefoniamo.

L: va bene, grazie.

D: grazie colonnello.

Da tenere in considerazione quella voce che nasce presso i Carabinieri di Capodichino secondo cui il velivolo potrebbe esser caduto nei pressi di Napoli, voce che potrebbe collegarsi all'altra proveniente dai Carabinieri di Pozzuoli secondo cui un velivolo militare sarebbe stato visto passare a bassa quota con direzione dal mare verso l'interno.

Da tenere in considerazione anche le affermazioni di Lippolis nella telefonata delle h.00.32, secondo cui nell'area delle ricerche erano stati visti dei razzi bianchi. Egli ne parla chiedendo una conferma a Capodichino, che però nulla sa in merito. Lippolis ritorna sull'argomento e aggiunge che sono stati visti da Yankee, cioè dagli Americani, precisando che il punto ove sono stati visti è il Condor, a 39.35 Nord e 13.04 Est.

Chi li avesse visti è quindi certo. E ne discende che a quell'ora velivoli statunitensi avevano già sorvolato la zona.

Chi li avesse sparati s'è tentato a lungo di accertarlo, giacchè il comandante dell'Atlantic Breguet, che potrebbe aver raggiunto l'area, e il suo equipaggio non appaiono d'accordo; sulla relazione delle missioni non v'è alcun accenno sul loro impiego; e v'è incertezza anche tra razzi e bengala. Più a lungo comunque nella parte relativa a Martina Franca.

8.2. L'attività volativa risultante dal registro arrivi e partenze.

Per quanto riguarda l'attività volativa del 27 giugno 80, dal registro degli arrivi e delle partenze acquisito in data 22.03.91 è risultato che vi fu la sottoannotata attività volativa:

Arrivi del 27.06.80:

-G91, ore 09.00;
-G91, ore 13.45;
-MB326, ore 13.55;
-AB204, ore 13.55;
-AB204, ore 14.00;
-AB212, ore 18.10;
-G222, ore 18.40;
-G222, ore 18.50;
-G222, ore 18.55.

Partenze del 27.06.80:

-MIX250, ore 10.00;
-MONTE12, ore 14.50;
-VIOLA 08, ore 14.50;
-BIANCO72, ore 14.50;
-TANGO 7, ore 15.00;
-RANDL737, ore 15.00;
-I 2104, ore 15.00;
-I 2106, ore 15.00;
-I 2102, ore 15.00.

Di nessuno di questi velivoli sono emerse interferenze con il volo del DC9.

In un hangar di questo aeroporto sono stati custoditi, fino al novembre 90, i reperti del DC9 Itavia, quando questo GI ne dispose il trasferimento nel Buttler di Pratica di Mare, del tutto diverso per superficie e cubatura, e per caratteristiche di protezione e sicurezza. L'hangar napoletano era infatti di dimensioni minime; i reperti vi erano accatastati senza alcun ordine; vi erano soggetti agli agenti atmosferici, per la presenza di aperture non protette; come vi erano possibilità di smarrimento e sottrazioni, essendo il portellone a scorrimento di chiusura assolutamente non fermato da sistemi di chiusura e di sicurezza.

I reperti furono accentrati in quel luogo sicuramente, perché, provenienti dalle operazioni di recupero in mare, servivano agli studi del collegio Blasi formato da periti tutti napoletani.

In conclusione, d'interesse quanto emerso sui soccorsi e sui “flares” di cui più a lungo sotto il sito di Martina Franca e Catania-Sigonella.

8.3. L'attività volativa risultante dalle comunicazioni TBT.

A dimostrazione dell'intensa attività di volo di quel pomeriggio e sera sino alle 18.00Z circa, allorchè inesplicabilmente si interrompono le comunicazioni proprio su quelle due frequenze radio, 118.5 e 120.1, su cui avvenivano il TBT con i velivoli militari della torre di Capodichino. I testi non hanno necessità di commento; si devono solo contare i velivoli.

Dalle ore 14.30Z

1. C130 in contatto con Napoli;

14h40m 1s - ...che c'è?

- vorrei (inc.) l'old 49... 6, 7

- eh?

- vorrei le (inc.) dell'old 4, 9 e jimmy 6, 7

- chiamo prima il jimmy 1, 6, 7

- no, no, prima l'old

- (inc.) è così, dai, riceviamo noi

- prima l'old?

- sì, sì!

- è un Itavia 1 vero?

- no è un C130

- porca miseria, è un C130, lo mandiamo a destinazione via Sorrento Ponza
ambra 1, ambra 1 eco poi c'è rosso 16 o 46

2. Tre elicotteri Alpha Charlie 732 in avvicinamento alla nave USA
nel porto ed in contatto con radar avvicinamento della nave;

14.47.42: - Napoli centro, Napoli centro, (inc.) alpha charlie 7-3-2

- Napoli centro, Napoli centro, (inc.) alpha charlie 7-3-2

- Napoli centro, (inc.) 7-3-2

- 7-3-2, Napoli, go ahead

- roger, Napoli, 7-3-2 is currently 10 miles out of Sorrento inbound, us ship
in the harbour, flight (inc.) from my (real) flight plan (inc.)

- (inc.) ship in the harbour (inc.)

- (hotel) 3 helicopters, alpha charlie 7-3-2

- you have 3 helicopters coming into c and l to the ship, affirmative?

- eh... it's about 1 helicopter, 1 helicopter (inc.) to the ship

- roger, 7-3-2, contact radar ship, over

- roger, (inc.)
- ... the altimeter is 2-9-8-2
- ovvero:
- Napoli centro, (inc.) 7-3-2
- 7-3-2, Napoli, avanti
- ricevuto, Napoli, 7-3-2 si trova attualmente a 10 miglia da Sorrento in avvicinamento, nave usa nel porto, volo (inc.) dal mio (effettivo) piano di volo (inc.)
- (inc.) nave nel porto (inc.)
- (hotel) 3 elicotteri, alpha charlie 7-3-2
- avete 3 elicotteri in arrivo c'è 1 verso la nave, affermativo? eh... è 1 elicottero, 1 elicottero (inc.) alla nave
- ricevuto, 7-3-2, contattate radar della nave, passo
- ricevuto, (inc.)
- ... l'altimetro è 2-9-8-2
- ... charlie 7-3-2, Napoli
- go ahead
- ... charlie 7-3-2, report when approaching the ship, over
- roger, i descend, to report when over the ship
- thank you
- roger
- ... charlie 7-3-2, Napoli
- avanti
- ... charlie 7-3-2, riportate in avvicinamento alla nave, passo
- ricevuto, scendo, riporterò quando sono sulla nave
- grazie
- ricevuto
- charlie 7-3-2, Napoli

Dalle ore 15.00Z:

3. November 8650 sulla verticale di Aversa ed in contatto radio con l'aeroporto di Grazzanise;

4. November 91866 sulla verticale di S.Maria-Benevento ed in contatto radio con Grazzanise;

- (Grazzanise tower, november 9-1-8-6-6 over Santamaria, request 3000 feet to Benevento. - (inc.) 3000 (bassissimo e spezzettato)

- (inc.) roger, we're for 3000

- Grazzanise torre, november 91866 sopra Santamaria, chiede autorizzazione per i 3000 piedi per Benevento.

5. JM-167 in avvicinamento a Napoli;

- Naples, juliet mike 1-6-7 (inc.) 5-1-0-0
- juliet mike 1-6-7, proceed as cleared and copy the weather
- Napoli, juliet mike 1-6-7 (inc.) 5-1-0-0
- juliet mike 1-6-7, procedete come autorizzato e copiate il bollettino meteo.
- visibility 25km, wind 2-9-0 degrees 1-3 knots, 2 oktas 2000, 2 oktas 7000, temperature 23, the altimeter is 2... (troncato)
- visibilità 25km, vento da 2-9-0 gradi 1-3 nodi, 2 ottavi 2000, 2 ottavi 7000, temperatura 23, l'altimetro è 2...
- roger, runway 2-4, 2-9-8-2, (inc.) 1-3, (inc.) 0-0 degrees, (inc.)
- roger.
- ricevuto, pista 2-4-, 2-9-8-2, (inc.) 1-3, (inc.) 0-0 gradi, (inc.)
- ricevuto.

6. JM-462 entra in contatto radio con Napoli quando si trova a 27NM da Teano e a 7000 piedi di quota;

- Napoli, juliet mike 4-6-2
- 4-6-2 Napoli, proceed on course to Teano, after Teano proceed to benny point, maintain 1-1-0 and weather follows: visibility 25km, wind 2-1-0 degrees 1-3 knots, 2 oktas 2000, 2 oktas 7000, temperature 23, the altimeter is 2-9-9-2. this will be... this will be an ils vor dme approach from benny, over.
- ...the weather, 2-9-9-2 and runway 2-4
- 1-6-7, also for you this will be an ils vor dme approach from benny, over.
- roger.
- Napoli, juliet mike 4-6-2
- 4-6-2 Napoli, procedete in rotta fino a Teano, dopo Teano procedete al punto benny, mantenete 1-1-0 e segue il bollettino meteo: visibilità 25km, vento da 2-1-0 gradi 1-3 nodi, 2 ottavi 2000, 2 ottavi 7000, temperatura 23, l'altimetro è 2-9-9-2. sarà... sarà un avvicinamento ils vor dme da benny, passo
- ...il bollettino, 2-9-9-2 e pista 2-4

7. Mec 60183 chiede l'autorizzazione al decollo e la ottiene solo dopo aver dichiarato di essere un November;

- mec 6-0-1-8-3, Napoli ground?
- Naples ground, 6-0-1-8-3, go ahead
- cleared to start, runway in use 2-4, altimeter 2-9-8-2, temperature 2-3
- 2-9-8-2, cleared to start, runway in use 2-4, temperature 2-3, roger.
- mec 6-0-1-8-3, Napoli ground?
- Napoli ground, 6-0-1-8-3, avanti
- autorizzato alla messa in moto, pista in uso 2-4, altimetro 2-9-8-2, temperatura 2-3

- 2-9-8-2, autorizzato alla messa in moto, pista in uso 2-4, temperatura 2-3, ricevuto.

Dalle ore 15.30Z:

8. Everec (fonetico; nde) 362 chiede autorizzazione al decollo dichiarando, dopo richiesta informazioni sulla rotta “sì, signore, vorrei cambiare... ho una procedura di piano di volo (5-5) (inc.) e non saremo più un Everec, saremo JM-362”;

- Napoli Everec 3-6-2

- Everec 3-6-2, go ahead

- yes, sir. i would like to change to i have a (5-5) flight plan procedure (inc.) and we will no longer be an Everec, we will be juliet mike 3-6-2.

- Napoli Everec 3-6-2

- Everec 3-6-2, avanti

- sì, signore, vorrei cambiare... ho una procedura di piano di volo (5-5) (inc.) e non saremo più un Everec, saremo juliet mike 3-6-2.

- roger, 3-6-2

- we also request the start clearance

- roger, cleared to start

- 3-6-2, roger.

- ricevuto, 3-6-2

- chiediamo anche l'autorizzazione alla messa in moto

- ricevuto, autorizzati alla messa in moto

- 3-6-2, ricevuto.

9. November 10657 in contatto con Grazzanise;

-... calling Grazzanise (inc), give your call signs, over.

- Grazzanise tower, this is november ..-0-..-5-7

- november 1-0-6-5-7, Grazzanise, go.

-... chiamando Grazzanise (inc), date il vostro nominativo, passo

- Grazzanise torre da november ..-0-..-5-7, passo

- november 1-0-6-5-7, Grazzanise, avanti.

- november 1-0-6-5-7 Grazzanise go.

- november 1-0-6-5-7, Grazzanise avanti.

- Grazzanise, 8-6-5-0 is over Capua

- 6-5-0 go ahead

- Grazzanise, roger, (inc.) say again

- (inc.)

- 6-5-0 over Capua, my departure at approximately 3-0-9

- roger.

- Grazzanise, 8-6-5-0 è su Capua

- 6-5-0 avanti
- Grazzanise, ricevuto, (inc.) ripetete
- (inc.)
- 6-5-0 è su Capua, lascia approssimativamente a 3-0-9
- ricevuto.
- november (inc.) 6-5-7
- 1-...-6-5-... go ahead Grazzanise tower
- (inc.)
- (inc.) (spezzettato)
- ...0-6-5-7, could you confirm (inc.)?
- roger (spezzettato), (inc.) Naples possibly (inc.), over.
- confirm your present position, Mondragone now?
- 0-6-5-7, Grazzanise, please, could you confirm over Mondragone now?
- roger (inc.) Grazzanise tower, i am presently (inc.) Gaeta (inc.)
- roger, you request to (inc.) and then along the beach, (inc.)
- roger, Grazzanise tower (inc.) over.
- roger, 16 hundred feet (inc.) no traffic, transponder (inc.) abeam our field
- 0-6-5-7, Grazzanise clears you to cross our zone, altimeter 1-0-0-9, report when (inc.) our zone
- roger, 1-0-0-9, to report over mon...(troncato)
- report Mondragone.
- november (inc.) 6-5-7
- 1-...-6-5-... avanti, Grazzanise torre
- (inc.)
- (inc.)
- ...0-6-5-7, potete confermare (inc.)?
- ricevuto, (inc.) Napoli possibilmente (inc.), passo
- confermate la vostra attuale posizione, Mondragone ora?
- 0-6-5-7, Grazzanise, per favore, confermate su Mondragone adesso?
- ricevuto (inc.) Grazzanise torre, attualmente mi trovo (inc.) Gaeta (inc.)
- ricevuto, richiedete (inc.) e poi lungo la spiaggia, (inc.)
- ricevuto, Grazzanise torre (inc.) passo.
- ricevuto, 1600 piedi (inc.) niente traffico, risponditore (inc.) al traverso del nostro campo
- 0-6-5-7, Grazzanise vi autorizza ad attraversare la nostra zona, altimetro 1-0-0-9, riportate quando (inc.) la nostra zona
- ricevuto, 1-0-0-9, riportare su mon...
- riportare Mondragone.
- Grazzanise tower, november 1-0-6-5-7, report on Mondragone, over
- ok, roger (inc.) report when abeam our field.

- say again, Grazzanise tower.
- 0-6-5-7 Grazzanise, proceed up to Naples and report when abeam our (field).
- roger.
- Grazzanise torre, november 1-0-6-5-7, riportiamo sopra Mondragone, passo
- ok, ricevuto (inc.) riportate quando al traverso del nostro campo
- ripetete, Grazzanise torre
- 0-6-5-7 Grazzanise, procedete fino a Napoli e riportate quando al traverso del nostro (campo)
- ricevuto.
- Grazzanise tower, november 1-0-6-5-7, report to (inc.) 3-.-9, golfo di Procida and then on to Naples, over.
- yeah, well done, after you have cleared our zone, you contact Naples on (inc.) frequency.
- roger.
- Grazzanise torre, november 1-0-6-5-7, riportiamo a (inc.) 3-.-9, golfo di Procida and poi fino a Napoli, passo
- sì, ben fatto, dopo aver liberato la nostra zona, contattate Napoli sulla (inc.) frequenza
- ricevuto.
- Grazzanise tower, november 1-0-6-5-7 (inc.), over.
- (inc), over.
- yes, (inc.) Naples on this one, good day.
- buona sera
- Grazzanise torre, November 1-0-6-5-7, (inc.) passo.
- (inc.), passo
- sì (inc.) Napoli su questa, buona giornata.
- buona sera.
- Grazzanise, 6-5-0 request here (inc.).
- Grazzanise, wind approximately from 2-6-0 degrees 1-8 knots.
- 1-8 knots, grazie.
- Grazzanise, 6-5-0 chiede qui (inc.).
- Grazzanise, il vento approssimativamente da 2-6-0 gradi 1-8 nodi
- 1-8 nodi, grazie.
- (inc.)
- 6-5-0 (inc.) go ahead
- in approx. 2 minutes
- roger.
- (inc.)

- 6-5-0 (inc.) avanti
- in circa 2 minuti
- ricevuto.

10. JM-691(961) “traffico con cui andare da Sorrento diretti a Catania” ... “appena sarete autorizzati da Pratica;

- juliet mike 6-9-1 (sic) with request
- 9-6-1 go ahead
- traffic (inc.) with which to go from Sorrento direct to Catania
- stand by one
- we can accept different altitude for your benefit
- roger, 9-6-1, stand by one, as soon as you're cleared from pratica, we'll pass you to Rome, over
- roger.
- juliet mike 6-9-1 (sic) con richiesta
- 9-6-1 avanti
- traffico ((inc.) con cui andare da Sorrento diretti a Catania
- restate in attesa
- possiamo accettare una quota diversa a vostro vantaggio
- ricevuto, 9-6-1, restate in attesa, appena sarete autorizzati da pratica, vi passeremo a Roma, passo
- ricevuto.
- 9-6-1, Napoli, maintain... continue climb 1-5-0 and change to Rome frequency 1-2-7-3-5, over
- ..5-0 and 1-2-7-3-5 (inc.)
- 9-6-1, Napoli, mantenete... continuate a salire a 1-5-0 e cambiate con Roma, frequenza 1-2-7-3-5, passo
- ..5-0 e 1-2-7-3-5 (inc.).

11. Everec 361 (che successivamente si riveleranno velivoli USA) in avvicinamento a Napoli.

- (everec) 3-6-1 near leaving Sorrento now, descend to and maintain 8000 feet, over
- roger, (inc.)
- (everec) 3-6-1 prossimo a lasciare Sorrento ora, scendete e mantenete 8000 piedi, passo
- ricevuto, (inc.)
- everec 3-6-1, continue descent to 4000 feet, over
- (inc.) 4000.
- everec 3-6-1, continuate la discesa a 4000 piedi, passo
- (inc.) 4000.
- italiano

- everec 3-6-1, descend to and maintain 3000 feet, turn right heading 0-2-0 in order to join runway, over
 - right 0-2-0 (inc.)
 - everec 3-6-1, scendete e mantenete 3000 piedi, virate a destra prua 0-2-0 per congiungervi con la pista, passo
 - destra 0-2-0 (inc.)
 - ...6-1 descend to and maintain 2000 feet, you're downwind now
 - roger, out of 3 to 2000.
 - ...6-1 scendete e mantenete 2000 piedi, siete sottovento ora
 - ricevuto, lasciamo i 3 per i 2000.
 - 3-6-1, right heading 0-6-0 for downwind
 - (inc.)
 - 3-6-1, a destra, prua 0-6-0 per il sottovento
 - (inc.)
 - Everec 3-6-1, turn right heading 1-5-0 for base, over
 - roger, right 1-5-0, 2000.
 - Everec 3-6-1, virate a destra prua 1-5-0 per la base, passo
 - ricevuto, a destra 1-5-0, 2000.
 - Everec 3-6-1, turn right heading 2-0-0, short and final, report establishing the ils, report runway in sight, check your gear down and locked, over
 - roger runway in sight, the gear is down
 - roger, 3-6-1, cleared to land, change to Napoli tower 1-8-8-5, good day
 - 1-8-8-5, good day.
 - Everec 3-6-1, virate a destra, prua 2-0-0 per il finale corto, riportate stabilizzato su ils, riportate pista in vista, controllate carrello abbassato e bloccato, passo
 - ricevuto, pista in vista, il carrello è abbassato
 - ricevuto, 3-6-1, autorizzato all'atterraggio, cambiate con Napoli torre 1-8-8-5, buona giornata
 - 1-8-8-5, buona giornata.
12. JM-167 ripartenza da Napoli via Sorrento Ponza;
- Napoli radar, juliet mike 1-6-7 (inc.) climbing for flight level 1-7-0 (inc.)
 - 1-6-7, radar contact, out of 6 to climb to 1-7-0, over
 - out of 6 to 1-7 and we request (inc.)
 - affirmative
 - thank you.
 - Napoli radar, juliet mike 1-6-7 (inc.) in salita per livello 1-7-0 (inc.)
 - 1-6-7, contatto radar, in salita da 6 per 1-7-0, passo
 - da 6 a 1-7 e richiediamo (inc.)
 - affermativo

- grazie.
- juliet mike 1-6-7, climb to flight level 1-7-0, change to 1-2-7-3-5, good day
- 1-2-7-3-5, so long.
- juliet mike 1-6-7, salite al livello 1-7-0, cambiate con 1-2-7-3-5, buona giornata
- 1-2-7-3-5, arrivederci.
- old 4-9 (inc.)
- roger
- old 4-9 (inc.)
- ricevuto.

13. November 60183 chiede autorizzazione al decollo;

- (inc.) 6-0-1-8-3 (inc.) number 1
- 6-0-1-8-3, ready?
- (inc.) 1-8-3
- 1-8-3, you're cleared to line up and take off, after takeoff left turn to the Ponza 1 departure, wind 2-9-0 degrees 1-0 knots
- ok, understand cleared to line up and after takeoff left turn to the Ponza 1 departure
- (inc.).
- (inc.) 6-0-1-8-3 (inc.) numero 1
- 6-0-1-8-3, pronti?
- (inc.) 1-8-3
- 1-8-3, siete autorizzati all'allineamento e al decollo, dopo il decollo virate a sinistra verso la ponza 1, vento da 2-9-0 gradi 1-0 nodi
- ok, ho capito allineamento e dopo il decollo virata a sinistra verso la ponza 1
- (inc.).
- 6-0-1-8-3 in position waiting takeoff clearance
- you're cleared to take off, latest wind 3-1-0 degrees 6 knots
- (inc.) take off, 6-0-1-8-3.
- 6-0-1-8-3 in posizione, in attesa dell'autorizzazione al decollo
- autorizzati al decollo, ultimo vento 3-1-0 gradi 6 nodi
- (inc.) decollo, 6-0-1-8-3.
- 6-0-1-8-3 is airborne, climbing to 1-6-0.
- 6-0-1-8-3 è decollato, in salita verso 1-6-0.
- roger, 1-8-3 airborne at time 3-0, call radar 1-2-1 decimal 2, good afternoon
- 1-2-1 decimal 2, good day.
- ricevuto, 1-8-3 decollato ai 3-0, chiamate radar 1-2-1.2, buon pomeriggio
- 1-2-1.2, buona giornata.

14. JM-362 pronto al decollo e chiede autorizzazione;
- Napoli tower, juliet mike 3-6-2 will be number 2, ready for takeoff
 - 3-6-2, stand by one.
 - Napoli torre, juliet mike 3-6-2 è numero 2, pronto al decollo
 - 3-6-2, restate in attesa.
15. Jetstar 8300 chiede autorizzazione al decollo;
- Naples tower, jetstar 83 hundred echo, runway 2-4
 - roger, 8-3 hundred echo stand by.
 - Napoli torre, jetstar 8300 eco, pista 2-4
 - ricevuto, 8-300 eco restate in attesa.
 - November 8-3-0-0 echo, you're cleared to line up and take off, after takeoff left turn to Sorrento, the wind 2-7-0 degrees 1-0 knots
 - ok, cleared to line up and (be) a left turn on the coast to Sorrento
 - roger.
 - November 8-3-0-0 echo, siete autorizzati all'allineamento e al decollo, dopo il decollo virate a sinistra per Sorrento, il vento da 2-7-0 gradi 1-0 nodi
 - ok, autorizzati allineamento e (sarà) una virata a sinistra sulla costa verso Sorrento
 - ricevuto.
 - and Jetstar 83 hundred echo is ready for takeoff, sir.
 - e Jetstar 8300 eco è pronto al decollo, signore
 - you're cleared
 - yes, we are cleared for takeoff (inc.)
 - (inc.)
 - autorizzati
 - sì, siamo autorizzati al decollo (inc.)
 - (inc.)
16. JM-462 chiede autorizzazione al decollo, poi riceverà rotta per Ponza con messa in moto alle 15.50Z;
- Napoli tower, juliet mike 4-6-2, I'm ready for takeoff.
 - Napoli torre, juliet mike 4-6-2, sono pronto al decollo
 - juliet mike 4-6-2 (troncato)
 - 4-6-2, stand by, over.
 - juliet mike 4-6-2
 - 4-6-2, restate in attesa, passo
 - Napoli, juliet mike 3-6-2 (inc.) for takeoff
 - (fischio) 3-6-2, you're cleared to line up, over
 - 3-6-2, roger, line up and hold
 - Napoli, juliet mike 3-6-2 (inc.) per il decollo
 - 3-6-2, siete autorizzati all'allineamento, passo

- 3-6-2, ricevuto, allinearsi e attendere.
- juliet mike 3-6-2, you're cleared for takeoff, after takeoff left turn, wind 2-7-0 degrees 1-0 knots, over
- 3-6-2 roger.
- juliet mike 3-6-2, siete autorizzati al decollo, dopo il decollo virate a sinistra, vento da 2-7-0 gradi 1-0 nodi, passo
- 3-6-2 ricevuto.
- 3-6-2, Napoli
- Napoli, juliet mike 4-6-2
- ... 6-2 you're cleared to line up and hold, over
- roger, line up and hold.
- 3-6-2, Napoli
- Napoli, juliet mike 4-6-2
- ... 6-2 siete autorizzati allineamento e attesa, passo
- ricevuto, allineamento e attesa.
- Juliet mie 3-6-2 airborne at 4-6, not above 1500 feet in our control area, report leaving, over
- roger
- italiano
- juliet mike 3-6-2 decollato ai 4-6, non al di sopra dei 1500 piedi nella nostra zona, riportate lasciando, passo
- ricevuto
- juliet mike 4-6-2-, you're cleared to take off, after takeoff left turn, wind 2-5-0 degrees 5 knots, not above 1500 feet in our control area
- 4-6-2, roger.
- juliet mike 4-6-2, siete autorizzato al decollo, dopo il decollo virate a sinistra, vento da 2-5-0 gradi 5 nodi, non al di sopra dei 1500 piedi nella nostra zona
- 4-6-2, ricevuto.
- Juliet mike 4-6-2 airborne at 4-8, report 5 miles out and, repeat, not above 1500 feet, over
- roger (inc.)
- juliet mike 4-6-2 decollato ai 4-8 riportate a 5 miglia e, ripeto, non al di sopra dei 1500 piedi, passo
- ricevuto (inc.)
- Napoli tower, juliet mike 4-6-2, 5 miles out
- roger, remain at 1500 feet to leave our control area
- roger
- 2-4-1-3, you're cleared to take ff, afte takeoff left turn to the Ponza 1 departure, latest wind 2-7-0 degrees 10 knots now, over

- 2-7-0, 10 (inc.)
 - roger
 - italiano
 - Napoli torre, juliet mike 4-6-2, a 5 miglia
 - ricevuto, rimanete a 1500 piedi per lasciare la nostra zona
 - ricevuto
 - 2-4-1-3, autorizzato al decollo, dopo il decollo virate a sinistra per Ponza partenza 1, ultimo vento 2-7-0 gradi 10 nodi ora, passo
 - 2-7-0, 10 (inc.)
 - ricevuto
17. JM-361 dichiara di essere pronto al decollo ma di non aver il piano di volo;
- Naples tower, juliet mike 3-6-1 is ready for takeoff, (inc.)
 - Napoli torre, juliet mike 3-6-1 è pronto al decollo, (inc.)

Dalle ore 16.00Z:

18. Jetstar 8300 poi November 8300=C141 Starlift naviga in quota all'altezza di Ponza;
- Naples ground, jetstar 80-300 echo, november 83-0-0, pardon
 - say again, please
 - yes, jetstar november 8-3-0-0, how do you read?
 - Napoli ground, jetstar 80-300 eco, november 83-0-0, scusi
 - ripetete, prego
 - si, jetstar november 8-3-0-0, come ricevete?
 - november 8-3-0-0 echo, go ahead
 - ... 8-3-0-0 is gonna be departing for Madrid in about 15 minutes, 14-45 zulu, curious what departure is going to be assigned
 - november 8-3-0-0 echo, call when you're ready to take off
 - understand, what departure can we expect, sir?
 - italiano
 - november 8-3-0-0 echo, avanti
 - ... 8-3-0-0 partirà per Madrid tra circa 15 minuti, 14-45 zulu, desidera sapere quale partenza gli verrà assegnata
 - november 8-3-0-0 echo, chiamate quando siete pronti al decollo
 - ho capito, che partenza prevedete per noi, signore?
 - jetstar 83 hundred echo is ready to (inc.) clearance.
 - jetstar 8300 eco è pronto all'autorizzazione (inc.)
 - 8-3-0-0 echo, rome control clears you to destination via sierra oscar romeo, papa november zulu, delta whiskey 6, alpha lima golf, green 2-3, climb and maintain flight level 1-6-0, request level change in route, squawk 0-3-4-4,

read it back, over.

- yes, Rome control clears us to destination airport sierra oscar romeo, papa november zulu, delta whiskey 6, upper green 2-3, 1-6-0, squawk ident in route

0-3-4-4

- correct, alpha, Ponza, correzione ... delta whiskey 6, alpha lima golf Alghero, climb and maintain flight level 1-6-0

- ok, understand delta whiskey 6 to alpha lima golf, then upper green 23 and flight level 1-6-0

- correct, call tower 1-1-8-5.

- 8-3-0-0 eco, Roma controllo vi autorizza a destinazione via sierra oscar romeo, papa november zulu, delta whisky 6, alpha lima golf, verde 2-3, salire e mantenere livello 1-6-0, chiedere cambio in rotta, codice 0-3-4-4, ripetete, passo

- sì, Roma controllo ci autorizza all'aeroporto di destinazione sierra oscar romeo, papa november zulu, delta whisky 6, verde alta 2-3, 1-6-0, inserire ident. in rotta 0-3-4-4

- corretto, alpha, Ponza, correzione ... delta whisky 6, alpha lima golf Alghero, salire e mantenere livello 1-6-0

- ok, ho capito delta whisky 6 per alpha lima golf, poi verde superiore 23 e livello 1-6-0

- corretto, chiamate la torre 1-1-8-5.

19. Charlie Yankee decolla ai 01 dalla Navy Line;

- charlie yankee we have the apron fully (inc.)

- charlie yankee abbiamo il piazzale interamente (inc.)

- charlie yankee, we have the apron fully (inc.)

- charlie yankee

- (inc.) calling to Naples ground, a second, please

- charlie yankee, we're leaving (inc.)

- roger, good day, sir

- good day

- November 8-3-0-0 echo, would you repeat your message, please?

- charlie yankee, abbiamo il piazzale interamente (inc.)

- charlie yankee

- (inc.) chiamando Napoli ground, un attimo, per favore

- charlie yankee, stiamo lasciando (inc.)

- ricevuto, buona giornata, signore

- buona giornata

- November 8-3-0-0 eco, potete ripetere il vostro messaggio, per favore?

- 83 hundred echo is curious ... wondering what departure will be assigned,

on our departure

- 8-3-0-0 echo, do you request the start up now or not?
- we'll call you back for start, we'll call you back
- ok, runway in use is 2-4
- we understand 24, thank you.
- 8300 echo si chiede quale partenza gli verrà assegnata, la nostra partenza
- 8-3-0-0 eco, richiedete la messa in moto ora o no?
- vi richiameremo per la messa in moto, vi richiameremo
- ok, pista in uso 2-4
- capito 24, grazie.
- ... old 4-9
- (inc.) get through the navy line
- Napoli ground, (inc.) 3-6-1-0 (inc.)
- roger, cleared, too.
- ... old 4-9
- (inc.) andate alla navy line
- Napoli ground, (inc.) 3-6-1-0 (inc.)
- ricevuto, autorizzati anche.
- Naples, clearance to leave (inc.), old 4-9
- old 4-9, Napoli, go ahead
- roger, do you expect any delay in our start-up engine clearance?
- we are waiting by Rome control
- roger.
- Napoli, autorizzazione a lasciare/partire (inc.), old 4-9
- old 4-9, Napoli, avanti
- ricevuto, prevedete ritardi per l'autorizzazione alla messa in moto?
- stiamo aspettando da Roma controllo
- ricevuto.

20. FCY destinazione LFTH, via Ponza, pronto a rullare prima del decollo;

- foxtrot charlie yankee, cleared to destination via papa november zulu, number 1 departure, amber 1, echo lima bravo, amber 3, flight level 1-0-0, 0-3-5-0 after takeoff for your transponder, read it back, over.
- ok, charlie yankee, i'm cleared to destination lima fox tango hotel via Ponza, departure 1, amber 1, echo lima bravo, amber 3, climb and maintain flight level 1-0-0, squawk 0-3-5-0, is it correct?
- correct, call tower 1-1-8 point 5
- 1-1-8 point 5, good bye.
- foxtrot charlie yankee, autorizzato a destinazione via papa november zulu, partenza 1, ambra 1, echo lima bravo, ambra 3, livello 1-0-0, 0-3-5-0 dopo il

decollo per il risponditore, ripetete, passo

- ok, charlie yankee, sono autorizzato a destinazione lima fox tango hotel via ponza, partenza 1, ambra 1, eco lima bravo, ambra 3, salire e mantenere livello 1-0-0, codice 0-3-5-0, è esatto?
- corretto, chiamate la torre 1-1-8.5
- 1-1-8.5, arrivederci

Dalle ore 16.30Z:

21. JM-161 chiede autorizzazione atterraggio a Napoli;

- Naples, juliet mike 1-6-1 descending to 1-1-0
- 1-6-1, Naples radar, roger, proceed as cleared to runway 2-4, quebec november hotel 2... (troncato)
- Napoli, juliet mike 1-6-1 in discesa per 1-1-0
- 1-6-1, Napoli radar, ricevuto, procedete come autorizzati per la pista 2-4, qnh 2...
- (inc.) (rumore sopra) 2-9-8-2
- 1-6-1 radar, contact at 2-2 miles north of the field, proceed to benny for ils vor... (troncato)
- (inc.) 2-9-8-2
- 1-6-1 radar, contatto a 2-2 miglia a nord del campo, procedete verso il benny per ils vor...
- ...9-0 degrees 1-4 knots
- ... 9-0 gradi 1-4 nodi
- ... 1-3km, mist 3/8 at 2200 feet
- 1-6-1 (inc.)
- 1-3km, foschia 3 ottavi a 2200 piedi
- 1-6-1 (inc.)
- ... to flight level 1-0-0
- 1-6-1 (inc.) 1-7 to 1-0-0
- ... per il livello 1-0-0
- 1-6-1 (inc.) 1-7 per 1-0-0
- 1-6-1 (inc.) cleared for 7000 feet and the ils
- 1-6-1 (inc.) autorizzati per 7000 piedi e ils
- ...1, confirm you're past to benny
- ...1, confermate di aver passato il benny
- 1-6-1, altimetri
- 1-6-1, Report 1-0 miele no finale
- 1-6-1, (rumore sopra)
- 1-6-1, altimetro
- 1-6-1, riportate 1-0 miglia in finale

- 1-6-1, is leaving 7000 on the ils
- 1-6-1, report 10 miles from final
- 1-6-1 roger
- 1-6-1, lascia i 7000 su ils
- 1-6-1, riportare a 10 miglia dal finale
- 1-6-1 ricevuto
- Naples, juliet mike 1-6-1, 9 miles from final
- 1-6-1, continue on the ils, change to tower 1-1-8-5
- roger, 1-1-8-5, good day
- good day.
- Napoli, juliet mike 1-6-1, 9 miglia dal finale
- 1-6-1, continuate su ils, cambiate con la torre 1-1-8-5
- ricevuto, 1-1-8-5, buona giornata
- buona giornata.

22. November 8650 autorizzato al decollo;

23.- 8-6-5-0, Napoli ore 16.38.38 pag. 64.

Grazzanise tower, november 8650

November 8650, 100 feet over Aversa, request (inc.) to Capua (inc.) november 650, roger.

Grazzanise torre, november 8650. November 8650, 1000 piedi sopra Aversa, chiede (inc.) per Capua (inc.) november 650 ricevuto.

- Naples tower, november 8-6-5-0 ready for takeoff, over
- 8-6-5-0, you're cleared to line up and hold
- italiano
- roger
- italiano
- Napoli torre, november 8-6-5-0 pronto al decollo, passo
- 8-6-5-0, autorizzato allineamento e attesa
- ricevuto

Dalle ore 16.45Z:

24. November 8650 lascia Napoli ed entra in contatto radio con Grazzanise sulla verticale di Aversa;

25. JM-161 chiede l'autorizzazione all'atterraggio;

Dalle ore 17.00Z:

26. November 10657 chiede l'autorizzazione all'atterraggio;
pag.128

- Naples tower, november 1-0-6-5-7, over
- 6-5-7, go ahead

- roger, Naples tower, presently 5 miles west of the airport, would like the wind at Naples, please, over
- wind 3-1-0, 1-8 knots
- say again, please, Naples tower
- the wind is 3-1-0 degrees 1-8 knots
- roger, (inc.).
- Napoli torre, november 1-0-6-5-7, passo
- 6-5-7, avanti
- ricevuto, Napoli torre, attualmente a 5 miglia ad ovest dell'aeroporto, vorrei sapere il vento a Napoli, per favore, passo
- vento 3-1-0, 1-8 nodi
- ripetete per favore, Napoli torre
- il vento è da 3-1-0 gradi 1-8 nodi
- ricevuto, (inc.)
- Naples tower, november 1-0-6-5-7
- go ahead, 6-5-7
- roger, runway 2-4 (inc.) is that correct, over?
- affirmative, runway 24
- Napoli torre, november 1-0-6-5-7
- avanti, 6-5-7
- ricevuto, pista 2-4 (inc.), corretto, passo?
- affermativo, pista 24
- (inc.).
- Naples tower, november 1-0-6-5-7, i have the field in sight, will advise when i'm downwind, over
- roger
- Napoli torre, november 1-0-6-5-7, ho il campo in vista, avviseremo quando sottovento, passo
- ricevuto
- 6-5-7, would you repeat your present position?
- 6-5-7, Naples tower, presently at about 1 and one half miles west of the airport, turning for a left downwind for runway 2-4, over
- roger, report over the harbour, over.
- 6-5-7, potete ripetere la vostra attuale posizione?
- 6-5-7, Napoli torre, attualmente a circa 1 miglio e mezzo ad ovest dell'aeroporto, stiamo virando per un sottovento sinistro verso la pista 2-4, passo
- ricevuto, riportate sopra il porto, passo.
- Naples tower, this is ... november 6-5-7 is presently over the city and turning on a ... left downwind for runway 2-4, over

- roger, continue your approach, report on left downwind runway 2-4.
 - Napoli torre, da ... november 6-5-7 è attualmente sopra la città, sta virando ... per sottovento sinistro verso la pista, passo
 - ricevuto, continuate avvicinamento, riportate quando sottovento sinistro, pista 2-4.
 - 6-5-7, I'm downwind (troncato)
 - 6-5-7, sono sottovento
 - 6-5-7, Naples tower, turning base, over
 - roger, 6-5-7, you are not in sight. Can you make a short approach? you're number 1
 - roger
 - would you confirm, do you have the runway in sight?
 - roger, presently turning final for short approach, over, 6-5-7
 - you're right not left to base, you're cleared to land, wind 3-1-0 1-8 knots, over.
 - 6-5-7, Napoli torre, stiamo virando in base, passo
 - ricevuto, 6-5-7, non siete in vista. Potete procedere ad un avvicinamento corto? siete numero 1
 - ricevuto
 - potete confermare di avere la pista in vista?
 - ricevuto, attualmente stiamo virando in finale per avvicinamento corto, passo, 6-5-7
 - siete a destra non a sinistra della base, autorizzati all'atterraggio vento da 3-1-0 1-8 nodi, passo.
 - 1-0-6-5-7 on the ground at 2-9, take (inc.) on your left, over
 - 6-5-7, roger, left turn?
 - roger, left turn and exit (inc.) runway.
 - 1-0-6-5-7 al suolo ai 2-9, prendete (inc.) alla vostra sinistra, passo
 - 6-5-7, ricevuto, giro a sinistra?
 - ricevuto, girate a sinistra e uscite (inc.) pista.
27. November 8650 avvicinamento Torre Napoli;
- Naples tower, november 8-6-5-0, over Aversa (inc.)
 - 8-6-5-0, you're cleared to continue approach to the field, report downwind, right hand traffic, runway 2-4
 - 8-6-5-0 roger
 - the altimeter 1-0-0-9
 - roger
 - Napoli torre, november 8-6-5-0, sopra Aversa (inc.)
- 8-6-5-0, autorizzati a continuare avvicinamento al campo, riportate sottovento, traffico a destra, pista 2-4

- 8-6-5-0 ricevuto
- l'altimetro è 1-0-0-9
- ricevuto
- Naples, november 8-6-5-0 starting downwind
- roger, 8-6-5-0, report on final
- ... 6-5-0 (troncato)
- Napoli, november 8-6-5-0 comincia il sottovento
- ricevuto, 8-6-5-0, riportate in finale
- ... 6-5-0
- 6-5-0 (inc.) and final
- roger, wind 3-3-0 degrees 1-3 knots
- 6-5-0, roger.
- 6-5-0 (inc.) e finale
- ricevuto, vento da 3-3-0 gradi 1-3 nodi
- 6-5-0, ricevuto.

28. Grazzanise attende l'arrivo di un T-33 da Treviso e di un Hawk da Aviano;

Dalle ore 17.30Z:

29. November 8650 in contatto con Napoli;

- Naples tower, november 8-6-5-0 ready for takeoff, over
- 8-6-5-0, you're cleared to line up and hold
- italiano
- roger
- italiano
- Napoli torre, november 8-6-5-0 pronto al decollo, passo
- 8-6-5-0, autorizzato allineamento e attesa
- ricevuto

30. November 10657 ancora a 5MN da Napoli;

- Naples tower, november 1-0-6-5-7, over
- 6-5-7, go ahead
- roger, Naples tower, presently 5 miles west of the airport, would like the wind at Naples, please, over
- wind 3-1-0, 1-8 knots
- say again, please, Naples tower
- the wind is 3-1-0 degrees 1-8 knots
- roger, (inc.).
- Napoli torre, november 1-0-6-5-7, passo
- 6-5-7, avanti
- ricevuto, Napoli torre, attualmente a 5 miglia ad ovest dell'aeroporto,

vorrei sapere il vento a Napoli, per favore, passo

- vento 3-1-0, 1-8 nodi
- ripetete per favore, Napoli torre
- il vento è da 3-1-0 gradi 1-8 nodi
- ricevuto, (inc.)

31. Grazzanise segnala due traffici su Teano;

- 17h50m34s - ...sì!
- Grazzanise, due traffici quasi su Teano tutti e due, che vengono da Napoli, posso passare?
- sì, passa
- ok
- ciao

Ad ore 18.00Z circa si interrompono le comunicazioni sulle frequenze radio 118.5 e 120.1 che garantiscono il TBT con i velivoli militari americani.

Alle ore 18.27Z Grazzanise riceve la notizia del dirottamento su Aviano dell'F-111 (Trest 31) che era atteso ad orario imprecisato.

- arrivederci... ah una cosa volevo dire, voi forse avete un piano di volo in arrivo 30-31 da echo golf uniform lima?
- piano di volo?
- 30-3-1 F -111 da echo golf uniform lima.
- 30-3-1 non ce l'abbiamo, ancora non ce l'ho
- ah allora benissimo, no siccome è dirottato ad Aviano...
- va bene, okay, grazie

Tra le 17.10Z e le 17.50Z vi sono le partenze dei 5 velivoli militari dal golfo di Napoli.

Di quasi tutti i velivoli sopra elencati la torre di Napoli ignora i relativi piani di volo.

9. Goia del Colle.

L'aeroporto di Gioia del Colle è esclusivamente nazionale. E' sede però di due Gruppi di volo dell'AM assegnati alla NATO: il primo intercettori, denominato 12° Gruppo, il secondo cacciabombardieri denominato 156° Gruppo. Per questa situazione, la NATO partecipa al parziale finanziamento di infrastrutture operative dell'aeroporto e pertanto lo

stesso viene usato anche dai velivoli dell'Alleanza sia per grandi esercitazioni, e perciò con rischieramenti rilevanti per numero di uomini e velivoli, sia come base di transito e di rifornimento dei velivoli NATO.

Il sito radar collegato con l'aeroporto di Gioia del Colle, per quanto attiene l'operazione di "scramble" era il 31° CRAM di Jacotenente. Il comando aeroporto dipendeva dal comando della 3ª Regione Aerea. Ufficiali responsabili all'epoca dei fatti erano: 1) colonnello Brancaleoni Cherubino, comandante fino al 01.09.80; 2) colonnello Ferracuti Sandro, in affiancamento dal 1° luglio e comandante dal 2.09.80; 3) tenente colonnello Celegato Franco, vice comandante; 4) tenente colonnello Fatone Mario, comandante 156° Cacciabombardieri; 5) tenente colonnello Carlon Pier Sandro, comandante 12° Caccia intercettori.

Presso il sito sono stati eseguiti otto sequestri, cinque esibizioni, tre richieste con missiva e sono stati escussi venti testimoni. Tutta questa complessa attività ha dato purtroppo risultati minimi sia per il mancato rinvenimento della documentazione di maggior rilievo sia per i difetti di memoria del personale.

Questa, unitamente alle basi di Cameri, Rimini e Trapani-Birgi, il 27.06.80 doveva assicurare il servizio di allarme.

Il suo comandante generale Brancaleoni Cherubino, ha dichiarato che la sera del disastro aereo, presso quella base erano presenti due F4 Phantom della Repubblica Federale di Germania, non sapendo però indicarne nè la provenienza nè la destinazione. L'ufficiale ha altresì dichiarato che l'aeroporto è esclusivamente "nazionale", anche se sede di due gruppi di volo (intercettori e cacciabombardieri) assegnati alla NATO. La base era quindi anche usata da velivoli dell'Alleanza, in particolare da quelli diretti o provenienti dalla Grecia e Turchia. L'attività della base ha avuto termine rispettivamente alle ore 13.00 per il 156° Gruppo Cacciabombardieri, alle ore 13.20 per il 12° Gruppo Intercettori. Un velivolo MB326 a getto non armato e da collegamento dell'AM, è atterrato alle ore 20.50 locali.

Il personale della base sull'incidente del DC9 non ha alcun particolare ricordo. Il sito è stato interessato anche ai fatti relativi alla caduta del MiG 23. Di tale materia più oltre.

10. Lamezia Terme.

Aeroporto civile con collegamenti su tratte interne. Il direttore responsabile all'epoca, era il primo dirigente Agnello Tommaso, della

Direzione Circostrizionale Aeroportuale di Reggio Calabria, sotto la cui giurisdizione cadeva l'allora Ufficio Controllo Traffico di Lamezia Terme. La gestione tecnica degli apparati dell'assistenza al volo era affidata ad un distaccamento AM del 36° Stormo di Gioia del Colle, che aveva istituito presso l'aeroporto lamezino una sezione tecnica di cui era responsabile il capitano Iurilli Francesco. Nel periodo in questione, si deve rammentare, responsabile per i servizi di assistenza al volo era l'Aeronautica Militare e ciò fino alla data del 30.06.80; successivamente il Commissariato per l'Assistenza al Volo civile, ente che venne sostituito nell'82 dall'Azienda Assistenza al Volo.

L'aeroporto di Lamezia non era dotato di un proprio impianto radar; le operazioni di controllo del traffico aereo si svolgevano in un contesto di "Tipo procedurale". Le comunicazioni radio TBT erano registrate e conservate per 30 giorni, trascorsi i quali le bobine venivano smagnetizzate e riutilizzate. Medesima procedura per le comunicazioni telefoniche con altri aeroporti, registrate sulle medesime bobine.

I principali avvenimenti che hanno interessato il sito, sono stati: 1) atterraggio e decollo del DC9 Itavia il giorno dell'incidente. 2) Attività volativa effettuata dal Naval Air Facility nel periodo 09.06.80 - 01.08.80. 3) Telefonata pervenuta dal distaccamento di Montescuro, in relazione alla caduta di un MiG 23 in Sila. 4) Volo libico che ha interessato l'aeroporto di Lamezia Terme nel luglio 80. Qui si tratteranno soltanto i primi due argomenti. I restanti saranno trattati nella parte relativa alla caduta del MiG 23.

Di seguito gli scali effettuati dall'AM I-Tigi il giorno 27.06.80 prima del volo Bologna - Palermo, che hanno interessato questo aeroporto:

Orario effettivo		Orario previsto
P h. 08.07	Lamezia Terme	
A h. 08.54	Roma – Ciampino	
P h. 10.12	Roma – Ciampino	
A h. 10.50	Bologna	
P h. 13.03	Bologna (ritardo 33')	h.12.50
A h. 14.29	Lamezia (ritardo 39')	h.13.50
P h. 16.10	Lamezia (ritardo 80')	h.14.50
A h. 16.59	Palermo (ritardo 89')	h.15.30
P h. 17.57	Palermo (ritardo 102')	h.16.15
A h. 19.04	Bologna (ritardo 94')	h.17.30
P h. 20.08	Bologna (ritardo 113')	h.18.15

Il DC9 era giunto a Lamezia Terme il 26.06.80 alle ore 22.20 locali; stazionò perciò in aeroporto la notte tra il 26 e il 27 fino alle ore 08.07,

allorché ripartì per Roma. Il co-pilota di quel volo, Signorini Antonio (comandante Pistone Federico), non rilevò alcun tipo di anomalia (v. esame Signorini Antonio, PG 11.02.92).

Scorrendo l'orario, si nota che il velivolo alle ore 14.29 del 27.06. atterrò nuovamente a Lamezia proveniente da Bologna, per ripartire alla volta di Palermo alle ore 16.10. Anche il pilota di quest'ultima tratta, Capitoli Sandro, non riscontrò anomalie significative durante il volo (v. esame Capitoli Sandro, PG 11.02.92).

Inoltre, dalle escussioni degli equipaggi che si sono avvicinati a bordo del DC9 I-Tigi, si rileva che l'aeromobile non presentava problemi tecnici, in quanto revisionato da poco tempo: "...si parlò tra noi dell'equipaggio, dell'efficienza dei velivoli in possesso dell'Itavia, ricordo che proprio il DC9 in questione, si disse che era in perfette condizioni, anche perché era stata fatta poco tempo prima una totale revisione..." (v. esame Urbinati Patrizia, PG 11.02.92).

E' stato anche sentito il personale appartenente alla ditta Consaer, società alla quale era devoluto l'incarico di prestare assistenza a velivoli in transito o sosta presso lo scalo calabrese. Il personale impiegato dalla società si avvicendava nelle varie mansioni secondo una turnazione programmata quotidianamente dal capo-squadra; pertanto il personale addetto ad una determinata operazione (pulizia, interpista, etc.), in caso di necessità, interveniva in ausilio di altri colleghi secondo le esigenze del momento. Sulle modalità con cui venivano svolte le pulizie all'interno degli aeromobili, tutto il personale ha concordato sulla sommarietà di tali operazioni nel caso di ritardo del velivolo, allorché il personale di bordo richiedeva di accertare le attività di assistenza. In effetti nell'unica sosta di quel 27 l'aeromobile è rimasto un'ora e quarantuno minuti, e pertanto questo personale ha avuto tutto il tempo per fare delle pulizie accurate.

L'esame del personale Consaer in servizio il giorno 27.06.80 (Argento Umberto, Epifano Francesco, Fabio Salvatore, Isabella Federico, Isabella Giuseppe, Maringola Francesco, Pallaria Bruno - v. esami testimoniali PG 12.03.93) non ha permesso di rinvenire alcun elemento riferibile ai ritardi che subì il DC9 Itavia; nessuno ha inoltre ricordato episodi particolari in merito alle soste del DC9 a Lamezia.

Negli archivi del citato aeroporto non è stata reperita traccia della documentazione relativa ai servizi aeroportuali utile per l'identificazione del personale addetto alle comunicazioni ed in particolare alla torre di controllo nei giorni 27.06 e 18.07.80.

Questi dati sono stati tratti dagli allegati (dell'AM Direzione CDA - prot.9-1/049 e 050/F3-4 del 5.06.80) alla nota del Commissariato per

l'Assistenza al volo civile – Sezione di Lamezia Terme del 02.07.80, relativo ai fogli delle competenze dei mesi di giugno e luglio 80 con l'elenco di tutto il personale in servizio come “assistente del traffico aereo” e “controllore dello spazio aereo”.

Dalla lettura dei cennati allegati, con cui la Direzione CDA di Lamezia Terme ha trasmesso al Comando del 36° Stormo di Gioia del Colle l'elenco nominativo del personale addetto alle operazioni di Controllo dello spazio aereo durante il mese di giugno 80, appare singolare che già al 5 di giugno venga comunicato l'elenco del personale “che è stato impiegato durante il mese di giugno”; non si esclude l'errore materiale, ove, in particolare, si tenga conto che il termine maggio (dattiloscritto), è stato cancellato con biro e sopra di esso è stato vergato a mano il termine giugno.

E' stato quindi sentito il personale che durante il mese di giugno 80 espletò la funzione di “controllore dello spazio aereo”. Detto personale non ha rammentato se la sera del 27.06.80 fosse in corso un'esercitazione militare. E' però emerso che venivano effettuate alcune procedure di addestramento da parte di velivoli militari sia americani che italiani, addestramenti per i quali veniva a volte richiesta autorizzazione preventiva, altre veniva trasmesso in frequenza il piano di volo.

Questo il personale del Controllo escusso: Cozzoli Antonio, sergente m., controllore; Pedone Lucio, capitano controllore; Caricchio Francesco capitano controllore; Graziano Giovanni, capitano, comandante; Smarazzo Francesco, sergente maggiore, controllore; Iurilli Francesco, capitano, capo sez. tecnica.

Secondo quanto riferito da Smarazzo Francesco, responsabile nel 90 dell'A.A.A.V.T.AG e all'epoca controllore del T.A. con l'aeroporto di Lamezia Terme “...in occasione dell'evento di Ustica, non vi furono comunicazioni di sorta...” (v. esame Smarazzo Francesco, GI 06.11.90). Inoltre, è stato escusso Bonaccorso Ignazio, nell'80 Direttore in seconda della direzione aeroportuale di Reggio Calabria ed in missione la sera del 27.06.80 presso l'aeroporto di Lamezia Terme, citato dal noto Lippolis nel corso della telefonata delle 23.53Z.

Tel. 23.53Z del 27.06.80 – giro 101 – nastro C Martina Franca

S: tenente Smelzo di Martina Franca.

D: dott. De Felice– Direttore aeroporto Napoli/Capodichino.

L: tenente colonnello Lippolis di Martina Franca.

S: pronto?

D: pronto, chi parla?

S: tenente Smelzo del soccorso aereo.

D: (inc.).

S: pronto?
D: chi parla?
S: è il tenente Smelzo del Soccorso Aereo, chi è lei?
D: (inc.).
S: Smelzo del Soccorso Aereo.
D: sono il dottor De Felice direttore dell'aeroporto.
S: dell'aeroporto di? ... di?
D: Napoli, Capodichino.
S: ah, benissimo, un attimo solo un attimo solo...(all'interno riferisce che è De Felice).
L: dottor De Felice?
D: sì.
L: buongiorno abbiamo saputo ... tramite il signor (inc.) di Reggio Calabria, dottor Bonaccorso di Sant'Eufemia.
D: sì.
L: che l'ha saputo da voi... che l'aereo era in rotta senza scam, senza (inc.) è corretto?
D: guardi, guardi, ad evitare che si vanno ad accavallare notizie.
L: eh.
D: ecco, la notizia che le dò io è questa mi ha dato il CDA con queste coordinate.
L: aspetti un momento che prendo nota per favore, eh ... allora?
(nel prosieguo della conversazione non viene più citato Bonaccorso e viene fatto riferimento all'avvistamento di alcuni razzi).

Il Bonaccorso ha dichiarato che quella sera verso le ore 23, transitando per l'ufficio traffico di Lamezia, apprese che non si avevano più notizie di un velivolo civile; pur non investendo la propria competenza territoriale, il Bonaccorso, si attivò contattando alcuni enti, senza ricordarli specificamente, per poter dare il proprio contributo: "... . Pur non toccando la mia competenza territoriale, mi sono adoperato unitamente all'addetto al traffico, del quale non ricordo il nome, a contattare organi aeronautici e marittimi per dare un contributo alle indagini in quanto non si avevano notizie certe dell'aeromobile ... ricordo di aver contattato la Capitaneria di porto di Reggio Calabria e l'UCT di Palermo...". Ha riferito, quindi, di aver contattato il noto De Felice di Napoli, ma non ha ricordato di aver avuto un colloquio telefonico con il Lippolis, neppure a seguito della lettura della telefonata citata nella quale costui lo nomina (v. esame Bonaccorso Ignazio, PG 07.03.95).

Escusso in proposito, il De Felice ha dichiarato: "... quando seppi che non c'erano più notizie del velivolo dell'Itavia, chiamai il mio collega di

Lamezia Terme, Bonaccorso, per scambiare delle notizie in merito. Durante quella conversazione gli riferii di una voce che girava in aeroporto cioè che erano stati avvistati due razzi all'altezza di certe coordinate che ora non ricordo... deduco, dalla telefonata con Lippolis, che, quando mi nominò il Bonaccorso capii immediatamente che la fonte delle notizie delle quali mi veniva richiesta conferma era lui e perciò tagliai corto ... anzi precisai che non era il caso di accavallare troppe voci ... l'unica notizia che io ho dato è stata quella dell'avvistamento di due razzi..." (v. esame De Felice Eugenio, GI 21.02.95).

Da una nota inviata dal 2° Reparto SMA - SIOS a Civilavia/Roma (prot.SMA/243/1171) in data 02.06.80 si rileva che l'Ambasciata americana in Roma richiedeva l'autorizzazione ad effettuare voli addestrativi di avvicinamento sugli aeroporti di Palermo e Lamezia Terme da parte di velivoli della Naval Air Facility di stanza a Sigonella (CT), durante il periodo che va dal 09.06.80 al 01.08.80 nelle seguenti fasce orarie: 12.00/14.00Z e 17.00/20.00Z (notturna) da e per Sigonella con A/M C. et UC128 (Beechcraft Super King Air 200), precisando che detti voli si sarebbero svolti non più di due volte alla settimana.

Dalla trascrizione delle telefonate dalle ore 17.01Z alle ore 19.48Z tra Roma ACC e Lamezia Terme e delle telefonate dalle ore 18.07Z alle ore 18.40Z tra Roma ACC e Catania, emerge che la sera del 27 giugno 80, un aeromobile sigla Navy 61206 ha compiuto ripetute manovre di avvicinamento all'aeroporto di Lamezia Terme.

Telefonata Canale 18 (Catania TWR)

cassetta VII/17 - Lato A

- Ore 18.07Z:

Roma: Catania?

Catania: (verso l'interno: operativo dopo Lamezia) un attimo scusa...
Roma?

Roma: dimmi.

Catania: ci ho un Navy 61206, ce l'hai?

Roma: mette in moto?

Catania: no, ha chiesto la messa...

Roma: 61... non ce l'ho, aspetta che prendo una striscia, (verso l'interno: no, un Navy 61 e qualche cosa...) allora, Juliet Mike o Navy?... Catania?

Catania: sì Roma.

Roma: è Victor Victor o Juliet Mike?

Catania: no, Navy, Navy si chiama, Navy 6120 e poi 6.

Roma: 6120 e poi 6.
Catania: sì, è un Charlie 12 questo.
Roma: sì.
Catania: Sigonella Sigonella, esce il livello a 160 e rientra a 150.
Roma: sì.
Catania: 17,45 il livello, oh, 17,45 lo stimato, scusa.
Roma: sì, sì.
Catania: la rotta via Reggio, Green 35 Lamezia e poi qua... non so poi dove va, se è operativo oppure no, un attimo che chiedo alla torre, eh!
Roma: sì, ok, fammi sapere tutto quanto.
Catania: sì, sì.
Canale 18 (Catania TWR)
cassetta VII/17 - Lato A
- Ore .18.10Z:
Roma: pronto?
Catania: ah senti Roma, allora questo 61206...
Roma: sì.
Catania: eh... questo va fino a Lamezia e quindi fa 3 procedure di ILS a Lamezia e quindi ritorna indietro con rotta inversa.
Roma: 3 ILS a Lamezia.
Catania: sì.
Roma: va bene, può mettere in moto.
Catania: va bene, ciao.
Roma: ciao.
Canale 18 (Catania TWR)
cassetta VII/17 - Lato A
- Ore 18.16Z:
Catania: Roma?
Roma: scusami Catania, un'informazione, il Vor di Catania è ancora in avaria?
Catania: affermativo.
Roma: non sa...
Catania: solo il... solo il DME è ok.
Roma: solo DME ed è sperimentale.
Catania:- sì, DME e poi il Beacon funziona normale, come...
Roma: Catania Beacon funziona normale.
Catania: sì, sì.
Roma: vabbè, grazie.
Catania: ciao.

Roma: ciao.

Canale 18 (Catania TWR)

cassetta VII/17 - Lato A

- Ore 18.20Z:

Roma: che c'è?

X: Roma, il Navy 61206 ha chiesto la clearance.

Roma: la clearance?

X: sì, sì.

Roma: allora autorizzi questo qui a Lamezia?

X: sì.

Roma: via Reggio, quanto chiede 160?

X: affermativo.

Roma: (verso l'interno: sì, Caraffa)... sale e mantiene 160.

X: allora via Reggio?

Roma: al Fix di Caraffa, via Reggio sale e mantiene 160.

X: va bene, Fix di Caraffa, ciao.

Roma: ok, ciao.

Canale 18 (Catania TWR)

cassetta VII/17 - Lato B

- Ore 18.34Z:

X: pronto?

Roma: un attimo in ascolto.

X: sì.

Roma: ... pronto?

X: sì.

Roma: senti, il Navy che fa?

X: è decollato proprio in questo momento, 35...(verso l'interno: Reggio (inc.)... è decollato ai 35, Roma.

Roma: sì, facciamo ai 55, 54... Reggio?

X: vabbe', fai ai 50.

Roma: ai 50 Reggio, lo cambi 33 e 25 solo questo.

X: va bene, ciao.

Roma: ciao.

Canale 18 (Catania TWR)

cassetta VII/17 - Lato B

- Ore 18.37Z:

Roma: Catania?

Catania: senti Roma, questo Navy 61206 è molto lento, stima Reggio sull'ora.

Roma: il Navy 61206?

Catania: sì, 61206, sì, sull'ora.

Roma: allora, no ai 50, eh?

Catania: sì, sì, sull'ora ha detto.

Roma: ciao.

Catania: ciao.

Canale 24 (Lamezia TWR)

cassetta VII/26 - Lato A

ore 17.01Z:

X: Roma?... Roma?... Roma?... Roma?...

Canale 24 (Lamezia TWR)

cassetta VII/26 - Lato A

- Ore 17.02Z:

X: sì?

X1: mi hai chiamato?

X: no.

X1: (inc.) ciao.

X: ciao.

Canale 24 (Lamezia TWR)

cassetta VII/26 - Lato B

- Ore 18.15Z:

X: sì.

X1: copiati.

X: sì.

X1: Victor Victor.

X: sì.

X1: 61206.

X: sì.

X1: è un Charlie 12.

X: sì.

X1: da Sigonella ritorna a Sigonella fa avvicinamenti da te e ti fa schioppa'
tutta la notte... fa 3 ILS fa...

X: eh!

X1: ok, poi ti...

X: a che ora stima Caraffa?

X1: ancora sta in fase di decollo, ti richiamerò per lo stimato.

X: vabbò, ciao.

Canale 24 (Lamezia TWR)

cassetta VII/27 - Lato A

ore 18.36Z:

X: sì dimmi.

X1: allora quel fregno buffo...
X: (inc.).
X1: stima ai 05 Caraffa.
X: sì.
X1: te lo darò per 100 lasciando 160.
X: 160?
X1: per 100 lasciando 160.
X: ciao.
X1: ciao.

Canale 24 (Lamezia TWR)
cassetta VII/27 - Lato A
- Ore 18.55Z:

X: Roma?
Roma: te l'ho passata, mi dai... mi darai il 130 libero.
X: appena ti lascia il 130 ti richiamo allora.
Roma: ok, sì.
X: ciao.

Canale 24 (Lamezia TWR)
cassetta VII/27 - Lato A
- Ore 18.58Z:

X: allora?
X1: ha lasciato i 130.
X: oh?
X1: ha lascia...
X: che livello?
X1: pronto, ha lasciato 130, eh?
X: 130?
X1: sì.
X: grazie.
X1: ciao.

Canale 24 (Lamezia TWR)
cassetta VII/27 - Lato B
- Ore 19.27Z:

Lamezia: pronto?
Roma: Lamezia senti, il Navy è con te?
Lamezia: sì, sì.
Roma: senti, quando ti lascia ti fai dare che livello vuole e lo stimato di Caraffa eventualmente perché io non lo sento quando è basso.
Lamezia: va bene, senti io.. questo sta facendo la seconda, ne fa un'altra procedura dopo di che io lo autorizzo a Caraffa (inc.), nel

frattempo gli chiedo la clearance, gli chiedo il livello e.. (inc.),
vero?

Roma: va bene.

Lamezia: vabbò, ciao.

Roma: ciao.

Canale 24 (Lamezia TWR)

cassetta VII/27 - Lato B

- Ore 19.30Z:

X: oh?

X1: te lo dico già da adesso, scende a 150 (inc.), eh.

X: ok, che sta ancora a terra?

X1: questo qua non... non sta atterrando, sta facendo... (inc.) tanti
passaggi.

X: ho capito sta... è ancora...

X1: (inc.) un altro adesso quasi in finale, farà un altro avvicinamento dopo
di che andrà via.

X: ok, mi richiami?

X1: impiega... impiega 14 minuti ogni avvicinamento.

X: mi avvisi per lo sti.. 14 minuti?

X1: sì, (inc.) 14 minuti.

X: allora mi avverti quando questo qui... lascia, eh?

X1: cioè io ti avverto quando riporta di nuovo in finale per... sarebbe un
altro ne deve fa', deve riportare in finale, no, dopo di questo farà un
altro avvicinamento, quindi quando mi riporta in finale ti chiedo la
clearance.

X: ok.

X1: ciao.

X: ciao.

Canale 24 (Lamezia TWR)

cassetta VII/27 - Lato B

- Ore 19.36Z:

Roma: dimmi.

Lamezia: dunque il Navy 61206 ha lasciato ora Caraffa se mi prepari la
clearance...

Roma: va bene... ah, un attimo eh, solo un attimo...

- pausa -

Roma: Lamezia?

Lamezia: sì.

Roma: allora autorizzato?

Lamezia: sì.

Roma: inserimento Caraffa, va bene, livello 150 destinazione Sigonella via Reggio Catania.

Lamezia: Reggio... Camel Alba?

Roma: no, non è... non serve, Reggio Sigonella Catania.

Lamezia: Reggio Catania Sigonella, ok.

Roma: ciao ... ci hai uno stimato?

Lamezia: come?

Roma: ci hai uno stimato, ah, va bene, ha lasciato Caraffa adesso hai detto.

Lamezia: sì, ma sta facendo l'ultimo avvicinamento...

Roma: va bene, quando lascia Caraffa mi avverti, eh?

Lamezia: questo qui ha già lasciato Caraffa, calcola ai 50 che finisce l'ultimo avvicinamento e poi ritorna a Sigonella.

Roma: va bene.

Lamezia: ciao.

Roma: ciao.

Canale 24 (Lamezia TWR)
cassetta VII/27 - Lato B
- Ore 19.47Z:

X: pronto?

X1: a che ora stima Reggio quel Navy?

X: un momento che lo chiedo, eh... ciao.

- pausa -

X1: (verso l'interno: X - lo puoi cambia' direttamente. Con Catania allora che lo sente meglio...; X1 - 280 marescia'... (inc.) maresciallo, marescia'...; (varie voci incomprensibili); X2 - ma che cazzo c'entra (inc.) con quello (inc.)...; X3 - ci avete lo stimato di Reggio del Navy?; X - lo sto chiedendo...; X1 - lo stiamo chiedendo.. X3 - lo stai chiedendo adesso.

Canale 24 (Lamezia TWR)
cassetta VII/27 - Lato B
- Ore 19.48Z:

X: pronto?...

X1: ... a che ora?

X: ai 05, alle 20.05 lo passo con te?

X1: 20.05, affermativo lo passi con me fra poco, a che livello sta ora?

X: eh?

X1: a che livello lascia?

X: adesso lascia... adesso, non lo so... 5000 forse, adesso guardo.

X1: ok, quando... vabbe', me lo passerai lasciando 100 me lo passi.

X: ok, ciao.

X1: ciao.

A seguito di quesito posto da questa AG, le Autorità statunitensi hanno riferito che detto velivolo, recante il contrassegno Navy 61206, risultava essere, quasi certamente, un aereo da trasporto UC-129 King Air, assegnato alla base di Sigonella, non dotato di armi e mai “modificato a portare armi di nessun tipo”. Il velivolo era decollato alle ore 15.24 locali da e per Sigonella, rimanendo in volo 2.4 ore; era poi nuovamente decollato alle ore 20.30 locali per un ulteriore volo di 2.4 ore.

Se non fossero emerse queste telefonate, non si sarebbe mai nulla saputo di questa attività di esercitazione militare statunitense. Anche perché, a parte che nessuno aveva mai riferito in tal senso, documentazione ufficiale, di provenienza sia statunitense che AM, attestava l'inesistenza di qualsiasi esercitazione nel Tirreno al tempo del disastro.

11. Palermo-Bocadifalco.

L'aeroporto di Bocadifalco all'epoca dei fatti non era operativo. Infatti non era dotato di piste di atterraggio e decollo per velivoli di grosse dimensioni né di una torre di controllo. Era sede degli Elinuclei della Guardia di Finanza, Carabinieri e Polizia di Stato. Il Comando aeroporto dipendeva dalla 3^a Regione Aerea.

Al tempo gli ufficiali responsabili erano: il maggiore AM Geraci Francesco, comandante dell'aeroporto fino al 4 agosto 80; il tenente colonnello AM Furci Rocco, comandante dell'aeroporto dal 05 agosto 80.

Nel corso dell'istruzione sono stati emessi più decreti di sequestro sul sito, tutti con esito negativo. Precisamente di sequestro dei nastri e registrazioni radar del sito in data 27.06.80 trasportati a seguito del provvedimento datato 05.07.80 della Procura della Repubblica presso l'aeroporto di Trapani Birgi. Di sequestro degli oggetti che furono concentrati presso l'aeroporto di Palermo-Bocadifalco, attinenti e non all'aeromobile precipitato e tuttora giacenti presso l'aeroporto Bocadifalco o quello di Ciampino ove furono in parte trasportati il 23.12.80. Di sequestro della bolla di carico redatta in triplice copia, dal maresciallo Ferraro Giuseppe, addetto al carico effettivo presso la 46^a Brigata Aerea di Pisa, in occasione della missione effettuata il 23.12.80 dall'aeroporto di Pisa all'aeroporto di Palermo-Bocadifalco.

Sono stati sentiti anche diversi militari già in servizio presso quell'aeroporto. Il sito, non essendo operativo, non fu interessato agli eventi verificatisi la sera del 27.06.80. Però nei giorni immediatamente successivi all'incidente, su disposizione dell'AG di Palermo, vi furono concentrati i reperti del DC9 Itavia recuperati dai mezzi di soccorso.

Tuttavia dalle conversazioni telefoniche registrate sia al 3° ROC che all'aeroporto di Palermo-Punta Raisi, risultano due conversazioni con personale in servizio a Boccadifalco la sera del 27.06.80. Il personale di Boccadifalco che vi appare è stato identificato in: 1. maresciallo CC. Villa Claudio, in servizio al 9° Elinucleo CC. di stanza a Boccadifalco; 2. maresciallo AM Di Blasi Claudio, in servizio quale sottufficiale al corpo di guardia dell'aeroporto. La conversazione telefonica tra il personale di Martina Franca ed il maresciallo CC. Villa (ore 01.25Z del 28.06.80) riguardava la disponibilità di due elicotteri per il soccorso; mentre quella tra il Di Blasi e l'operatore di Palermo Punta Raisi (ore 21.54Z del 27.06.80) riguardava notizie circa l'arrivo del maggiore AM Guzzetta per le ore 23.00 locali, proveniente da Roma. Il maggiore AM Guzzetta Giuseppe, nel 1980 comandante del 6° Gruppo Telecomunicazioni di Boccadifalco, ha dichiarato che la sera del 27.06.80 si trovava su un aereo di linea proveniente da Roma ed era giunto all'aeroporto di Punta Raisi alle ore 22.00 circa.

In data 04.07.80 il colonnello Bomprezzi Bruno, il maresciallo Zecchini Cesare, del 2° Reparto e il tenente colonnello Argiolas Giampaolo del 3° Reparto, accompagnati dal capitano Pace Andrea capo del 31° Sottonucleo SIOS/A di Catania, esaminarono i reperti del DC9 Itavia. Ma agli atti dell'aeroporto di Boccadifalco non risulta traccia di questa ispezione. La vicenda sarà trattata nel capitolo del 2° e 3° Reparto.

Il maresciallo di PS Procaccianti Vincenzo, nel 1980 in servizio al 4° Reparto di Volo PS di Boccadifalco, è stato escusso in relazione al rinvenimento di una cuffia antirumore di produzione americana, rinvenuta da un pescatore siciliano nei pressi di Palermo. Non ricorda il giorno del rinvenimento, ma afferma che il fatto era avvenuto nell'estate del 1980, e di aver consegnato il reperto al proprio Comando. In merito a questa vicenda il colonnello Sidoti Francesco, Capo del 4° Ufficio Sicurezza volo del 3° Reparto ed il colonnello Bomprezzi Bruno, del 2° Reparto, in data 12 agosto 80, su disposizione del Sottocapo di Stato Maggiore generale Ferri Franco, si portarono a Boccadifalco per visionare il reperto. La vicenda sarà trattata nel capitolo del 2° e 3° Reparto.

I rimanenti testi, maggiore AM Geraci Francesco, tenente colonnello Furci Rocco, tenente colonnello Santagati Egidio, rispettivamente

comandanti di Boccadifalco i primi due nel 1980 ed il terzo nel 93, maresciallo CC. Lazzarino Vincenzo, app. CC. Zizolfi Rosario, rispettivamente comandante Stazione CC. presso aeroporto Punta-Raisi e comandante posto fisso CC. presso Boccadifalco nel 1980, sono stati escussi in relazione al trasporto dei reperti del DC9 Itavia, custoditi presso un hangar di Boccadifalco, il giorno 23.12.80 dal citato aeroporto a quello di Ciampino a mezzo di un G222 della 46^a Aerobrigata di Pisa per essere successivamente destinati ai Laboratori AM di via Tuscolana. La vicenda è trattata più dettagliatamente nel capitolo di Ciampino.

In relazione ai reperti custoditi è da rammentare la vicenda relativa al relitto dell'aerobersaglio rinvenuto il 18 settembre di quell'80 nelle acque antistanti il comune di Acquadolci (ME). Con provvedimento del 20.09.80 della Procura di Palermo, se ne disponeva il sequestro. Il reperto, il 22 successivo, veniva consegnato dai Carabinieri di Acquadolci al comando aeroporto di Palermo Boccadifalco. Il relitto veniva esaminato dal perito prof. Cantoro. Non veniva inserito tra gli altri reperti trasportati a Ciampino e successivamente ai Laboratori AM il 23.12.80. Nel febbraio dell'87 il prof. Cantoro convocato a Napoli-Capodichino per riconoscere se il reperto conservato presso questo aeroporto fosse quello da lui esaminato nell'80, dichiarava che non si trattava di quello periziato.

Nel novembre 88 venivano esperiti ulteriori accertamenti presso l'aeroporto Boccadifalco ed il comandante al tempo, il tenente colonnello Guzzetta, con missive datate 23 e 25 novembre affermava: -23 novembre: "in ordine a quanto richiesto come dichiarato via breve, il relitto di cui trattasi non è mai stato consegnato a questo Comando"; -25 novembre: "...come già comunicato via breve, si conferma la disponibilità del reperto cui trattasi presso il locale posto fisso dei Carabinieri". La vicenda è presa in esame nel capitolo delle perizie.

12. Palermo-Punta Raisi.

L'aeroporto di Punta Raisi era abilitato all'epoca dei fatti all'atterraggio ed al decollo di velivoli nazionali ed internazionali nonché di velivoli militari. La torre di controllo fino alla data del 1° luglio 80 è stata gestita dall'Aeronautica Militare; successivamente è passata all'Azienda Autonoma Assistenza al Volo. E quindi la struttura è stata dipendente, fino al 1° luglio 80, dal Comando della 3^a Regione Aerea; dopo quella data dal Ministero dei Trasporti. I responsabili sono stati: il tenente colonnello AM

Garufi Ernesto, comandante del Distaccamento aeroporto di Punta Raisi e il dr. Randazzo Paolo, Direttore dell'aeroporto.

Il sito è stato oggetto di più decreti di sequestro ed esibizione, come di varie richieste. Ben trentotto dipendenti dell'aeroporto, dell'Itavia e dell'Alisud sono stati escussi. Ma tutta tale attività ha avuto scarsissimi risultati. Sia perché i decreti hanno avuto esito negativo tranne il primo quello emesso quasi nell'immediatezza del fatto il 28.06.80, che portò alla acquisizione dei nastri di registrazione delle comunicazioni; sia perché i testi hanno riferito poco o nulla. In questo aeroporto non venivano rinvenuti gli elenchi del personale in servizio la sera del 27.06.80 alla torre di controllo. Si è proceduto però alla identificazione di molti dei presenti attraverso le conversazioni telefoniche registrate sulla bobina nr.3, sequestrata, come s'è detto, il 28.06.80.

Essi erano: 1) Pagliaro Stefano, dell'Ufficio di Informazione Volo, che ricorda di aver svolto il servizio la sera del 27.06.80 unitamente a Lo Baido. 2) Buccheri Ciriaco, in servizio presso la torre di controllo che ricorda di aver svolto il servizio la sera del 27.06.80 unitamente a Runfola e Quattrini. In relazione all'identificazione degli operatori di Palermo questi ha dichiarato di riconoscere le voci di Fortino Vincenzo, Guidera e Runfola. 3) Candia Francesco, in servizio con la funzione di operatore telescrivente. 4) Ciccarese Vincenzo, capo servizio tecnico operativo. 5) Fortino Vincenzo, addetto alla torre di controllo. 6) Grifò Carlo, addetto all'Ufficio Informazioni al Volo. 7) Guidera Angelo, addetto alla torre di controllo con turno pomeridiano, ricorda che la sera del 27.06.80 era di servizio unitamente a Fortino e Quattrini. 8) LoBaido Antonino, dell'Ufficio Informazioni Volo. 9) Lombardo Armando, in servizio all'ufficio previsione. 10) Lo Presti Calogero, addetto Ufficio Informazioni Volo. 11) Continella Antonino, capo TWR, che ricorda di essere stato la sera del 27.06.80 presso la propria abitazione sino a quando non ricevette una telefonata da parte del personale della torre di controllo, in conseguenza della quale raggiunse immediatamente l'aeroporto.

Tutti i predetti riconoscono la propria voce, ma non ricordano null'altro di quella sera.

Tutti i dipendenti della Società Alisud non ricordano di aver dato assistenza per il cambio dell'acqua nella toilette dell'aeromobile DC9 Itavia.

I dipendenti Itavia hanno invece dichiarato: 1) Vernaci Giuseppe, la sera del 27.06.80 ricorda di essere stato in servizio con turno sino alle ore 22.00. All'orario stimato dell'arrivo, si mise in contatto con l'ufficio traffico per chiedere informazioni sul ritardo del DC9 Itavia, ma non ricorda il nome della persona a cui si rivolse; 2) Testaverde Giovanni, la sera del 27.06.80,

ricorda che era di servizio con turno pomeridiano, in qualità di operaio specializzato. Riferisce anche che quasi sicuramente effettuò le pulizie a bordo dell'aeromobile, unitamente al sig. Orsini, essendovi stato il tempo perché l'aeromobile decollato alle ore 17.57 era rimasto in pista circa un'ora; ma non ricorda di aver notato anomalie sull'aeromobile; 3) Orsini Giuseppe, operaio specializzato, la sera del 27.06.80 in servizio con turno pomeridiano. A causa dell'incivolo prolungò il turno anche di notte. Non ricorda di aver effettuato pulizie all'interno della toilette del DC9.

I rimanenti testi Itavia non erano in servizio la sera del 27.06.80.

L'unico risultato positivo dell'istruzione su questo aeroporto e, in conclusione, la testimonianza di Testaverde che rammenta con precisione che vi fu il tempo per le pulizie sull'aeromobile, che egli vi provvide, che non notò a bordo alcuna situazione anomala.

13. Catania-Sigonella.

L'aeroporto di Catania-Sigonella, è sito nell'omonima località posta tra i Comuni di Lentini (SR) e di Catania. Nell'anno 80 era adibito all'atterraggio e al decollo di aerei militari italiani e statunitensi e sede di base Nato. Era sede anche del 41° Stormo e del 88° Gruppo di volo, dipendeva gerarchicamente dalla 3ª Regione Aerea. All'epoca il comandante dell'aeroporto e del 41° Stormo era il colonnello Lasaracina Domenico, mentre comandante dell'88° Gruppo di volo era il tenente colonnello Massaro Luigi. Il 41° Stormo aveva anche giurisdizione sull'aeroporto di Catania-Fontanarossa nella parte militare. Sigonella, già all'epoca era in corso con la Marina degli Stati Uniti, che schierava oltre a Reparti Antisommergibile a rotazione, anche molti dei velivoli in transito dalle portaerei, che sostavano nel Mediterraneo.

In data 18 marzo 91 questo GI richiedeva l'acquisizione presso l'aeroporto di Catania Sigonella della documentazione concernente decolli e atterraggi e comunque presenze di aeromobili dell'Aeronautica degli Stati dell'Alleanza Atlantica, della Repubblica Francese e di altri Stati il 27.06.80. Il 5 aprile successivo il Reparto Operativo Carabinieri di Roma trasmetteva la documentazione acquisita. Tale documentazione consisteva in un registro dei voli (velivoli Atlantic); parte prima dei libretti di volo dei velivoli Atlantic che avevano svolto attività di volo il 27 giugno 80. Nulla veniva rintracciato sui decolli e atterraggi o presenze di aeromobili stranieri.

La consultazione del registro dei voli dei Breguet Atlantic ha permesso di accertare che il 27.06.80 era stata effettuata la seguente attività volativa: decollo ore 06.35, ed atterraggio alle ore 15.40, scopo del volo "Casex B3"; decollo ore 07.00 ed atterraggio a Ciampino alle ore 12.15, scopo del volo "navigazione"; decollo da Ciampino alle ore 15.10 ed arrivo a Sigonella alle ore 16.45, stesso scopo di volo; decollo ore 09.45 ed atterraggio ore 13.15, scopo del volo "Fam3-4/D e Fam8/S; decollo ore 22.30 ed atterraggio ore 04.35 del 28.06.80, scopo del volo soccorso. Gli orari riportati sui registri erano in ora locale e non zulu.

Il 29.08.91, questo GI richiedeva se la base di Sigonella avesse avuto nell'80 proprie piste per decollo ed atterraggio aeromobili, ed in caso positivo se tali movimenti fossero stati sotto il controllo della torre dell'aeroporto di Catania. In data 17 settembre 91 il Reparto Operativo Carabinieri di Roma comunicava, di aver accertato tramite lo SMA, che nell'80 l'aeroporto di Sigonella aveva in uso proprie piste idonee al decollo ed all'atterraggio di velivoli, e che tali movimenti erano sotto il controllo del Traffico Aereo di Sigonella.

Sempre in data 29.08.91 venivano richiesti i nominativi del personale AM, addetto alle comunicazioni nel periodo giugno-luglio 80, in particolare, di quello in servizio in torre o presso altri uffici nei giorni 27 giugno e 18 luglio 80 del sito aeroportuale di Catania. In data 17 settembre, 4 ottobre 91 e 11 giugno 92 il Reparto Operativo Carabinieri di Roma trasmetteva l'elenco del personale in servizio.

In data 09.09.91, si disponeva citazione previa identificazione del personale in servizio presso la torre aeroportuale di Catania - comandanti o comunque responsabili al giorno 27.06.80; dei presenti in servizio al tempo del disastro, ovvero tra le 18.00 e le 22.00Z dello stesso 27.06.80; e degli addetti al servizio TBT ed alle comunicazioni telefoniche. I dati comunicati dall'AM, per il personale in servizio in torre il giorno 27.06.80 erano: - il capitano Santagati Egidio, il capitano Calanna Salvatore e il tenente Casablanca Santi. I primi due vennero escussi in data 26.11.91 mentre il terzo il 03.12.91. Gli ufficiali dichiararono che nell'anno 80 presso la base di Sigonella, nella parte statunitense, era schierato un Gruppo di volo che aveva funzioni di collegamento a mezzo di vari tipi di aeromobili, come T39,C/12, Charlie 2, elicotteri, un convair, con altre basi statunitensi in Europa. Vi era schierato anche un Gruppo di Papa 3 cioè degli Orion, quadriturbo a elica per la ricerca sommergibili. La base aveva funzioni di supporto dei Papa 3 e degli aerei della 6^a Flotta. In merito alla sigla Juliet-Mike essa identificava un Gruppo di volo USA della Navy. In torre all'epoca vi erano sia ufficiali che sottufficiali; vi era inoltre anche un

graduato americano, che fungeva da interprete. Solo il Casablanca ricordava di aver svolto servizio in torre il 27 giugno 80, aggiungendo di non ricordare se la sera dell'incidente vi fosse traffico aereo, ma che probabilmente non era in atto alcuna esercitazione militare conosciuta dal Traffico Aereo.

Per meglio conoscere la dislocazione, presso l'aeroporto di Sigonella, di altre Aeronautiche, e l'attività volativa del 27 giugno si procedeva all'escussione del comandante dell'aeroporto, colonnello Lasaracina Domenico, il quale in data 23.05.91, dichiarava che al tempo della sciagura di Ustica comandava il 41° Stormo. L'aeroporto era aperto h.24. In esso vi erano aerei italiani e americani. Non era a conoscenza dei movimenti operativi dei velivoli americani. Gli americani eseguivano, per i voli in partenza, i rituali piani di volo e li notificavano al loro CDA (Controllo di Aerodromo); i records di questi movimenti non venivano compilati. Non ha ricordato la presenza di portaerei nel Mediterraneo.

Il 5.12.91 venivano sentiti alcuni controllori radar di avvicinamento, tra cui Meli Tommaso, all'epoca maresciallo di 3^a classe. Il sottufficiale dichiarava che Sigonella era una base NATO ed era composta da italiani ed americani, separati sia logisticamente, che operativamente. Nella base operavano i velivoli C141, C130, C5, DC8, Boeing 707, (aerei da trasporto persone e cose e cisterne carburanti) P/3 S/3 (aerei antisommergibili ricerca ed attacco), F/4, A/6, A/7 (aerei caccia basati su portaerei), C/2, C/13, T39, C/1 (aerei da collegamento tra basi e portaerei e tra basi e basi). Le denominazioni e sigle degli aerei USA erano: per gli aerei cisterna "Dibar"; per gli aerei da collegamento (T39, C/1,C/2,C/12) "Juliet Mike"; per gli aerei caccia "Alpha Charlie più numeri". In merito alla denominazione Jimmy 169 - 179 riferiva che potrebbe trattarsi di velivolo T39. I velivoli P/3 effettuavano voli a circuito chiuso, per ricerca antisommergibile nelle acque internazionali con decollo e atterraggio dalla base di Sigonella. Altro assistente al traffico aereo a Sigonella, all'epoca sergente maggiore, Mangano Michele, escusso il 17.12.91; confermava quanto dichiarato dal Tommasi, aggiungendo che presso la base americana di Sigonella vi erano in quel periodo anche vari modelli di elicotteri H35, H46; quindi gli F4 Phantom, caccia bombardieri intercettori; e Echo 2 aerei bimotores a turboelica, adibito a disturbo radar e controllo radar in volo. Molti di questi probabilmente provenivano dalla portaerei Saratoga, America, Forrestal, Nimitz e Kennedy.

Il 5.12.91 veniva escusso Imprima Rocco, nel 1980 assistente al T.A., il quale dichiarava che la sera dell'incidente non era in servizio; in relazione alla presenza di aerei americani nella base precisava che gli stessi avevano varie denominazioni; ricordava il Navy, forse usato dagli elicotteri, il JM o

Jimmy o Juliet Mike seguito da un numero a due cifre per gli elicotteri e a tre per gli aerei. La sigla Jimmy veniva usata prevalentemente per aerei da trasporto. Sulla base di Sigonella vi era un movimento continuo di aerei americani, sia aerei di passaggio di stanza sulle portaerei che di aerei di stanza sulla base stessa. Gli Americani partivano con i piani di volo, ma avrebbero potuto anche volare in “Zip - Lip”, cioè in silenzio radio; questo era un tipo di volo simile allo scramble italiano, che veniva usato sia per addestramento che per esigenze reali; gli Americani potevano compilare dei piani di volo con destinazione “ZZZZ”, quando erano diretti presso aeroporti senza indicativi ICAO, oppure quando erano diretti sulle portaerei.

Il 14.01.92 veniva esaminato Barbagallo Alfio, nel 1980 telescrivente presso l'aeroporto di Sigonella, il quale dichiarava che nell'anno 80 lavorava in sala telescriventi, e che in tale sala non poteva entrare nessuno; pertanto si doveva escludere che fosse presente personale americano. In quel periodo non vi furono esercitazioni NATO, anche perché altrimenti lo avrebbe ricordato.

I rimanenti testi in servizio alla sala operativa ed alla centrale RITA (Rete Interzona Telegrafica Aeronautica) non hanno ricordato, a loro detta, se fossero in servizio la sera del 27.06.80.

Il 16 gennaio 92, questo GI disponeva il sequestro presso l'aeroporto di Catania dei registri e della documentazione concernente decolli ed atterraggi nel periodo giugno - luglio 80. Si acquisivano così un registro dei voli locali in arrivo e partenza con validità dal 1° ottobre 78 al 30 aprile 82; un registro del movimento giornaliero dei voli effettuati dal 31 ottobre 79 al 31 dicembre 80; un registro voli movimento giornaliero iniziato il 1° gennaio 72 ed ultimato il 31 dicembre 81.

Il tenente di vascello Girardo Enzo, Capo Sezione Analisi del 41° Stormo, il 28.11.91 veniva sentito in merito alla conversazione telefonica delle ore 21.02Z del 27.06.80 avvenuta tra Martina Franca e Sigonella relativa ai soccorsi di cui si dirà più oltre; confermava di essere stato l'interlocutore nella conversazione del tenente Smelzo del soccorso di Martina Franca, così come ne confermava il contenuto.

Nel febbraio 92, Bonfietti Daria, presidente dell'associazione parenti vittime della strage di Ustica, riferiva di un colloquio avuto nel settembre - ottobre 91 con tale “Giovanni”, forse “Balbo” già ufficiale pilota dell'AM. Questi le avrebbe confidato che la sera del 27.06.80 si sarebbe svolta un'esercitazione aero-navale, peraltro già in corso da una settimana nel basso Tirreno, alla quale egli avrebbe preso parte. A giudizio di costui l'incidente del 27.06.80 si era verificato nella fase finale di questa esercitazione.

A seguito di tale testimonianza la persona indicata veniva identificata in Balbo Giuseppe, pilota Alitalia, nell'80 ufficiale pilota. Escusso il 18.02.92 questi confermava di aver incontrato la signora Bonfietti, nel settembre - ottobre 92. In merito alle attività svolte nel giugno 80, riferiva di aver prestato servizio presso il 41° Stormo di Sigonella. La mattina del 28 aveva partecipato alle operazioni di soccorso del DC9 a bordo di un Atlantic-Breguet, giungendo sul posto dell'incidente nella tarda mattinata. Asseriva inoltre che durante le operazioni di soccorso, a scopo amatoriale, aveva fatto delle riprese filmate la mattina del 28.06.80. Durante le operazioni aveva provveduto a registrare una cassetta sonora delle conversazioni avvenute tra l'aereo dove era imbarcato ed altri mezzi di soccorso.

Veniva disposto il sequestro dei film registrati con il sistema super otto, nonché delle bobine con le registrazioni delle comunicazioni. Sul contenuto delle cassette sequestrate, visionate in data 06.03.92, il Balbo riferiva che per quasi tutta la durata del filmato si vedevano il mare sottostante ed i mezzi preposti alle ricerche; si notava altresì una macchia di vaste proporzioni, che veniva attribuita probabilmente a lubrificante e combustibile dell'aereo affondato. Si notavano, inoltre, delle piccole parti del rivestimento interno del velivolo. Dall'ascolto audio della cassetta, rilevava sempre il Balbo, comunicazioni radio avvenute tra il velivolo Atlantic, le navi Andrea Doria e Alpino ed elicotteri impegnati alle operazioni di soccorso.

Questa testimonianza e questi reperti nulla apportavano però di utile alla ricostruzione dei fatti.

La sera del 27 giugno 80, il primo velivolo del soccorso decollato da Catania-Sigonella era stato l'Atlantic Breguet 1150, alle ore 20.30Z. Il suo nominativo radio era SPADA 11. Il soccorso di Martina Franca gli aveva assegnato il numero identificativo "ISSGE". A bordo del velivolo equipaggio composto da personale dell'Aeronautica e della Marina. Il comandante era il capitano dell'AM Fiore Francesco. Lo stesso giorno quel velivolo Atlantic dalle ore 14.15Z alle ore 20.30Z, con altro equipaggio aveva svolto un'esercitazione denominata "tirocinio elementare" ad est di Augusta. Questi velivoli erano dotati di "flares" ovvero di cartucce illuminanti utilizzate per rischiarare a giorno una porzione di mare. Gli aerei di tipo Atlantic Breguet, usati quella sera in missione di soccorso per la ricerca di eventuali superstiti, ne possedevano di norma 22, più altri eventualmente da ricaricare in volo in un apposito cestello. Erano alloggiati nella parte terminale della fusoliera a sinistra e potevano essere sparati solo dal pilota o dal copilota. Producevano luce bianca, durando da quindici

minuti (flares corti) a quarantacinque minuti (flares lunghi). Una volta lanciati non lasciavano alcuna traccia, in quanto palle di fosforo esplose dal cestello che restava attaccato al velivolo.

Dal rapporto di missione di quell'Atlantic per quella sera non emerge che sia stato fatto uso di questi flares, ma solo di bengala. Nel rapporto di volo si legge: decollo da Sigonella alle ore 20.30Z; alle ore 21.10Z arriva in zona operazioni per ricerca e soccorso; alle ore 23.35Z continua le ricerche con lancio di bengala; alle ore 01.50Z lascia la zona operazioni per termine autonomia; alle ore 02.45Z atterra a Sigonella.

L'equipaggio dell'Atlantic Breguet era così composto: capitano AM Fiore Francesco, capo equipaggio; tenente di vascello Granzini Paolo pilota; capitano AM Castegini Giuseppe, pilota-istruttore; nonché sottufficiali della Marina Militare, capo Sanna Carlo e capo Marzo Luciano; sottufficiali dell'Aeronautica Militare, maresciallo Deligios Sebastiano, sergente Caputo Pasquale, sergente Neglia Giovanni, sergente maggiore Arnò Gianfranco, sergente Marletta Vincenzo, sergente Negro Rocco Elso, sergente maggiore Maiellaro Ennio.

Il comandante del Breguet, capitano AM Fiore, aveva riferito di essere decollato la notte del disastro di Ustica alle 20.31 con un velivolo di quel tipo, in qualità di capo equipaggio, per una normale missione di addestramento ad Est di Augusta. Mentre era in volo da circa dieci minuti, era stato avvertito che la missione veniva tramutata in missione di soccorso in zona Ustica o Nord di Ustica. Giungeva nella zona indicata alle ore 23.10 locali e cioè alle 21.10Z, rimanendovi fino alle 04.34 locali. Ricordava di avere, al termine della missione, redatto un rapporto. Le ricerche erano state negative; la notte era buia e senza luna; si vedevano solo delle piccole luci che erano state identificate come segnali luminosi di imbarcazioni da pesca. Non ricordava se fossero stati sparati i flares (v. esame Fiore Francesco, GI 18.11.91).

Castegini Giuseppe, anche lui nell'equipaggio dell'Atlantic. La sua funzione era quella di Officer Conduct Serial. L'esercitazione consisteva in una "Casex Charlie 2", ovvero in una missione congiunta fra elicotteri, navi, sommergibili ed aerei. Riferiva che quando l'equipaggio era stato "dirottato" per i soccorsi era già buio. Il Castegini, a differenza degli altri componenti l'equipaggio, ricordava che quella sera il cielo era sereno, tanto da permettere di scorgere i segnali delle reti da pesca. Questi segnali erano sul tipo di piccole boe. Rammentava anche che furono compiute delle "piccole corse" su bersagli visti dal radar. Asseriva che in quelle occasioni potessero essere stati sparati dei flares; ma di ciò non era sicuro, giacché la sua postazione, essendo egli istruttore, era situata nella parte posteriore della

carlinga, mentre i flares venivano sparati o dal comandante o dall'altro pilota che gli sedeva a fianco (v. esame Castegini Giuseppe, GI 26.11.91).

Granzini Paolo, l'altro pilota, dichiarava di non aver lanciato alcun flare, in quanto quella notte non era stato trovato nulla (v. esame Granzini Paolo, GI 26.11.91). Marzo Luciano dichiarava di non ricordare con precisione se quella sera fossero stati lanciati flares dal Breguet (v. esami 03.06.93 e 15.12.94). Marletta Francesco dichiarava di non ricordare lanci di flares e né di aver sentito il rumore tipico del lancio, giacché il loro uso provocava al lancio uno scoppio (v. esame Marletta Francesco, GI 03.06.93). Allo stesso modo, tutti gli altri dell'equipaggio sentiti dichiaravano di non ricordare lanci di flares (v. esami Negro Rocco Elso; Maiellaro Ennio; Deligios Sebastiano; Neglia Giovanni; Arnò Gianfranco; Caputo Pasquale e Sanna Carlo 03.06.93). Deligios aggiungeva che un'operazione del genere era improbabile giacché sotto il Breguet volava un elicottero del soccorso. Che non fossero stati impiegati flares risulta anche dal rapporto di volo nr.112 compilato dal comandante Fiore, al rientro della missione; rapporto sul quale infatti non viene menzionato alcun uso di flares.

Sul quaderno di stazione del soccorso di Martina Franca invece, alle ore 02.57Z, e nella conversazione telefonica intercorsa alla stessa ora tra il Direttore dell'RCC di Martina Franca, tenente colonnello Lippolis e il capitano Trombetta dell'RSC di Ciampino, appare che il velivolo Atlantic Breguet aveva fatto uso del lancio di "razzi bianchi" nella zona dell'incidente e ne aveva dato conferma via radio al capitano Trombetta. Questi l'aveva richiesto specificamente per ben tre volte via radio al velivolo Breguet. Circostanza questa che poi non risulterà sul rapporto di volo, giacché in esso appare segnalato solo l'utilizzo di bengala alle ore 01.35 locali.

E' da segnalare anche che equipaggi di navi civili, impiegate nei soccorsi, cioè Clodia, Nomentana, Freccia Rossa, Bannok, Vivara e Sub Sea Buccaneer, avevano trascritto sui giornali di bordo di aver visto dei razzi bianchi. In particolare, il comandante della Clodia, traghetto partito da Palermo alle ore 23.00 locali e diretto a Napoli, Francesco Valente, riferiva di aver avvistato alle ore 01.10 locali dei razzi bianchi a 45 gradi a dritta della sua posizione. Dalla capitaneria di porto gli era stato ordinato di raggiungere il punto 39°10'N e 13°20'E; punto raggiunto dalla motonave alle ore 02.30 locali, facendo rotta sui razzi avvistati dagli elicotteri. Il comandante della Freccia Rossa, motonave in viaggio da Palermo a Livorno, riferiva che alle ore 01.26 locali aveva ricevuto via radio la notizia che la motonave Clodia aveva avvistato dei razzi bianchi al largo di Ustica ritenendo che fossero stati lanciati da un aereo di ricerca. Inoltre riferiva di

aver avvistato alle 02.03 locali, unitamente alla motonave Nomentana, dei razzi bianchi. Alle ore 02.13 unitamente alla Clodia aveva avvistato nuovamente dei razzi di questo colore. Il comandante della Bannock partita da Palermo, riferiva che alle ore 01.22 aveva visto dei razzi bianchi a 12 miglia a Nord di Ustica. Subito dopo venivano sorvolati da un elicottero e da un aereo.

La conferma via radio alle ore 02.57Z da parte dell'Atlantic all'ufficiale del soccorso di Ciampino sull'impiego di bengala, circostanza scoperta a distanza di anni nel 91, e non di razzi bianchi, aveva posto termine a quella serie di accertamenti messi in opera dal soccorso di Martina Franca, dalle ore 23.40. In effetti da questo momento allorché il tenente colonnello Lippolis aveva appreso dal giornalista Mancini dell'ANSA di questa notizia, ci si era adoperati al fine di individuare quale velivolo del soccorso potesse averne fatto uso, in quanto quelli contattati e impegnati nelle ricerche avevano tutti escluso l'impiego di razzi bianchi o flares. L'interesse alla ricerca derivava dal fatto che si presumeva che fosse stato individuato il relitto dell'aereo e per questa ragione erano stati inviati sull'area varie unità della Marina. A seguito però della scoperta del 91, si è accertato che quella sera nessun velivolo del Soccorso aveva utilizzato questo tipo di razzi, in particolar modo l'Atlantic Breguet 1150, nominativo ISSGE. Resta però anche certo che qualche altro velivolo aveva raggiunto quell'area sin dalle prime ore della notte e lo aveva segnalato con flares. Velivolo di certo non italiano. E flares visti dagli Americani come afferma Lippolis, che giungono quindi sul luogo diverse ore prima dei velivoli del Soccorso.

Sono stati poi sentiti i componenti del Nucleo Elicotteri, partiti da Catania, che parteciparono alle ricerche. L'equipaggio dell'elicottero che aveva avvistato per primo i resti del DC9 Itavia e portava il nominativo assegnato dal soccorso di Martina Franca ISSGL, era composto da ufficiali e sottufficiali della Marina Militare appartenenti al 3° Gruppo di volo di Catania; precisamente il tenente di vascello Mario Costa, primo pilota, il tenente di vascello Gemelli Paolo, secondo pilota, il capo Costantini, radarista, e il sergente Inferrera Antonino, specialista di bordo.

Di costoro sono stati escussi solo il Gemelli e l'Inferrera. Il primo ha dichiarato che si decollò dall'aeroporto di Catania intorno alle 03.20 locali. La zona indicata era stata raggiunta dopo circa un'ora di volo. Era buio e dopo aver orbitato per oltre un'ora alle prime luci avevano notato una chiazza di circa 50 metri di diametro che risaltava rispetto al mare increspato. Ritornati sul posto dopo circa un'ora avevano notato degli oggetti; a quel punto si erano fermati in volo stazionario sul luogo ove

apparivano gli oggetti, ad un altezza di circa 15 metri. Gli oggetti emergevano molto lentamente. A causa di problemi di carburante, intorno alle ore 07.00 locali furono costretti a lasciare la zona, dopo aver lanciato un fumogeno per segnalare il luogo dei relitti. Sul posto l'elicottero veniva sostituito nelle ricerche da un Atlantic Breguet (v. esame Gemelli Paolo, GI 29.08.90). Il secondo ricordava di aver preso parte alle ricerche del DC9 a bordo dell'elicottero SHRD e di aver raggiunto la probabile zona di caduta dell'aereo intorno alle ore 05.00 locali. Alle prime luci dell'alba era stata scorta una chiazza di carburante e dopo aver orbitato per un tratto di tempo nell'area erano stati individuati i primi oggetti e resti umani. Via radio avevano appreso del sopraggiungere di un Atlantic, ragion per cui dopo aver lanciato un fumogeno a segnalare l'area, avevano lasciato la zona dei relitti verso le 07.30 locali (v. esame Inferrera Antonino, GI 29.08.90).

Altro ufficiale della Marina Militare, sempre di stanza all'aeroporto di Catania-Fontanarosa, Bradamante Fulvio, nel 1980 capitano di Corvetta, ricordava di essere decollato alle ore 23.00 locali con un elicottero SH3D con sei persone di equipaggio. Il decollo era avvenuto per ordine di Marisicilia-Messina. Sul posto prestabilito era giunto due ore dopo il decollo. La notte era oscura, ma con buona visibilità e senza foschia. Si era operato a Nord di Ustica e a Sud di Sorrento. Successivamente aveva fatto rientro all'aeroporto di Palermo (v. esame Bradamante Fulvio, GI 01.06.93).

Di seguito veniva escusso il personale della sala operativa della torre di controllo, in servizio la sera dell'incidente.

Il tenente Di Pietro Mario, dichiarava di essere stato di servizio, quale controllore T.A., la sera del 27.06.80 con turno 20.00-07.00 locali. Ricordava che Roma-Ciampino Controllo aveva chiesto di contattare India Hotel 870 in volo da Bologna-Palermo. Erano state fatte delle chiamate dal capitano Colabucci, responsabile del traffico, che però non avevano ricevuto alcuna risposta dal DC9 Itavia (v. esame Di Pietro Mario, GI 03.12.1991).

Il capitano Colabucci non ricordava se la sera del disastro fosse di servizio (v. esame Colabucci, GI 26.11.91). Il sergente maggiore Amato Raimondo dichiarava che la sera del 27 giugno 80 era di servizio quale assistente al T.A.. Verso le ore 19.00 o 20.00 circa lo aveva chiamato l'ACC di Ciampino tramite telefono diretto, chiedendogli se avesse avuto un contatto con l'aereo; la sua risposta era stata negativa (v. esame Amato Raimondo, GI 23.12.91). Il maresciallo Coletti Alberto aveva riferito di essere stato in servizio la sera del 27.06.80 con turno h.24 fino alle ore 07.00 - 07.30 del 28.06.80 al Controllo di Aerodromo, specificando però di non ricordare nulla di utile per le indagini (v. esame Coletti Alberto, GI 05.12.91).

Sull'attività volativa della base militare statunitense di stanza la sera del 27 giugno 80, i testi in servizio alla torre di controllo non sono stati in grado di ricordare alcunché. Non sono stati rinvenuti documenti concernenti eventuali piani di volo di velivoli USA.

La sera del 27 giugno 80, come già s'è scritto, erano, secondo quanto emerge dalle registrazioni di Ciampino ACC e del 35° CRAM di Marsala, in volo al momento dell'incidente almeno due velivoli della base americana di stanza a Sigonella.

Nel registro dell'IC di Marsala, il giorno 27 giugno 80, alle ore 19.42, risulta annotato un check-radio con il velivolo Juliet Mike 169. In una conversazione telefonica tra gli operatori di Marsala e Catania-Sigonella, alle ore 19.43, emerge che detto velivolo, un T39, era decollato da Sigonella e doveva raggiungere la Spagna, più esattamente Palma di Majorca. Risultano altresì alcune brevi battute, registrate sul nastro TBT di Marsala, su un contatto radio intercorso tra il velivolo JM169, il JM125 e il personale della sala operativa del CRAM di Marsala, tra le 19.40 e le 19.45.

Risulta altresì dalla THR di Marsala che quella sera dall'aeroporto di Catania sono decollati, nel periodo immediatamente dopo l'incidente, alcuni velivoli, non appartenenti all'AM sulla base di quanto riscontrato sui registri di volo e quindi, molto probabilmente, di nazionalità statunitense della base di Sigonella; certamente militari perché hanno poi percorso una tratta destinata soltanto a velivoli militari.

Nelle conversazioni registrate all'ACC di Ciampino, poi, risultano alcune conversazioni tra il velivolo Navy 61206 e la torre di controllo dell'aeroporto di Lamezia Terme che a sua volta riferiva all'ACC di Ciampino; conversazioni da cui si desume che il velivolo si trovava tra le 18.58 e le 19.28 nella zona intorno a Lamezia Terme.

Il 4 dicembre 91, a seguito di specifica richiesta di rogatoria, così è stato risposto dagli Stati Uniti sui velivoli in volo di stanza a Sigonella la sera del 27 giugno 80:

- il Navy 61206 era quasi certamente un UC-129, King Air, aereo da trasporto, bimotores turboelica, assegnato alla base aeronavale di Sigonella. Non era dotato di armi e non era mai stato modificato per portare armi di nessun tipo. L'aereo era decollato alle 15.24 locali ed era rimasto in volo per 2.4 ore. Era decollato di nuovo dalla base di Sigonella alle ore 20.34 locali per un ulteriore volo di 2.4 ore. Data l'autonomia dell'aereo, non era possibile che arrivasse sul luogo della caduta in 24 minuti.
- Il Juliet Mike 169 era quasi certamente un CT-39G, Sabreliner, commercializzato sul mercato, aereo da trasporto assegnato al "Fleet Support Logistics Squadron VR-24 a Sigonella", che secondo la Marina

degli Stati Uniti iniziò il suo volo alle ore 19.35 locali anziché alle 19.30Z e rimase in volo per 4,1 ore. Detto aereo non era stato mai modificato per portare armi. Il suo segnale di chiamata era Juliet Mike. Il piano di volo risultava essere stato distrutto ai sensi delle normali procedure militari.

- Anche tre velivoli P-3C da ricognizione marittima decollarono dalla base aeronavale di Sigonella e restarono in volo quella sera. Uno dei P-3C aveva lasciato Sigonella alle 14.35 locali ed aveva effettuato una missione di routine di 10,5 ore di pattuglia antisommergibili. Al momento della caduta del DC9 era in volo al sud della Sicilia, oltre 150 miglia nautiche dal luogo dell'incidente. Il secondo P-3C decollò alle 19.10 ora locale, rimase in volo al per 48 minuti ed atterrò approssimativamente un'ora prima dell'incidente. L'ultimo dei P-3C decollò alle ore 22.00 locali ed effettuò una missione di routine di 10,4 ore di pattuglia antisommergibili al sud della Sicilia.

La risposta fornita sul volo del JM169 lascia parecchi dubbi sulla sua reale attività volativa. Infatti nella rogatoria viene detto che il velivolo è rimasto in volo per quasi quattro ore decollando alle ore 19.35 locali, senza indicare la sua destinazione; il che potrebbe anche indurre a supporre che fosse ritornato a Sigonella. Dalle conversazioni tra Marsala e la torre di Catania Sigonella alle 19.43Z risulta invece che il JM169 è decollato da poco tempo da Sigonella, e quindi intorno alle 21.30 locali, diretto a LEPA che è la sigla ICAO di Palma di Majorca.

Altresì appare singolare la risposta sul velivolo da ricognizione decollato alle 22.00 locali, per il quale ci si limita a dire che opera a Sud della Sicilia, mentre per quello in volo al momento dell'incidente era stata precisata la distanza nautica dal punto geografico della scomparsa del DC9 Itavia.

Sul velivolo Juliet Mike 125, anch'esso di stanza alla base americana di Sigonella, in volo quella sera, e di cui risulta una breve conversazione radio con il personale del CRAM di Marsala, alle ore 19.45Z registrata sul nastro TBT di quel 31° CRAM, conversazione individuata solo nel 96, non è stato mai fatto alcun cenno nel corso delle varie rogatorie.

14. Trapani-Birgi.

Nell'80 l'aeroporto militare di Trapani Birgi non era sede di Stormo. Vi si rischieravano a turno su base rotazionale velivoli appartenenti agli Stormi di Cameri, Istrana, Rimini, Grosseto e Grazzanise, per assicurare la Difesa Aerea su quel fronte Sud che con il passar del tempo e il mutare delle condizioni politiche diveniva sempre più pericolosa. E' divenuto Stormo nell'83 prendendo il nominativo di 37°. L'aeroporto non era operativo per

l'attività volativa notturna. Il sito collegato, per le operazioni di Scramble della cellula rischierata, era il 35° CRAM di Marsala. L'orario dell'aeroporto era alba-tramonto.

Il Comando aeroporto dipendeva dal Comando della 3^a Regione Aerea. Gli ufficiali responsabili erano nell'epoca d'interesse: 1) il colonnello Pentericci Giorgio, comandante fino al 28 settembre 80; 2) il colonnello Lombardo Salvatore, comandante dal 28 settembre 80 all'82; 3) il tenente colonnello Baruffini Carlo, vice comandante; 4) il maggiore Rodorigo Giulio Romano, capo Ufficio Operazioni; 5) il maggiore Bertelè Carlo, comandante del Servizio Tecnico Operativo STO; 6) il capitano Cernigliaro Matteo, comandante della 626^a squadriglia.

Sul sito sono stati disposti undici sequestri, quattro esibizioni e due richieste di informazioni; sono stati escussi diciassette tra ufficiali e sottufficiali; s'è proceduto anche a confronto tra quattro ufficiali. Considerata l'importanza della documentazione accentrata nel sito a partire sin dai giorni successivi al disastro è bene riferire specificamente le vicende di questi provvedimenti. Questi i sequestri:

06.06.90:- decreto di sequestro di nastri delle registrazioni radar in originale, Track History Recording; consolle data recording, registro DA1, Wintr in originale, il tutto relativo al 27.06.80 dalle ore 18.00 alle ore 20.00 GMT, comunque pervenuto al comando aeroporto militare di Trapani Birgi proveniente da qualsiasi centro radar dell'AM dall'80 al giorno dell'emissione del provvedimento, sia in esecuzione di provvedimenti giurisdizionali che di ordini dell'autorità militare. Esito in parte positivo; risultanze trasmesse con foglio del Reparto Operativo CC. di Trapani.

Veniva così sequestrata copia della documentazione trasmessa con foglio nr.2/9138/G53-1 datata 23.08.86 del 35° Centro radar di Marsala al Comando del 37° Stormo di Trapani Birgi, con allegata in fotocopia la sottonotata documentazione relativa all'incidente aereo: -foglio nr.2/8062 G 53-1 in data 11.07.80 del 35° Centro radar di Marsala; -stralcio della registrazione delle tracce radar avvistate dalle ore 18.00Z alle ore 21.15Z del 27.06.80 come da Track History Recording composto di nr.2 fogli; - foglio nr.2/8063/G 53-1/NC datato 11 di mese ed anno non indicato del 35° Aeroradar; - foglio nr.123/DD9/2305/G40.5/2 in data indecifrata, giunto presso il 35° CRAM di Marsala in data 10.07.80 e protocollato al nr.8021/G53-1; - foglio nr.SOC/2049/NC/G10-1 giunto al 35° CRAM di Marsala in data 12.07.80 e protocollato al nr.8075/G53-1; - foglio nr.TR3-134/3032/NC/G53 giunto al 35° CRAM di Marsala in data 11.07.80 e protocollato al nr.8038/G53-1.

04.02.92:- Decreto di sequestro dei nastri delle registrazioni radar del sito di Poggio Ballone in data 27.06.80, trasportati a seguito del provvedimento datato 05.07.80 della Procura della Repubblica di Palermo presso l'aeroporto di Trapani Birgi. Esito negativo; risultanze trasmesse con foglio del 13.02.92 del Reparto Operativo CC. di Roma.

06.02.92:- Decreto di sequestro del registro "stralcio voli" e documentazione allegata del periodo giugno-luglio 80, dell'aeroporto di Trapani Birgi. Risultanze trasmesse con foglio nr.230855/360-4 del 13.02.92 del Reparto Operativo CC. di Roma. Si sequestrava così la seguente documentazione: 7 fotocopie del "registro dei voli" relativi ai periodi dal 24.05 al 31.07.80; 1 fotocopia del frontespizio del registro; 1 "registro dei voli" composto da nr.96 pagine contenenti la registrazione dei voli effettuati dalla locale squadriglia collegamenti dal 06.05.80 al 23.03.83.

04.03.92:- Decreto di sequestro degli ordini di scramble, ivi comprese le motivazioni degli stessi ordini ed esiti delle missioni nel periodo giugno-luglio 80 presso il Centro radar ed il S.O. (competente di Trapani). Veniva sequestrata la seguente documentazione: 1 rapporto d'intercettazione mod. DA2/B datato 7.07.80; 1 rapporto d'intercettazione mod. DA/2B datato 27.07.80. (v. Rapporto R.O.CC. Roma 13.03.92).

30.03.92:- Decreto di sequestro dei registri di carico e scarico dell'aeroporto di Trapani Birgi nella parte relativa al mese di giugno-luglio 80 e in quella ove è registrato l'eventuale scarico del nastro di registrazione dei dati radar di Poggio Ballone ricevuto da Grosseto il 13.07.80. Con esito negativo (v. rapporto R.O.CC. Roma 02.04.92).

30.03.92:- Decreto di sequestro dei registri di protocollo aeroporto di Trapani-Birgi - mese giugno-luglio 80 e di quelle parti ove è registrata l'eventuale trasmissione ad altro Ente od organo del nastro di registrazione dei dati radar di Poggio Ballone ricevuto da Grosseto il 13.07.80; con esito positivo. Infatti nell'esecuzione fu sequestrata la seguente documentazione: - registro di protocollo non classificato TM-10 relativo al periodo dal 28.05 al 06.08.80, comprensivo di numero 48 fogli; - registro di protocollo TM-11/2 classifiche "Riservatissimo, Riservato - segreto nazionale 1979-1980 pagine dal nr.1 al 6 siglate al margine destro dall'U. di PG, datate a partire dal 5.02.80 al 12.11.80; - registro di protocollo "Non classificato" nazionale TM-11/1 anno 1979-1980, fogli numero 8, numerati e siglati dall'U. di PG, datate dal 19.05.80 al 27.08.80; - registro di protocollo "Segreto" nr.4 pagine; - registro di protocollo "Nato Secret" nr.4 fogli, datati 20.02.80 e 17.12.80; - registro protocollo "Nato Confidential"- "Nato Riservatissimo" nr.6 fogli; - registro di protocollo "Riservatissimo" nr.10 pagine datate dal 30.05.80 al 26.09.80; - registro di protocollo "Nato Restricted" - "Nato

Riservato” nr.4 fogli datati dal 1.02.80 al 09.02.81; - registro di protocollo “Riservato” nr.32 fogli datati dal 28.05.80 all’8.08.80; - registro di protocollo “Non classificato” nr.22 pagine, datate dal 27 maggio al 4.08.80. (v. rapporto R.O.CC. Roma, 02.04.92).

07.04.92:- Decreto di sequestro dei verbali di smagnetizzazione o distruzione dei nastri e delle registrazioni del sito di Poggio Ballone in data 27.06.80 trasportati a seguito del provvedimento datato 05.07.80 dalla Procura della Repubblica di Palermo presso l’aeroporto di Trapani Birgi, documentazione esistente presso l’aeroporto di Trapani Birgi. Esito negativo. (v. rapporto R.O.CC. Roma 21.04.92).

07.04.92:- Decreto di sequestro del verbale di distruzione di documenti o pubblicazioni, relativo al registro di carico aeroporto Trapani Birgi mese di luglio 80, ov’era registrato il carico del nastro di registrazione dei dati radar di Poggio Ballone ricevuto da Grosseto il 13.07.80. Esito negativo: (v. foglio R.O.CC. di Roma, 13.04.92).

08.04.92:- Decreto di sequestro di verbali di distruzione o pubblicazioni relativi agli ordini di scramble, ivi comprese le motivazioni degli stessi ordini ed esiti missioni periodo giugno-luglio e del registro di protocollo dei sopra specificati verbali nella parte relativa alla iscrizione dei verbali di cui al punto 1). Esito in parte negativo (v. foglio R.O.CC. Roma 10.04.92);

09.06.95:- Decreto di sequestro del messaggio TR3-132/2650/NC/C4-7 e (TR3-132/2650/NC/C4-7 datato 26.06.80 con oggetto “movimento velivoli”. Esito positivo (v. DCP, 30.06.95).

09.06.95:- Decreto di sequestro dei messaggi indirizzati al comandante TWR - UIV - sede, originati dall’aeroporto di Trapani Birgi il 24.06.80 e l’1.07.80, aventi classifica d’archivio T 7 e con oggetto “Trasmissione parole codici”. Esito negativo. (v. foglio DCP 30.06.95).

09.06.95:- Decreto di sequestro del messaggio inviato il 26.06.80 dall’aeroporto di Trapani Birgi a 626^a Squadriglia - Uff. libretti volo - sede - e al comandante della 626^a sq. Sede, avente ad oggetto “situazione piloti in forza alla base e loro “attività volativa”, con declassifica G23-1/1. Esito negativo. (v. foglio DCP 30.06.95).

Queste poi le esibizioni:

19.11.92:- Decreto di acquisizione del registro avvicinamenti della Base di Trapani - Birgi, relativo al periodo 20.06.80 al 20.07.80. Esito negativo. (v. foglio DIGOS di Trapani, 21.11.92). Nella circostanza il capitano Di Battista Gianluca dichiarava che in quegli uffici non esisteva alcun “registro avvicinamenti” presso la sezione traffico aereo di Birgi. Erano in uso i seguenti registri: 1) registri arrivi - partenze aeromobili da e per l’aeroporto; 2) registro avvicinamenti di precisione (GCA). I suddetti registri venivano

normalmente distrutti, senza alcuna formalità, dopo 90 giorni, se non sottoposti a particolari richieste.

12.07.95:- Decreto di acquisizione dei memorandum doganali per i rifornimenti di carburanti e lubrificanti a velivoli NATO, in transito su aeroporti italiani effettuati c/o l'aeroporto di Trapani Birgi nel periodo giugno-luglio 80; documentazione esistente presso il 6° deposito centrale AM di Fiumicino. Esito negativo. (v. R.O.CC. Roma, 15.07.95).

12.07.95:- Decreto di acquisizione di memorandum doganali per rifornimenti di carburanti e lubrificanti a velivoli NATO, in transito su aeroporti militari italiani effettuati presso l'aeroporto di Trapani Birgi nel periodo giugno-luglio 80; documentazione esistente presso l'amministrazione ufficio revisione e riscontro aeroporto Centocelle. Esito negativo. (v. R.O.CC. Roma, 15.07.95).

12.07.95:- Decreto di acquisizione di memorandum doganali per rifornimenti di carburanti e lubrificanti a velivoli NATO in transito su aeroporti militari italiani effettuati presso l'aeroporto di Trapani Birgi. Esito negativo. (v. foglio R.O.CC. Roma, 15.07.95).

Queste infine le richieste:

27.03.92:- richiesta di accertamento tramite SMA, dei nominativi riferiti all'80 del comandante della base e dello stormo di Trapani-Birgi, del vice comandante o comandante in seconda e del capo Ufficio Operazioni. (risultanze trasmesse con foglio ROCC Roma, 27.03.92).

21.04.92:- richiesta di accertamento, tramite lo SMA, a quale degli Stormi di seguito elencati: Cameri, Istrana, Rimini, Grosseto, appartenessero i velivoli rischierati sull'aeroporto di Trapani Birgi al tempo del disastro di Ustica. Ne risultava che: - il 27 giugno 80 aveva avuto luogo l'avvicendamento della cellula del 23° Gruppo del 5° Stormo di stanza a Rimini, in servizio d'allarme a Trapani dal 13 giugno, con quella subentrante del 22° Gruppo del 51° Stormo di stanza ad Istrana, in servizio d'allarme fino all'11 luglio; - gli ultimi due velivoli del 5° stormo erano decollati da Trapani alle ore 12.45 per Grosseto e successivamente Rimini, mentre i primi due velivoli del 51° Stormo erano atterrati a Trapani alle ore 12.10 provenienti da Istrana; - l'attività d'allarme sull'aeroporto di Trapani, all'epoca era limitata al periodo alba-tramonto (HJ) ed il giorno 27 giugno 80 era cessata alle ore 20.06L. (v. rapporto R.O.CC. Roma, 22.04.92).

L'attività istruttoria si è incentrata su due diverse situazioni riguardanti: 1.i velivoli intercettori rischierati e la presenza di velivoli stranieri; 2.l'individuazione della documentazione concentrata presso l'aeroporto, a seguito della disposizione della 3ª Regione Aerea di Bari del 10 luglio 80 per essere poi consegnata all'AG di Palermo. In particolare

quella pervenuta da Poggio Ballone, trasportata a mezzo corriere aereo da Grosseto a Trapani Birgi il 13.07.80 e mai rinvenuta.

L'aeroporto di Trapani Birgi fu interessato il 27 giugno 80 dall'avvicendamento della cellula rischierata operante per gli ordini di Scramble. Infatti il 23° Gruppo del 5° Stormo di stanza a Rimini, in servizio d'allarme a Trapani già dal 13 giugno, proprio quel giorno ebbe il cambio dal 22° Gruppo del 51° Stormo di stanza a Istrana, che rimase in servizio d'allarme a Birgi fino all'11 luglio. In particolare, come già s'è detto, gli ultimi due velivoli del 5° Stormo erano decollati da Trapani alle ore 12.45Z. I primi due velivoli del 51° stormo invece erano atterrati, sull'aeroporto di Trapani, alle ore 12.10Z provenienti da Istrana. L'ultimo velivolo era atterrato alle ore 18.15 locali. Non sono risultati presenti in quei giorni nell'aeroporto velivoli militari stranieri.

Non è stato rinvenuto alcun registro relativo ai decolli e agli atterraggi di velivoli non in forza all'aeroporto. L'unico registro esistente è quello del movimento dei velivoli di stanza a Birgi.

Nel corso della notte tra il 27 e il 28 giugno risultano alcune comunicazioni tra il Soccorso di Martina Franca e l'aeroporto per la disponibilità di carburante ai velivoli del soccorso.

In data 10 luglio 80, la 3ª Regione Aerea di Bari, con il telex nr. TR 3 - 134/3032/NC/G53-1, dispose che il Comando aeroporto di Trapani Birgi dovesse raccogliere la documentazione proveniente dai siti radar di Marsala, Licola, Poggio Ballone e di quei siti che comunque avevano operato sul mar Tirreno, come richiesto dall'AG di Palermo con il decreto emesso il 5 luglio 80. Dispose altresì che la documentazione raccolta fosse consegnata ad un ufficiale dei Carabinieri di Palermo.

I siti radar consegnarono la documentazione come di seguito specificato:

1. CRAM di Marsala. In data 11 luglio 80, il tenente Del Zoppo Andrea, capo ufficio operazioni reggente, consegna al Comando Carabinieri presso l'aeroporto di Trapani Birgi, la documentazione richiesta consistente in nr.2 fogli con lettera di accompagnamento indirizzata al Comando aeroporto di Trapani. Di questa consegna, l'ufficiale, informa lo stesso giorno, con telex, il Comando del 3° SOC di Martina Franca. Costui preciserà poi di non aver consegnato la documentazione al personale AM bensì a un maresciallo dei CC. (v. esame Del Zoppo, GI 26.01.96).

2. CRAM di Licola. Il capo Ufficio Operazioni, capitano De Angelis Vincenzo, dichiara che la documentazione consistente in nr.5 fogli fu trasmessa a mezzo corriere aereo, Grazzanise - Trapani, come gli aveva riferito il maggiore Carchio (v. interrogatorio De Angelis, GI 19.02.96).

Nella lettera di accompagnamento, datata 11 luglio 80, non è compreso tra gli indirizzi l'aeroporto di Trapani Birgi bensì il Comando Gruppo Carabinieri di Palermo e altri Comandi superiori AM. Non è stata mai rinvenuta documentazione comprovante l'invio a Trapani Birgi. Presso il Comando Gruppo Carabinieri di Palermo non risulta essere mai pervenuta la lettera con gli allegati.

3. CRAM di Poggio Ballone. Il capo Ufficio Operazioni, capitano Pongiluppi Dante, invia a mezzo corriere aereo del 4° Stormo di Grosseto, il 13 luglio 80, un plico chiuso contenente la documentazione. In detto plico era contenuto, secondo quanto dichiarato dal Pongiluppi, una Track History, undici cartine riprodotte il traffico aereo avvistato e una lettera di accompagnamento. La documentazione venne recapitata dal sito al 4° Stormo, la mattina del 13 luglio 80, domenica, da parte del citato capitano Pongiluppi. Egli però non ricorda a chi avesse consegnato il plico. Ricorda, soltanto, che prima della consegna effettuò, presso la stazione ferroviaria di Grosseto, le fotocopie delle undici cartine, perché nel sito non vi era la disponibilità di una fotocopiatrice. Agli atti risulta una ricevuta ove si attesta che la documentazione da recapitare a Trapani Birgi venne presa in consegna dal tenente colonnello Gon Alessandro, capo Ufficio Operazioni del 4° Stormo (v. esame Pongiluppi, GI 03.10.95).

Sempre lo stesso 13 luglio, con un velivolo MB 326 dello Stormo, i tenente colonnello Maresio e Gon, effettuarono la consegna a Trapani Birgi. Costoro hanno sempre dichiarato che il materiale da loro trasportato e recapitato consisteva in "pizze" cioè nastri di registrazione e non documentazione cartacea. Ciò affermavano non per aver visto il contenuto, ma per la forma e la consistenza del plico stesso. Non ricordano a chi avessero consegnato il plico a Trapani. Gon ricorda che il personale AM ricevente gli firmò una ricevuta e che la stessa venne consegnata all'Ufficio Comando dello Stormo. Questo documento non è stato mai rinvenuto.

4. 1ª Regione Aerea di Milano - 1° ROC di Monte Venda. Il Comando della 1ª Regione Aerea venne interessato dal telex del 10 luglio per competenza, per quanto atteneva i siti radar dipendenti che operavano sul mar Tirreno. In proposito il comandante della Regione, generale S.A. Mura, annota di proprio pugno in data 11 luglio 80, sul telex in argomento, quanto di seguito: "colonnello Olivetti: quando tutto pronto, il ROC lavora da ieri, mandare tutto a Trapani". Infatti è risultato che i siti di Potenza Picena e Capo Mele tra il 10 e l'11 luglio 80 effettuarono, rispettivamente, una Track History ed un plottaggio su DA1 relativamente ai dati richiesti dall'AG di Palermo. Non sono stati mai rinvenuti atti che attestino la

trasmissione della documentazione a Trapani Birgi preparata dal 1° ROC di Monte Venda.

Presso il Comando aeroporto non si presentò mai, in quel periodo, alcun ufficiale dei Carabinieri per ritirare la documentazione concentrata dai siti radar.

In data 21 luglio 80, il comandante dell'aeroporto, colonnello Giorgio Pentericci, trasmette, all'attenzione del colonnello Fiorito de Falco, dell'ITAV Traffico, una missiva da cui si evince: "Seguito contatti verbali con Capo Ufficio Operazioni della 3ª Regione Aerea, in allegato si trasmettono le registrazioni effettuate dai CRC di Marsala, Licola e Poggio Ballone il giorno 27 giugno 80 dalle ore 18.00Z alle ore 21.34Z".

La disposizione del capo Ufficio Operazioni della 3ª Regione, colonnello Salvi Vinicio, scaturiva da una richiesta, prima orale il 21 luglio e successivamente formalizzata il 22 luglio, del colonnello Fiorito De Falco Nicola. Infatti, a quest'ultimo ufficiale, proprio la mattina del 21 luglio 80 era stato notificato dal Nucleo di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza un decreto di sequestro emesso il 16 luglio 80 dalla Procura di Roma, in cui si richiedevano le registrazioni su nastro magnetico (ove applicabili) dei tracciati radar della Difesa Aerea operanti nella zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo.

E' da rammentare nuovamente che tra i due decreti cioè quello del 5 luglio e l'altro del 16 luglio vi è una differenza sostanziale. Infatti in quello del 5 luglio viene richiesto tutto quello che hanno avvistato i siti radar operanti sul Mar Tirreno dalle ore 20.00 alle ore 23.15, - ambito che però viene limitato, nella trascrizione fatta dai CC. di Palermo alla 3ª Regione Aerea di Bari, nel senso che viene aggiunta la dicitura: "... con particolare riferimento all'allineamento Latina-Ponza-Palermo", - mentre in quello del 16 luglio vengono richiesti specificamente i nastri di registrazione dei siti radar operanti nella zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo senza alcuna limitazione di orario.

Sempre il 21 luglio, il colonnello Salvi, dispone che un corriere aereo del 32° Stormo di Brindisi, composto dal capitano Gorga e dal tenente Gennari, si rechi a Trapani Birgi per ritirare la documentazione e recapitarla all'ITAV. Con un velivolo G91T, il citato equipaggio, alle ore 13.20 del 21 luglio, si porta a Trapani e ritira la documentazione che viene trasportata fino a Ciampino e ritirata da personale opportunamente delegato.

In data 22 luglio 80, il colonnello Fiorito De Falco consegna al Nucleo di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza la documentazione di Marsala e Licola. Non consegnò la documentazione di Poggio Ballone, pur menzionata nella lettera di trasmissione.

In data 6 settembre 80 il Comando Gruppo CC. di Palermo, in esecuzione alla disposizione del PM di Palermo dr. Guarino del 28.08.80, richiede al Comando aeroporto la consegna della documentazione di cui a detto provvedimento. Quest'ultimo Comando ovviamente risponde che la documentazione era stata già trasmessa all'ITAV in data 21 luglio 80.

I vari testi escussi, responsabili dell'epoca dell'aeroporto, non ricordano la disposizione impartita dalla 3^a Regione Aerea di Bari il 10 luglio 80 in merito alla concentrazione del materiale proveniente dai siti radar interessati e successiva consegna ad un ufficiale dei Carabinieri di Palermo. Non ricordano nemmeno di aver preso in consegna questo materiale né il contenuto di esso. Il comandante, rammenta di una trasmissione all'ITAV, ma non che il materiale venne inviato a mezzo di un corriere aereo.

In particolar modo si è ricercato il materiale proveniente da Poggio Ballone, che secondo la missiva del 21 luglio 80 del Comando aeroporto di Trapani Birgi, era stato trasmesso all'ITAV di Roma e più esattamente all'attenzione del colonnello Fiorito De Falco. L'ufficiale non lo ha mai consegnato all'AG, come risulta dal verbale del 22 luglio; né risulta, tale materiale, conservato negli archivi dell'ITAV. L'importanza che viene dato a questo materiale sta nel fatto, come si ricorderà, che i due corrieri di Grosseto affermano di aver trasportato delle "pizze" cioè nastri di registrazione; mentre colui che invece ha confezionato il plico, il capitano Pongiluppi di Poggio Ballone, afferma che all'interno vi era soltanto documentazione cartacea consistente in una Track History e le note undici cartine. I vari decreti di sequestro eseguiti in ambito di Forza Armata hanno dato tutti esito negativo.

Il comandante dell'aeroporto, colonnello Pentericci, esclude di aver mai ricevuto il telex della 3^a Regione Aerea di Bari con quelle particolari disposizioni. Ricorda di aver inviato della documentazione all'ITAV. Non ricorda della custodia della documentazione presso il Comando aeroporto. Il vice comandante tenente colonnello Baruffini non ricorda nulla della vicenda né venne delegato dal comandante ad incarico specifico. Il capo ufficio operazioni, maggiore Rodorigo, era assente per licenza di convalescenza, dal 5 giugno al 21 luglio 80. Non ha ricordi della vicenda. Il suo sostituto, capitano Cernigliaro Matteo, esclude di aver ricevuto il plico proveniente da Poggio Ballone come di aver ricevuto incarico dal comandante di custodire la documentazione. Il capo del Servizio Tecnico Operativo, maggiore Bertelè Carlo, esclude di aver ricevuto sia il plico di Poggio Ballone che l'incarico di custodia della documentazione.

In data 13 luglio 80, presso l'aeroporto di Trapani Birgi erano in servizio, quali ufficiali d'ispezione e di picchetto, il capitano La Bruna Emilio ed il tenente Orlandi Massimo. Il capitano La Bruna è deceduto in Pescara il 7.12.94. Il tenente Orlandi esclude di aver ricevuto un plico come di essere a conoscenza della custodia di documentazione presso l'aeroporto. Il maresciallo dei Carabinieri, comandante della Stazione presso l'aeroporto, Nobile Pietro, esclude di aver mai ricevuto documentazione da personale dell'AM relativa all'incidente del DC9, così come esclude che gli siano stati impartiti specifici ordini per la custodia di documenti. Il tenente Gennari Cosimo, componente dell'equipaggio del G91 T che il 21 luglio 80 trasportò il materiale da Trapani a Ciampino, non ricorda alcunchè sulla consistenza dei plichi, poiché ad occuparsene era stato il comandante Pilota capitano Gorga Pasqualino, deceduto nell'84.

Il confronto tra il comandante e il vice comandante dell'aeroporto con i corrieri provenienti da Grosseto, tenente colonnello Maresio e Gon, finalizzato ad accertare le circostanze della consegna, il contenuto e la custodia del plico, e quindi appurare se trattavasi di nastri di registrazione o di documentazione cartacea, non ha dato alcun risultato perchè ognuno dei testi confermava quanto già precedentemente dichiarato e rimaneva sulle proprie posizioni. Come si vede uno scaricabarile quasi senza fine che a volte finisce in testa a defunti.

Solo nel marzo 96 a seguito di sequestro, con la costante partecipazione della polizia giudiziaria, veniva rinvenuto negli archivi della 1^a Regione Aerea di Milano il telex, di cui s'è detto, del 10 luglio 80, ove era trascritta quell'annotazione, datata 11 luglio 80, del generale comandante Mura, in cui si legge che il 1° ROC già lavora dal 10 luglio per la documentazione da inviare a Trapani. Non veniva però rinvenuta alcuna documentazione che attestasse l'invio a Trapani o che specificasse quale fosse stata trasmessa.

Sui registri di protocollo dell'aeroporto di Trapani non appare registrata in arrivo o partenza alcuna documentazione connessa alla richiesta del 10 luglio 80 o comunque relativa all'incidente del DC9 Itavia.

15. Decimomannu.

Nel 1980 la base di Decimomannu non era sede di Stormo o Gruppo di volo. Tale sito era al tempo, come tuttora, esclusivamente utilizzato per rischieramenti ed esercitazioni ai tiri presso poligoni limitrofi da forze aeree

nazionali e straniere. Nella base aviomilitare vi è la sede dell'RSSTA - Reparto Sperimentazione e Standardizzazione del Tiro Aereo, e dell'AWTI - Air Weapons Training Installation, (organismo NATO quadrinazionale tra Italia, USA, Germania e Regno Unito per l'addestramento al tiro aereo).

Con riguardo all'uso delle strutture e dei poligoni interni alla base sono stati stipulati numerosi accordi con alcuni Paesi dell'Alleanza Atlantica sui quali si accennerà più oltre. Qui si deve sottolineare che tutte le partecipazioni ed i diritti relativi all'uso della base sono regolati da "memorandum of understanding" che interessano non solo la base di Decimomannu, ma anche quelle di Aviano, Capodichino e Sigonella.

Ben si comprende perciò l'interesse dell'inchiesta su detta base, unitamente alle altre similari. Interesse che, in prima valutazione, ha riguardato l'uso della base da parte di Forze Aeree straniere in relazione agli eventi del 27 giugno 80 o prossimi a quella data. Altre circostanze invece, sempre attinenti la base di Decimomannu, sono state oggetto di indagini mirate, i cui esiti sono riportati nelle relative trattazioni di specifico interesse.

A questo punto deve ricordarsi che l'uso delle basi aeree e dei poligoni dell'AM Italiana da parte delle Forze aeree NATO e di quelle statunitensi è regolato in linea generale da appositi accordi e direttive nazionali NATO. In tal senso, sono stati stipulati accordi bilaterali - con alcuni Paesi NATO per il "couso" della base di Decimomannu e dei Poligoni associati ubicati sulla costa occidentale della Sardegna e sul mare adiacente. La base di Decimomannu può essere utilizzata anche dall'U.S. Navy in aderenza ad un apposito accordo tecnico-finanziario; - con le Forze Armate USA. Tali accordi prevedono, tra l'altro, che il Governo Usa possa utilizzare le installazioni concordate esclusivamente per adempiere ai suoi impegni NATO e, in ogni caso, a non servirsi di esse a scopi bellici, se non a seguito di disposizioni NATO o di accordi con il Governo Italiano; - le installazioni permangano sotto il Comando Italiano e che i Comandi USA mantengano il controllo di carattere militare sul personale, sull'equipaggiamento e sulle operazioni statunitensi; - gli aerei militari USA o al servizio delle Forze Armate USA abbiano la facoltà di sorvolare, atterrare e decollare sul territorio nazionale in connessione con gli impegni NATO.

L'attività svolta dai reparti nazionali rischierati presso l'RSSTA (Reparto Sperimentale Standardizzazione al Tiro Aereo) nel mese di giugno 80 ha visto impiegati: - 3° stormo Verona-Villafranca, che rischierato dal 2 giugno al 13.06.80 ha effettuato nove giornate volative, utilizzando quindici velivoli - tipo F104G/TF104G - ed impiegando diciassette piloti del 20°

gruppo di volo; - 8° stormo Cervia – 101° Gruppo, che rischiato dal 14 giugno al 26.06.80 ha effettuato nove giornate volative, utilizzando sette velivoli tipo G91Y ed impiegando tredici piloti; - 53° stormo Cameri – 21° Gruppo, che rischiato dal 16 giugno al 27.06.80 ha effettuato nove giornate volative, utilizzando quattro velivoli tipo F104S ed impiegando cinque piloti.

Per quanto concerne in particolare l'attività volativa di esercitazione relativa al 27 giugno 80 che ha interessato, seppur indirettamente, la base militare di Decimomannu, si è rilevata quella di un velivolo MRCA - decollato da quell'aeroporto militare alle ore 10.40Z - impegnato in una prova sperimentale di sgancio di un missile A.S. antinave "Kormoran" a testa inerte nell'area del Poligono del Salto di Quirra. Il velivolo risulta poi rientrato alla base di Decimomannu alle ore 11.15Z. dello stesso giorno. La missione di cui è cenno trova riscontro dalla relativa relazione (nr.146) redatta dall'ufficio operazioni del medesimo Poligono a conclusione dell'esercitazione stessa.

L'attività volativa svolta da reparti di altre nazioni utenti presso l'RSSTA di Decimomannu durante il mese di giugno 1980 è stata la seguente: la Germania durante il mese ha rischiato 42 F104 - con 50 piloti; 20 F4 - con 23 piloti; 3 UH-1D - con 3 piloti. Tali velivoli risultano aver effettuato ventisette sortite notturne per un totale di h.21.45 effettuate con velivoli tipo F104 e diciannove con elicotteri UH-1D.

Non è stato possibile rinvenire le date in cui sono state eseguite tali missioni nè i relativi piani di volo. Presumibilmente è proprio all'attività volativa notturna dei velivoli tedeschi nel mese di giugno 80 che si riferisce l'annotazione del 24.06.80 sul registro del centro controllo aeroporto di Decimomannu: - "...h.18.50 - radar spento per passaggio su GGEE per voli notturni".

Tale registrazione però non fornisce alcuna indicazione circa la nazionalità e il numero dei velivoli impegnati nell'attività notturna.

Anche nel registro della torre di controllo vi sono numerose annotazioni relative alle attività volative, anche notturne, senza però riferimenti specifici sulla nazionalità dei velivoli impegnati. Nelle annotazioni specifiche del 27.06.80 contenute nel registro della torre di controllo, non emerge alcunchè ad eccezione dell'indicazione relativa alla ritardata chiusura della torre per consentire l'atterraggio di un T33 sigla tiro 12 da Lipa e l'atterraggio di Eagle 1 da Capo Frasca.

La RAF inglese nel mese di giugno ha effettuato un rischiamento di dieci Jaguar con sedici piloti. Non risultano attività volative notturne. Il

passaggio dei velivoli inglesi presso la base di Decimomannu si rinviene anche nei memorandum doganali da cui emergono i rifornimenti effettuati.

Gli Stati Uniti hanno rischierato sei F5 con sette piloti e cinque F15 con otto piloti. Non risultano attività notturne. Il 27.06.80 hanno effettuato rifornimento ventitrè velivoli tipo F5 e F15; tuttavia in nessun registro si rinvenivano ulteriori indicazioni su tali aeromobili.

Con riguardo all'attività volativa USA dalla base di Decimomannu, vale la pena di accennare alla nota dell'Ambasciatore italiano a Washington, datata 23 maggio 89, con acclusa la risposta fornita dal Vice Segretario americano alla Difesa Donald Atwood alle richieste formulate dalla Commissione Pratis. In particolare, al punto 2 della nota di risposta del rappresentante statunitense, si legge quanto segue: "La documentazione delle forze aeree USA custodita dal 7555[^] squadrone di addestramento tattico a Decimomannu, rivela che non furono effettuati voli della Marina Statunitense da Decimomannu il 27.06.80, né che ci fu alcun uso del Poligono Aria - terra di Capo Frasca in quella data. Le registrazioni indicano altresì che le operazioni giornaliere di volo da parte di elementi del Quartier generale delle forze navali americane in Europa (USAF) erano a terra al momento dell'incidente".

Sul rifornimento di carburante presso la base aerea di Decimomannu di due velivoli militari dell'Air Force Statunitense, in data 25 settembre 91 veniva richiesto al Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti d'America di comunicare i dati della missione di due velivoli militari che la sera del 27 giugno 80 avevano fatto rifornimento presso la base aerea di Decimomannu, atteso che la documentazione di pertinenza non era stata rinvenuta agli atti della predetta base.

Nella nota di risposta dell'autorità statunitense, datata 22 luglio 91, si legge: "E' quasi impossibile stabilire quale aeroplano decollò da Decimomannu dopo aver fatto rifornimento la sera del 27 giugno 80. La documentazione scritta dell'aereo contiene soltanto la data e l'orario del decollo. Per fare delle ricerche sull'equipaggio bisognerebbe avere i nomi dei membri dell'equipaggio... . Il solo modo e solo dopo una lunga e tediosa ricerca, per sperare di poter avere qualche informazione, è che il sistema di controllo del traffico aereo italiano abbia ancora la registrazione del volo in archivio. Dovrebbero avere il tipo di aereo, i segnali di chiamata e la base assegnata. Senza queste registrazioni italiane, è impossibile rintracciare l'equipaggio".

Ma nella documentazione italiana non v'era alcuno dei dati specifici richiesti.

In un memoriale a firma di Vanno Alessandro - personaggio sul quale si ritornerà infine nella parte dedicata agli inquinamenti -, si afferma che l'abbattimento del DC9 Itavia sarebbe avvenuto a seguito di un'operazione organizzata da alcuni Paesi occidentali che avrebbero provocato una fuga dalla Libia di un MiG che, a sua volta, sarebbe stato fatto "sparire" in un aeroporto italiano, "forse a Decimomannu". Ma l'operazione - sempre secondo il Vanno - non sarebbe stata portata a termine a seguito di interessi politico-economici connessi alla fornitura di petrolio e, pertanto, caccia italiani si sarebbero levati in volo ingaggiando con il MiG un "vero e proprio combattimento nel quale l'aereo dell'Itavia fu abbattuto per errore e nella confusione che si era creata venne colpito anche l'aereo libico il cui pilota libico riuscì a portarsi fino ai monti della Calabria, dove precipitò".

L'attività di indagine svolta in merito non ha consentito di acquisire alcun riscontro a quanto dichiarato dal Vanno, precipuamente sulla circostanza del presunto ricovero del MiG libico presso la base di Decimomannu.

La base di Decimomannu è stata interessata alle indagini anche a seguito della vicenda di Dominici Angelo, sottufficiale già in servizio presso il 3° Stormo di Villafranca, il quale affetto da disturbi psichici riconduceva all'origine del suo "malessere" l'episodio di un rifornimento effettuato ad un velivolo della US Navy in transito presso la base sarda. Episodio accaduto, secondo il Dominici, durante un rischieramento del 3° Stormo presso Decimomannu in epoca prossima al 27.06.80.

L'esame degli atti acquisiti ha permesso di escludere tale circostanza poiché lo schieramento del 3° Stormo avvenne dal 02.06.80 al 13.06.80.

Il 22 marzo 91 veniva acquisita, presso la base di Decimomannu, varia documentazione concernente l'attività di volo relativa al giorno 27 giugno 1980. Tra di essa emerge un foglio riepilogativo dell'attività dei rifornimenti carburante in quel giorno a velivoli di nazionalità americana. Infatti, su questo documento si nota a prima vista che sugli ultimi due rifornimenti non viene riportato l'orario, mentre sono compilate tutte le altre voci del foglio, ovvero il tipo di carburante, il tipo di velivolo e la matricola, la firma del pilota e quella di chi ha effettuato materialmente il rifornimento. L'ultimo orario riportato su questo foglio è delle ore 17.25 locali. Pertanto l'accertamento dell'orario in cui era stato effettuato il rifornimento di carburante ai due velivoli sarebbe risultato di rilievo per le indagini e, a tal fine, si procedeva all'escussione prima del comandante e poi degli addetti ai carburanti.

Il comandante dell'aeroporto di Decimomannu, colonnello Zamparelli Federico, non ricordava con precisione gli stormi schierati il giorno della sciagura di Ustica. Precisava che presso la base di Decimomannu non v'erano stormi rischierati, ma solo reparti di organismi NATO, che ruotavano per l'addestramento tra i quali anche gruppi di volo dell'Aeronautica Italiana. Non era in grado di precisare a quale ora terminò l'attività di volo quel 27 giugno. Preso atto che la stessa ebbe termine alle ore 18.30, l'ufficiale dichiarava che l'ora doveva intendersi locale e non zulu (v.esame Zamparelli Federico, G.I. 23.05.91).

L'operatore addetto ai carburanti che effettuò il rifornimento ai due velivoli un F5 ed un F15, viene identificato per il sergente maggiore AM Maccioni Alfredo, il quale riconosceva la propria firma apposta sul foglio del 27 giugno 80, ma non ricordava il motivo per cui non appose l'ora del rifornimento sul foglio che egli era tenuto a compilare, giustificando tale mancanza probabilmente con il fatto di non disporre di orologio. Non ricordava nulla del giorno relativo alla sciagura del DC9 Itavia (v. esame Maccioni Alfredo, GI 05.08.91).

L'altro operatore addetto ai carburanti il 27 giugno 80, il sergente maggiore AM Savastano Alfredo, dichiarava che il servizio aveva inizio la mattina alle ore 06.30 circa e non aveva un orario fisso per il termine; gli aerei riforniti erano generalmente quelli di stanza a Decimomannu, mentre per gli altri venivano redatti buoni di rifornimento a parte; per l'operazione di rifornimento in genere occorrevano circa dieci minuti e gli orari riportati nell'elenco sono in ora locale e non zulu. Non sa spiegare per quale ragione Maccioni non abbia riportato gli orari di rifornimento per gli ultimi due aerei (v. esame Savastano Alfredo, GI 05.08.91).

Anche in questa vicenda, come in altre già riscontrate in questo procedimento, si manifesta la superficialità e la negligenza del personale AM nella compilazione dei documenti. Non è accettabile la giustificazione di Maccioni che la mancanza dell'orario sul foglio dipendesse dal fatto che non aveva con sé orologio, per il fatto che proprio l'orologio era strumento indispensabile a quell'operatore per lo svolgimento delle sue mansioni, giacché era tenuto a compilare documentazione in cui dovevano essere riportati gli orari.

V'è altresì da rilevare che nessuna documentazione attinente l'attività volativa dei due velivoli in questione è stata mai rinvenuta presso la base di Decimomannu nè presso le competenti autorità.

Non v'è altresì dubbio che proprio questi due velivoli, che sicuramente hanno effettuato il rifornimento dopo le 17.25, potevano trovarsi prima, durante e dopo la scomparsa del DC9 Itavia, considerata

anche la posizione geografica della base di Decimomannu, nell'area del centro e basso Tirreno.

16. Cagliari-Elmas.

16.1. Il velivolo Breguet Atlantic denominato “Spada 10” e le dichiarazioni rese dal tenente di vascello Bonifacio.

Elmas è sede del Comando 30° stormo dell'86° Gruppo antisommergibili.

L'attività istruttoria svolta su detto aeroporto è stata circoscritta all'acquisizione di elementi sull'attività volativa di due Breguet Atlantic, uno dei quali impiegato il 28 giugno 80, nelle operazioni di ricerca e soccorso sul luogo del disastro del DC9 Itavia.

Alle ore 22.20 locali circa del 27 giugno 80 il tenente di vascello Sergio Bonifacio viene avvisato dalla Centrale Operativa del 30° Stormo circa la necessità di attuare il dispositivo di soccorso nei confronti per un velivolo civile che non rispondeva alle chiamate. Il predetto ufficiale, dopo aver individuato l'area di intervento ed aver radunato i membri dell'equipaggio, decolla con un velivolo Breguet Atlantic denominato Spada 10 alle ore 03.10L del 28 giugno 80. Raggiunta la zona del disastro, il Breguet Atlantic inizia le ricerche ed è proprio in questa fase che il comandante pilota Sergio Bonifacio afferma di aver visto in acqua, dopo le ore 07.00, dello stesso giorno, “una grande massa chiara con una riga nera che l'attraversava al centro”.

Tale dichiarazione, rilasciata sia dinanzi all'AG che alla Commissione Pratis, ha suscitato vivo interesse negli organi di stampa, che non hanno esitato ad amplificare quanto presumibilmente rilevato dal comandante Bonifacio nel corso della sua missione, creando altresì il presupposto di un inquietante interrogativo e cioè se il DC9 Itavia potesse essere ancora integro quando precipitò in mare, inabissandosi solo dopo molte ore dall'impatto con l'acqua.

Questi gli stralci di maggior rilievo sull'argomento degli esami testimoniali resi dal tenente di vascello Bonifacio il 25.10.89 ed il 20.02.90 rispettivamente dinanzi alla Procura Militare ed all'AG ordinaria, e dai membri del suo equipaggio: “...sulla superficie del mare vidi in trasparenza, non so precisare l'esatta profondità, ma penso che si trattava di una profondità inferiore ai 50 metri, perché per esperienza so che oltre i 50 metri

è difficile poter vedere in trasparenza, una grande massa chiara con una riga nera che l'attraversava al centro”...

E per avvalorare la sua dichiarazione, l'ufficiale tenta di fornire una plausibile spiegazione che troverebbe riscontro nella seguente tesi: “il velivolo affondava per il suo peso e per il peso dell'acqua imbarcata con una velocità superiore a quella che portava l'infiltrazione d'acqua a compensare le due pressioni. E quindi ad un certo punto non essendosi infiltrata nel velivolo acqua sufficiente a pareggiare le due pressioni la struttura ha ceduto liberando nafta, olio, corpi, salvagenti”...“Penso che se la falla sulla fusoliera fosse stata di dimensioni sufficienti il velivolo sarebbe andato giù senza disintegrarsi, nelle stesse condizioni in cui l'avevo avvistato a meno di 50 metri di profondità”.

Ma le dichiarazioni del tenente di vascello Bonifacio non trovano conforto in quelle rese dagli altri membri dell'equipaggio, i quali hanno escluso di aver visto in mare, in trasparenza, la sagoma di una fusoliera che, per certi versi, potesse assomigliare a quella del DC9 Itavia. D'altra parte sul rapporto di volo redatto a conclusione della missione del Breguet era scritto, alle ore 05.32Z, la seguente annotazione: “Si notano molti oggetti in trasparenza ma non è possibile effettuare identificazioni”. Alle dichiarazioni di Bonifacio al proposito si è già accennato; qui si deve riportare quanto si è accertato sull'intera vicenda.

Bonifacio nell'ottobre dell'89 affermava dinanzi al Procuratore Militare di Cagliari che quale comandante di un Breguet Atlantic del 30° Stormo di base a Cagliari era stato inviato in missione di soccorso sul luogo della sciagura. Il velivolo era decollato intorno alle 2.30 del 28 ed aveva raggiunto l'area a Sud del punto Condor. Alle 7 un elicottero anch'esso in soccorso aveva comunicato di aver individuato una macchia d'olio o cherosene. Raggiunto questo punto, già marcato con un fumogeno, aveva visto una chiazza d'unto di forma circolare del diametro di circa 50 metri. Col passare del tempo la chiazza s'era allargata nel senso del vento, facendogli presumere che si fosse formata da poco. Al levar del sole, anzi con l'incidenza dei raggi solari da una maggiore altezza aveva scorto ad una profondità minore di cinquanta metri una grande massa chiara con una riga nera che l'attraversava al centro. Dopo circa un'ora erano affiorati cuscini, sedili e salvagenti sgonfi, attribuibili perciò all'aereo. Aveva perciò, esso Bonifacio, avvertito la stazione militare di controllo dell'operazione che si trattava dei resti del DC9 - prima, quando aveva scorto la massa chiara, aveva riferito a detta Stazione in Roma che da quanto vedeva non poteva riconoscere la sagoma dell'aeroplano. Dopo circa un'altra ora erano comparsi i primi due cadaveri “uscendo dalla macchia oleosa”. Erano stati

avvistati dalla vedetta anteriore dell'Atlantic che aveva specificato che al secondo mancava una gamba. Dallo stesso punto in successione erano poi affiorati altri trentacinque cadaveri. Dopo poco giunse un elicottero HH3F da Ciampino con operatore RAI a bordo e quindi nell'ambito di un'ora le navi che distavano sulle venti miglia.

Sempre in quell'esame seguivano argomentazioni tecniche in base alle quali il capitano tentava di giustificare quel galleggiamento sotto il pelo dell'acqua per tutte quelle ore, argomentazioni che saranno prese in esame dai periti ed esposte in altro capitolo (v. esame Bonifacio Sergio, Procura Militare di Cagliari, 25.10.89).

Dinnanzi a questo giudice il Bonifacio confermava quelle dichiarazioni e dava ulteriori precisazioni su quanto visto in trasparenza nei pressi della macchia d'olio. Si trattava di un corpo oblungo di colore chiaro attraversato in senso longitudinale da una striscia nera. Sul numero dei cadaveri era sicuro, perché di ognuno a mano a mano che affioravano segnava sesso e abbigliamento (v. esame Bonifacio Sergio, GI 20.02.90).

Nuovamente esaminato, esibiva uno studio sul disastro in cui aveva ricostruito la rotta della planata sino all'ammarraggio in un punto più a Sud di quello ove egli aveva scorto il corpo oblungo - egli scrive "sul punto in cui è stato ripescato" e di qui sarebbe stato spostato dalla corrente marina (v. esame Bonifacio Sergio, GI 18.11.91).

Bonifacio nell'intervista al periodico "Europeo" aveva dichiarato "poco distante da quella macchia io vidi molto di più: il DC9 era lì, intatto. Rimasi per un'ora a sorvolare la zona". Sui corpi "... ma i corpi emersi e caricati sulla Doria erano 37". Alle 8 aveva visto anche un improvviso sollevamento dell'acqua, il DC9 s'era inabissato e ne erano usciti corpi e cuscini. Al ritorno dopo aver fatto il rapporto s'era presentato al Procuratore militare e aveva rilasciato una deposizione (l'Europeo "Dieci ore a galla" e "In balia del mare" nr. 27 e 28 del 90).

Si procedeva quindi all'esame di tutti i componenti dell'equipaggio di quel Breguet Atlantic. In primo luogo del pilota e coordinatore tattico di quel velivolo, al posto di pilotaggio al momento del rinvenimento dei primi relitti. Questo ufficiale, all'epoca capitano dell'Aeronautica Militare, era al posto di pilotaggio di sinistra, mentre Bonifacio era a quello di destra. Ha visto "oggetti in trasparenza, cioè ancora immersi a poca profondità, quasi a pelo d'acqua". A dir il vero il teste usa il plurale, perché quello che egli vedeva lo vedevano anche gli altri dell'aeroplano. Così continua "abbiamo visto una grande quantità di oggetti e in una prima fase non li abbiamo identificati". Questi oggetti non superavano le dimensioni di quelle di una valigia. Sono rimasti sul punto ed hanno notato l'affiorare di altri oggetti sempre di piccole

dimensioni. Successivamente hanno notato una “naca”, cioè il rivestimento esterno d'un motore. Questo elemento non era collegato ad altre strutture, era isolato e di colore bianco.

Quasi contemporaneamente hanno identificato il primo cadavere. A quel punto sono stati certi che in quella zona si dovesse collocare il punto di caduta dell'aereo e hanno comunicato le coordinate al Search and Rescue di Roma. Immediatamente dopo il Doria e un rimorchiatore civile si sono diretti sul luogo. Il teste non ha visto alcuna forma oblunga del tipo di quella che veniva descritta dai giornali in quei giorni; non ha visto alcuna parte strutturale dell'aereo; non ha visto altre parti dell'aereo oltre la “naca”. Della forma oblunga con striscia aveva già sentito parlare da Bonifacio, ma per la prima volta nella primavera dell'89 in occasione di un'inchiesta su Ustica condotta da un ammiraglio a Cagliari, durante un intervallo per il caffè. Mai Bonifacio ne aveva parlato prima. D'altronde se egli avesse avvistato un oggetto di quella specie lo avrebbe comunicato all'intero equipaggio in interfonico e tutti di conseguenza si sarebbero adoperati per la sua identificazione. Il teste ha infine dichiarato che il Breguet Atlantic non ha ricevuto alcun ordine di rientro. Sono rientrati per PLE e cioè per Prudence Limit Endurance. Avevano, in quella missione, l'equipaggiamento standard, ovvero i sensori acustici e le boe trasmettenti. Non ha ricordato se avessero anche l'apparecchiatura fotografica (v. esame Bigazzi Alessandro, GI 31.07.90).

Non dissimili le testimonianze del resto dell'equipaggio. L'addetto alla navigazione, con funzioni di OTT, ha ricordato che le prime individuazioni erano avvenute quando ancora c'era poca luce, apprendendone dal comandante via cuffia. Ha sentito dei ritrovamenti, sempre via interfono. Ricorda, quanto agli oggetti, la frase “sembrano dei sedili, sembrano dei cuscini”. Quanto letto sull'Europeo e messo in bocca a Bonifacio, non lo aveva mai sentito prima, né durante il volo né quando sono atterrati. Ha avuto Bonifacio come comandante ancora per diversi anni, ma mai costui aveva fatto cenno ad eventi come quelli apparsi sulla stampa poco prima del suo esame. Non aveva sentito parlare di un “ribollire” dell'acqua, cui sarebbe seguita l'emersione di oggetti e di cadaveri (v. esame Pinto Savino, GI 31.07.90).

Anche uno dei marconisti-radioperatori di bordo che non riuscì a partire con il Breguet Atlantic perchè giunto in ritardo in aeroporto, ha riferito di non aver mai sentito parlare di rinvenimento di oggetti strani, come quelli di cui si sentiva parlare in quei giorni. Precisava, come già detto dal precedente teste, che all'interno dell'aereo si parla solo per mezzo

dell'interfono che collega tutti i membri dell'equipaggio contemporaneamente (v. esame Barbone Carlo, GI 31.07.90).

Così l'addetto ai servizi acustici, cioè a quelle apparecchiature che hanno la funzione di individuare i sommergibili o comunque masse metalliche in movimento. In quella occasione questi sensori non furono utilizzati, perchè altrimenti sarebbero stati compilati dei promemoria detti moduli dei sensori acustici. Ha saputo solo di recente e dalla stampa che sarebbe stata vista una massa oblunga simile al DC9 o ad un sommergibile nel luogo del disastro. Prima non ne aveva mai sentito parlare. Ha escluso di aver sentito affermazioni del genere al tempo del fatto, tantomeno dal comandante Bonifacio.

Ha escluso anche che una massa metallica delle dimensioni di un DC9 potesse sostenersi a pelo d'acqua o a qualche decina di metri sotto il pelo per il tempo che avrebbe riferito Bonifacio ai giornali. Ha escluso infine che nell'80 ci fosse stata un'inchiesta della Procura Militare; egli non fu convocato, nè ha mai avuto notizia di convocazioni di altri (v. esame Mogno Fiorenzo, GI 31.07.90).

Anche uno dei tecnici di volo a bordo di quel velivolo nella missione sul luogo del disastro, che svolse funzioni di vedetta, rilascia dichiarazioni simili. Egli ha visto dei quadratini di colore azzurro vivo che affioravano di continuo; ha avuto l'impressione che potessero essere parti di sedili di aereo, parti di rivestimento e non metalliche, giacchè galleggiavano. In quel momento l'aereo era a duecento-trecento piedi di quota. Questo teste specifica anche quanti e dove fossero i posti di vedetta. Sono tre, sono degli oblò a bolla; sono collocati uno a prua e due sui lati della fusoliera. Egli si trovava a quello di prua. Quanto all'apparecchiatura di ripresa fotografica, essa non è fissa e viene collocata sotto l'ala di destra. Non ricorda però se in quella missione fu portata.

Ha escluso di aver visto cose diverse dai "quadratini". Non ha assolutamente visto oggetti di forma oblunga, che in qualche modo somigliassero a una fusoliera di aereo. Non ha visto nessun altro oggetto. Ha letto quello che è stato riferito da Bonifacio, ma egli, ripete, non ha visto nè il ribollire dell'acqua nè oggetti che ricordassero sommergibili o aerei. Nessuno dell'equipaggio, nemmeno il comandante, gli ha mai riferito di aver visto oggetti o fenomeni del genere; nè durante la missione, nè in tempi successivi.

Ha aggiunto che a bordo dell'aereo si comunicava solo attraverso cuffia e in queste comunicazioni egli non ha assolutamente sentito parlare di alcunchè che si riferisse all'individuazione dell'aereo. Nelle comunicazioni in cuffia si sentono tutti i colloqui che effettuano a bordo. Non ricorda un

ordine di rientro particolare e ritiene che il rientro sia stato compiuto con ogni probabilità per PLE (v. esame Tornusciolo Giuseppe, GI 31.07.90).

Nello stesso senso e forse anche più dettagliate le deposizioni dell'altro marconista-radioperatore, dell'operatore elettronico, dell'altro pilota coordinatore tattico, dell'operatore ai sensori acustici, del meccanico di bordo TEV, dell'operatore radar-vedetta, degli elicotteristi della macchina SH3D con sigla ISSGL che per prima giunse sul luogo ove appariva la chiazza di carburante (v. esami Masella Enzo, GI 31.07.90; Cusinu Claudio, GI 31.07.90; Gambaletta Giuseppe, GI 28.08.90; Sanna Sandro Teofilo, GI 28.08.90; Rizzo Gianfranco, GI 28.08.90; Pinna Piero, GI 28.08.90; Inferrera Antonino, GI 29.08.90).

Unica eccezione dinanzi a questa lunga serie di dichiarazioni conformi, la deposizione di uno degli operatori ai tavoli tattici. Costui per posizione, cioè come navigatore, operava quasi al centro della fusoliera presso il tavolo di navigatore tattico. Non aveva perciò una visione dell'esterno, ma come navigatore veniva a conoscenza di tutte le azioni dell'aereo.

Asserisce quindi di aver “visto un pezzo di colore bianco anzi una macchia bianca”, dal sedile che è collocato dietro il secondo pilota dell'aereo ove si era spostato d'iniziativa, senza cioè essere chiamato da nessuno e per brevissimo tempo. Il tempo di vedere questa macchia bianca per alcuni secondi e quindi ritornare al proprio posto.

A domanda di cosa fosse questa macchia bianca, risponde “non so, poteva essere qualunque cosa, anche una balena”. A domanda su quali fossero le dimensioni di questa macchia bianca, risponde che non può dirlo. A domanda su quale fosse la profondità alla quale si trovava questa macchia risponde “a non meno di cento metri dal pelo dell'acqua”.

Ribadisce poi di aver visto quella macchia solo per un attimo. Non sa dire chi l'abbia localizzata, pur affermando di aver sentito della scoperta attraverso l'interfono. L'avrebbe immediatamente plottata sul modulo formex 106 e quindi avrebbe raggiunto la posizione alle spalle del secondo pilota da cui avrebbe notato la macchia bianca in questione. Subito dopo avrebbe ripreso il suo posto di lavoro.

L'avvistamento di questa macchia, aggiunge, fu comunicato via radio a Roma. Suppone che sia stata Roma a ordinare di non approfondire la questione della macchia. Non ha mai fatto ipotesi sulla macchia, né ha sentito altri farne. Se la comunicazione dell'avvistamento fu fatta attraverso l'impianto via radio, venne registrata; se invece fu fatta dal comandante direttamente sulla frequenza operativa non venne registrata (v. esame Maldera Vincenzo, GI 01.08.90).

Solo questo Maldera dei tredici membri dell'equipaggio offre appigli, certo non conferma, alle dichiarazioni di Bonifacio.

Questi certo non rese deposizioni alla Procura Militare di Cagliari nell'immediatezza come affermato dalla stampa - ove si leggeva che Bonifacio, appena atterrato stila il consueto rapporto, ma prende anche una decisione insolita; superando le procedure gerarchiche si presenta al Procuratore Militare di Cagliari, e rilascia una deposizione. Su questo sarebbe stato successivamente imposto il segreto militare (da chi e perché non è dato sapere) e per anni non si sarebbe saputo assolutamente nulla di questa deposizione (v. Europeo nr.27/90). Ma quell'ufficio, richiestegli copie dei verbali resi dal teste, invia soltanto quelli già citati dell'ottobre 89 e del luglio 90. Non v'è presso quell'ufficio alcuna traccia di un'istruttoria iniziata nell'80.

Che Bonifacio già parlasse di queste sue visioni nei primi anni 80 emerge solo dalla testimonianza dell'affittuario di una sua casa di vacanze. Costui nell'82 aveva appreso dalla viva voce del capitano che egli in quella del 28 giugno 80 aveva avvistato, alle prime luci del mattino, il “relitto intero del DC9 che galleggiava e di averlo segnalato”, dopo di che la sala operativa gli aveva ordinato di rientrare perché avrebbero mandato un altro aereo. Al rientro aveva presentato rapporto sull'avvistamento, ma nessuno, con sua meraviglia, lo aveva in seguito interpellato. Il teste aveva stimato che egli riportasse semplici pettegolezzi (v. esame Iacapraro Roberto, GI 06.03.92).

Acquisito il rapporto di volo, che reca il numero 113/80, s'accertavano le seguenti circostanze: la missione era ovviamente di SAR; il nominativo dell'aeromobile era ISSGI, il volo era durato dieci ore, da Elmas 01.10 a Elmas 11.10; i componenti dell'equipaggio, tutti quelli esaminati e cioè, oltre il comandante Bonifacio, Bigazzi, Gambaletta, Sanna, Mogno, Pinto, Pinna, Barbone, Cusinu, Masella, Rizzo, Tornusciolo, Maldera.

Sul rapporto anche l'esposizione cronologica, che vale riportare integralmente:

01.10 decollo.

01.55 on task in posizione 39.39N 12.30E.

02.18 si inizia la ricerca eseguendo tratte parallele distanziate di 5NM da Est a Ovest e viceversa con radar e vista continuo.

05.10 veniamo chiamati da un elicottero che dichiara di aver avvistato una macchia di kerosene ed alcuni oggetti in trasparenza in pos.39.39N 12.55E. E ci invita ad ispezionare la zona poiché lui è giunto al PLE.

05.28 giungiamo sul punto indicato dall'elicottero e si inizia una più accurata ricerca di eventuali tracce.

05.32 si notano molti oggetti in trasparenza ma non è possibile effettuare identificazioni.

07.45 si avvista un cadavere in prossimità della chiazza di kerosene e si avverte SAR Roma

08.00 elicottero del soccorso in zona conferma l'avvistamento.

08.40 stanno convergendo su di noi varie unità della MM e un rimorchiatore (vengono successivamente avvistate numerose salme affioranti in tempi successivi).

09.00 le unità iniziano la fase di recupero con l'ausilio degli elicotteri delle unità stesse. Tutti i corpi si trovano in un raggio di 2000 yards e vengono marcati con coloranti e fumogeni sia da noi che dagli elicotteri.

10.00 si lascia la zona per PLE.

11.10 atterraggio.

Quindi le considerazioni: “Al nostro arrivo nella zona, indicata dall'elicottero alle 05.28, vengono osservati pochi oggetti e nessuno attribuibile con certezza al velivolo. Dalle 05.32 alle 07.45 iniziano ad affiorare oggetti attribuibili al velivolo quali: cuscini di sedile, salvagenti, parte di una naca motore, valigie. Alle 07.45 si avvista il 1° cadavere, successivamente continuano ad affiorare, nella stessa posizione, altri cadaveri per un numero approssimativo di 40 al momento dell'off task. Ottima la cooperazione con gli elicotteri. L'intervento di recupero delle salme da parte delle navi è iniziato alle 09.15”.

Il rapporto è regolarmente firmato dal tenente di vascello pilota Sergio Bonifacio. Nessun accenno anche minimo a corpi oblungi o masse bianche di rilevanti dimensioni, solo molti oggetti in trasparenza e cadaveri, e cioè cuscini di sedile, salvagenti, parte di una naca motore, valigie e cadaveri per un numero approssimativo di quaranta.

La ricostruzione di Bonifacio, verrà, come già s'è detto, smontata dalle perizie e dai dati forniti dalla ditta costruttrice dell'aeromobile, ma di questo infra.

Va infine rilevato che il pomeriggio del 1° agosto 90 - dopo che erano stati esaminati i componenti dell'equipaggio del Breguet Atlantic - il Bonifacio si presentava spontaneamente allo Stato Maggiore della Marina chiedendo di conferire con un ufficiale. Da un appunto trasmesso dal Gabinetto del Ministero della Difesa in data 12.09.90 si rileva che Bonifacio aveva esposto all'ufficiale le seguenti considerazioni:

“il fatto che fossero passate oltre 10 ore dal momento della caduta del velivolo a quando si sono avuti i primi avvistamenti significativi potrebbe far ipotizzare che il DC9 non sia esploso né si sia frantumato in volo o quando ha toccato l'acqua, ma possa avere effettuato un ammaraggio di fortuna e

possa avere cominciato ad affondare ancora integro rimanendo per un certo arco di tempo ancora in superficie;

- se il DC9 fosse stato colpito da un missile o esploso a causa di una bomba, qualche cosa (pezzi di aereo, bagagli, salme, ecc.) avrebbero dovuto rimanere in superficie;

- il fatto che i resti del velivolo siano fuoriusciti dall'acqua in un arco di tempo di quasi tre ore potrebbe indicare che dopo il crollo della struttura l'aereo sia rapidamente affondato rilasciando i resti in una fascia di quota piuttosto ampia, provocando l'arrivo in superficie dei resti in tempi successivi. In conclusione il parere del capitano di fregata Bonifacio è che a far precipitare il DC9 Itavia possa essere stato un guasto/incidente tecnico. Le considerazioni ed il parere di cui sopra, a detta del capitano di fregata Bonifacio, sarebbero state espresse al GI Bucarelli”.

C'è da chiedersi pertanto quali ragioni possano aver spinto Bonifacio a presentarsi alla propria Forza Armata per riferire le sue considerazioni sul disastro occorso al DC9 Itavia. Considerazioni – che lo stesso Bonifacio sottolineava all'ufficiale dello SM – portavano ad escludere tutte le ipotesi avanzate fino a quel momento tranne quella dell'incidente tecnico. Vicenda questa che non appare affatto limpida e non può escludersi che possa essere stata manovrata da chi aveva tutto l'interesse ad allontanare l'Ufficio da altre piste che in quel momento si stavano intraprendendo.

16.2. Il velivolo Breguet Atlantic denominato “Spada 74”.

Prima di questo Atlantic alle ore 18.15 locali del 27 giugno 80 ne era decollato un altro, sempre da Elmas, denominato Spada 74 per intraprendere un'attività addestrativa sul mar Ionio ed al cui comando era il tenente di vascello Di Mento Francesco.

Mentre alle ore 22.00 locali circa i Comandi della Marina Militare assumono lo stato di allerta circa la scomparsa del DC9 Itavia, l'Atlantic continua la sua missione operativa. Occorre ricordare che in quel momento il velivolo dispone di un'autonomia residua di volo di circa tre ore, di cui due necessarie per il rientro. Dall'ordine di volo si rileva infatti l'imbarco di 11 tonnellate di carburante pari a 7 ore di volo più 4 ore di riserva obbligatoria. Alle ore 22.40 l'Atlantic lascia perciò la zona di esercitazione per dirigersi verso Elmas per termine autonomia operativa ove atterra alle ore 00.30 del 28 giugno 80.

La missione di cui sopra invero ha generato non poche perplessità sulle modalità di gestione dei soccorsi prestati sul luogo della sciagura, atteso che è stato rimproverato un ritardato intervento ed una scarsa presenza dei mezzi aerei e navali nelle operazioni di ricerca e soccorso, lamentando che una maggiore tempestività avrebbe consentito forse di salvare qualche vita umana. In effetti tale velivolo sulla rotta di ritorno ad Elmas ed utilizzando la riserva di carburante, poteva essere dirottato sull'area dell'incidente. Tale grave considerazione non viene disattesa da questa AG che procede perciò alla escussione del comandante del velivolo e degli altri membri dell'equipaggio.

In sintesi, dal complesso delle dichiarazioni testimoniali, emerge che:
- in linea pressoché generale, i membri dell'equipaggio hanno confermato o comunque ricordato di aver svolto una missione addestrativa nella zona ad Est di Augusta. - De Rossi ha riferito che al termine delle operazioni, in prossimità della verticale di Catania, l'ente di controllo aereo della medesima città siciliana richiese di stabilire un contatto con un velivolo civile di cui non si avevano notizie. Circostanza, quest'ultima, confermata anche dal comandante dell'equipaggio, il tenente di vascello Di Mento Francesco il quale, tra l'altro, ha inteso precisare che nessuna autorità civile e militare dispose l'allertamento del velivolo per eventuali soccorsi. Il capitano di vascello Sessa Guido ha invece riferito: “quando arrivammo su Siracusa e stavamo iniziando le ricerche del sommergibile ci venne ordinato il silenzio radio per lasciare libere le frequenze del soccorso aereo; preciso che quanto sto riportando è stato da me appreso dai piloti poiché non ero collegato direttamente in cuffia con la radio. La missione di esercitazione (nde: con un sommergibile statunitense) fu interrotta per permetterci di prestare soccorso ad un velivolo caduto in una zona a nord della Sicilia, vicino all'isola di Ustica. Poco dopo arrivò un contrordine: non era necessario che ci recassimo in quella zona ma dovevamo ricercare un relitto di una nave affondata che galleggiava con circa 30 metri di prora fuori dall'acqua”.

Quanto affermato da questo teste ha indotto un confronto con il comandante dell'equipaggio, il tenente di vascello Di Mento, il quale smentisce le circostanze riferite dal Sessa ipotizzando altresì che la mancata richiesta di soccorso da parte del SOC di Martina Franca e del Comando Militare Marittimo Autonomo della Sicilia potrebbe trovare giustificazione nella scarsa efficienza del radar di bordo e nella insufficiente autonomia residua del velivolo.

In ordine all'intera vicenda vale comunque la pena di segnalare le seguenti evidenze documentali:

- sul Quaderno di Stazione dell'RCC di Martina Franca relativo al 27 giugno 80 risulta la seguente annotazione "22.34 telefona comandante Basile dicendo di avere un Atlantic diretto ad Augusta per addestramento, se necessario mandarlo in zona confermiamo la richiesta... il nominativo ISSGE";

- da un allegato alla nota SMA/SPSC/552 del 22.03.89, concernente l'attività dei Breguet Atlantic per il giorno 27.06.80, si rileva che il velivolo non era equipaggiato con la catena "SAR" e non ricevette alcun "tasking" per dirigere nella zona dell'evento. La nota prosegue sottolineando che "non si conoscono i motivi per i quali l'aeromobile non sia stato dato disponibile per la ricerca da Marisicilia, già a conoscenza dell'evento dalle ore 21.28 locali";

- dalla relazione cronologica dei voli Atlantic del 27 giugno 80 predisposta dallo Stato Maggiore della Marina - Ufficio Affari Giuridici ed Ordinamento (foglio 7034657/LE del 25.07.95) si evince che alle ore 22.00 locali circa, i Comandi della Marina Militare erano stati allertati in merito alla scomparsa del DC9 Itavia al largo di Ustica. Alle 22.10 il Breguet Atlantic "Spada 74" era impegnato in attività addestrativa ad Est di Augusta con un'autonomia residua di circa 3 ore di volo di cui 2 necessarie per il rientro a Elmas. In quel momento il velivolo distava circa 200 miglia dal luogo di caduta del DC9 Itavia (50' di volo), ma il raggiungimento di questo aereo non avrebbe comportato eccessivi allontanamenti dalla rotta di rientro.

Restano pertanto confermate, anzi ne deriva un sicuro giudizio negativo, sulla gestione dei soccorsi. Se anche con un tempestivo arrivo di questo Atlantic sul luogo della sciagura è certo che non si sarebbe realizzato alcun soccorso, perché passeggeri e membri dell'equipaggio erano già morti, con probabilità si sarebbe potuto accertare l'area del disastro molto prima che al mattino successivo, si sarebbero potuti notare i flares, si sarebbe potuto comprendere chi prima del soccorso italiano sin dalle prime ore della notte era giunto nella zona.

Altro episodio avvenuto presso questo aeroporto è stata la scoperta di un rilevante numero di nastri di registrazione nel Magazzino Speciale Aeronautico del 30° Stormo. Questo materiale fu rinvenuto con l'esecuzione del decreto di perquisizione e sequestro del 27.01.96, avente ad oggetto la ricerca di bobine di registrazione radar e fonica.

Tutto il materiale sequestrato, distintamente ripartito in nr.6 cartelle, è stato oggetto di riscontri e valutazioni, con il seguente esito:

- i nastri di cui alle cartelle dal numero 1 al 5 provenivano da altri siti, attraverso il magazzino principale dell'Aeronautica Militare di Torricola,

utilizzati dagli enti di provenienza sino al 72 e impiegati dal Comando 30° Stormo fino al maggio del 77;

- i nastri di cui alla cartella nr.6 appartenevano verosimilmente ad un lotto di nr.87 nastri versati dal Servizio TLC, in data 31.05.94, al magazzino MSA e dei quali 7 inefficienti, erano stati depositati, a cura del medesimo magazzino, nel previsto deposito del materiale fuori uso, mentre i rimanenti 80 erano stati ridistribuiti ai seguenti Comandi per il successivo reimpiego: 9° Stormo di Grazzanise, 70° Stormo di Latina, 72° Stormo di Frosinone ed aeroporto di Guidonia.

Non sono emerse prove che alcuno di tali nastri avesse attinenza con fatti del processo.

16.3. I nastri di Martina Franca con riferimento ai voli Atlantic.

Sui nastri di Martina Franca appaiono comunicazioni con riferimento ai voli Atlantic; ma da esse non emergono elementi di rilievo per l'inchiesta.

Esse sono le seguenti:

Canale 13

cassetta II/10 - lato A

- Ore 21.00Z - Moro e X:

X: pronto?

Moro: che cosa è decollato?

X: da chi?

Moro: da voi.

X: oh, Madonna, tu pensi sempre che decolla... da noi, c'è lo Spada 74 su Libre, il suo codice è 65,11 ed è imbound a Palermo.

Moro: ok, Spada 74, dove è diretto?

X: eh?

Moro: dove è diretto?

X: è diretto a Pale... a Elmas.

Moro: beh, Spada 74?

X: sì.

Moro: ciao.

X: ciao.

Nastro A Martina Franca Canale 5

- Ore 21.27Z del 27.06.80 giro 370

Conversazione tra M.F. e Sigonella (U U1 U2):

U: pronto?
U1: mi fate parlare per cortesia di nuovo col soccorso?
U: sì, un attimo.
U1: grazie.
- pausa -
U1: (verso l'interno: canale sedici 156 e 8).
- pausa -
U2: pronto?
U1: pronto?
U2: sì.
U1: eh, soccorso?
U2: sì, soccorso.
U1: allora, io sono (inc.) di Sigonella, sempre.
U2: chi è?
U1: tenente di vascello (Girardo) (inc.) di Sigonella.
U2: ah, dica?
U1: dunque, è lei con cui ho parlato prima?
U2: sì, mi sa di sì, sì sono io.
U1: eh, dunque per quanto riguarda il discorso del canale sedici.
U2: sì.
U1: che m'aveva chiesto se lo potevamo fare.
U2: sì.
U1: eh, va bene (inc.) cinquantasei punto otto.
U2: ma, guardi uhm, ma questo è per l'Atlantic?
U1: sì, l'Atlantic lo può fare.
U2: ho capito.
U1: attualmente è in collegamento con Santa Rosa con, sulla sessantasette quindici.
U2: ah, ho capi, con, c'ha l'SSB?
U1: affermativo, ora, ora...
U2: sì.
U1: è in collegamento.
U2: sì.
U1: con Santa Rosa, (fermata) Roma.
U2: e cioè con RCC di Roma?
U1: prego? No, è in collegamento con il controllo operativo, con (inc.) comunicarlo alla squadra, eh!
U2: ah, ho capito, ho capito, sì.
U1: sulla sessantasette quindici.
U2: sessantasette.

U1: è l'H, F, V, S, B.
U2: ho capito, (adesso).
U1: se avete bisogno di farlo prima sul canale sedici, visto che prima non sapevate la frequenza, è la centocinquantasei punto otto è (H, F).
U2: ho capito.
U1: ecco, altra cosa io ho parlato con (inc.) lì...
U2: sì.
U1: con Roma.
U2: sì.
U1: e se avete bisogno di ulteriori velivoli, cioè questo velivolo dietro que, quello che sta in volo.
U2: sì.
U1: con l'autorizzazione per il co, comandante.
U2: sì.
U1: che io vi posso far avere tramite SSB.
U2: sì.
U1: per stare in volo, ancora, oltre a quelle che c'avete lì un'altra ora e mezza, all'incirca fino alle quattro e mezza bravo.
U2: sì, un attimo che adesso la faccio parlare con.. vediamo un po' come ha coordinato l'altro collega, con... i mezzi.
U1: va bene.
U2: eh, lei è in contatto con l'Atlantic, vero?
U1: cioè non io, ma siamo in grado di parlargli.
U2: benissimo, le ridia, le diamo la zona da effettuare attualmente, visto che è venuto meno il, l'S H 3D per condi meteo avverse, eh!
U1: ah, va bene.
U2: lei lo sa dell'S H 3D che sta tornando indietro?
U1: no, non lo sapevo questo.
U2: ah, eh, l'S H 3D sta tornando in dietro perché ha trovato condizioni meteo avverse, infatti ci sta.
U1: sì.
U2: una corrente molto forte.
U1: allegria!
U2: allora, adesso un attimo in linea che la faccio parlare con, (l'altro)...
U1: va bene, grazie.
U2: pronto?
U1: pronto?
U2: eh, chiedo scusa un attimo comandante perché sta coordinando con RSC per vedere per altri mezzi, le zone, tutto quanto, appena finisce

con lui, io gli ho già comunicato di questo, così stava vedendo se...
avevamo bisogno di altri mezzi oppure, mantenerci così.

U1: appunto, non solo, ma io vi volevo avvertire questo, volevo dirvi
questo che Cagliari.

U2: sì.

U1: cioè Elmas, ho visto che non è neanche molto distante.

U2: sì.

U1: eh, è già stato tramite, (inc.) appunto tramite Roma.

U2: sì.

U1: è già, c'ha un equipaggio d'allarme.

U2: ho capito.

U1: e al limite, potrebbe dare il cambio a 'sto Golf, Echo.

U2: sì.

U1: che, stima di atterrare alle tre, ma comunque potrebbe, prolungare il
periodo al, fino alle quattro, quattro e mezza.

U2: ho capito.

U1: rimanendo fedele all'autonomia, quindi per quell'ora sarebbe
possibile far decollare, o far essere in zona.

U2: sì.

U1: un Atlantic decollante da Cagliari.

U2: ok, sì questo senz'altro ci servirebbe, comandante.

U1: ecco, ed eventualmente questo, allora dovrete fare subito la richiesta a
(inc.).

U2: ah, dovremo fare una richiesta (inc.).

U1: sì, cioè, questa è la norma prevista.

U2: sì, sì, d'accordo, d'accordo, e lei dove sta, che eventualmente lo
chiamo, la faccio chiamare appena libero dall'altra linea?

U1: cioè io posso farvi tranquillamente da ponte io sono su, potete
chiamarmi sulla diretta tramite il SOC.

U2: sì.

U1: a Sigonella.

U2: ho capito la diretta dal SOC d'accordo allora la richiameremo tra
cinque minuti, comandante.

U1: va bene, grazie.

U2: grazie a lei, buonasera.

Nastro C Martina Franca Canale 13

- Ore 22.06Z del 27.06.80 giro 216

Conversazione tra Marzulli (M), Smelzo (S) e Trombetta (T).

M: pronto?

T: eh, Marzulli.

M: sì.

T: è Trombetta, senti adesso con la Marina.

M: sì.

T: siamo d'accordo di far dare il cambio a quello che va via, l'Atlantic, al Golf, Echo.

M: sì, ho parlato io poco fa.

T: esatto, parte... un Atlantic da... Elmas.

M: sì.

T: e il nominativo va bene Golf, Golf?

M: (verso l'interno: Golf, Golf primo nominativo, no per il primo aereo... cioè l'Atlantic che deve dare il cambio a quell'altro) no, un attimo, ti passo Smelzo perché...

S: Toni'.

T: eh!

S: senti un poco dalla Difesa, mi hanno detto che il (inc.) di Licola ha controllato una traccia fino al 39, 10.

T: aspetta, aspetta che prendo nota... 39, 10.

S: 13, 20.

T: fino a che ora?

S: fino alle 21,13 Bravo...

T: Bravo, eh! su.. chi è Licola?

S: sì.

T: aspetta che me lo guardo sulla carta 39, 10 e 13, 20, comunque va bene quel nominativo Golf, Golf?

S: ah, dopo il Foxtrot (inc.) vero?

T: sì.

S: è sempre un'Atlantic.

T: sì, per il prossimo.

S: va bene.

T: va bene?!

S: sì.

T: aspetta un attimo in linea, eh!

S: sì (verso l'interno: parlano dei problemi relativi al rifornimento velivoli)...

T: pronto?

S: sì.

T: guarda, senti ho l'impressione, eh.. e chiedi conferma a Licola.

S: sì.

T: che la traccia che ha avvisato potrebbe essere l'Air Malta che seguiva di 10 minuti il DC9.

S: un attimo (verso l'interno: la traccia che avete.. che Licola ha controllato, non era quella dell'Air Malta?... che seguiva di 10 minuti il DC9?... Non lo sa, non lo può dire di chi è (inc.))... dunque, non lo sa e non lo può dire.

T: eh... il fatto è questo...

S: cioè (inc.) e basta... (inc.) e basta.

T: vabbe', noi ne teniamo in debito conto per... durante la ricerca.

S: ecco!

T: ... non sa nemmeno a che quota l'ha visto?

S: (verso l'interno: a che quota?) un attimo (verso l'interno: Capitaneria di Porto) 260.

T: a livello 260, eh!

S: sì.

T: e allora è l'Air Malta... allora è quello, 260?... oh, è sicuro 260?

S: eh?

T: a livello 260?

S: (verso l'interno: è sicuro 260?)... sì, sì.

T: perché se è quello il livello è probabile che sia quello lì perché l'Air Malta viaggiava a 360.

S: sì, allora è il nostro.

T: è il nostro.

S: uhm!

T: senti un po', sotto mano chi c'hai?

S: di che cosa?

T: cioè l'Atlantic a che punto è adesso?

S: io non ce l'ho il contatto con l'Atlantic.

T: vabbe', senti io intanto mando l'Atlantic su... dipende dal punto dove sta lui.

S: eh!

T: sennò lo mando in quella zona e poi ci faccio dirottare l'H H 3F che sta sul punto Condor.

S: cioè no, io direi 'na cosa, vabbe'... prima noi sul punto Condor mandiamo quell'altro H H 3F.

T: no, eventualmente se l'Atlantic avvista qualcosa.

S: sì.

T: ci mandiamo l'H H 3F che sta sul punto Condor.

S: sì.

T: va bene?!

S: va bene.

T: ciao.

S: ciao.

17. Aeroporti o sedimi da cui sarebbe decollato il MiG 23.

E' stato sostenuto da più parti, nel corso dell'istruttoria, che il MiG 23, a causa dei limiti della sua autonomia e perchè strumento di un progetto che nasceva presso gli Occidentali fuori dalla Libia, fosse decollato da un aeroporto secondario della Penisola – a dire il vero s'è anche sostenuto che provenisse da Pratica di Mare, ma in tal senso non è mai emersa alcuna prova.

Gli aeroporti o sedimi aeroportuali, alcuni anche in stato di abbandono ed occupati da attività agricole o pastorali, individuati sono uno nel Salento e tre in Sardegna.

17.1. S. Pancrazio Salentino.

Il primo è quello di S.Pancrazio Salentino, posizionato a circa 3.5km dall'omonimo paese. Esso dispone di una pista asfaltata, sprovvista di luci notturne e segnaletica orizzontale, lunga mt.1300 e larga mt.50 (comprese le strisce bitumate "shoulder") con rilevamento 140°-320°. Il sedime aeroportuale è inoltre sprovvisto di recinzione e di cartelli "zona militare", non dispone di alcuna cisterna o deposito carburanti, mentre l'attuale masserizia, ex alloggio del custode, è sprovvista di acqua, luce e telefono. (v. appunto del 3° Gruppo SIOS/A trasmesso con il fg. nr.3GS/2513/E-V del 26.05.93).

La Regia Aeronautica iniziò negli anni antecedenti il 39 la costruzione di una pista di volo per costituire un non meglio precisato aeroporto militare, opera che venne interrotta a causa dello scoppio della seconda guerra mondiale. Nel 43 gli Alleati, sbarcati da poco sulla penisola, completarono l'aeroporto, con la realizzazione di una pista in terra battuta, e lo usarono sino al 47, data in cui il sedime venne rilevato dall'AM che vi costituì un "posto militare". Il sito ospitò sino al 65 un impianto di rilevamento della 600^a USAFA che successivamente venne accorpato alla base USAF di San Vito dei Normanni (BR). (v. appunto allegato al fg.nr.99/1 del 25.05.93 inviato dal Comando CC. per l'AM di Lecce-Galatina alla 61^a Brigata aerea, e missiva S.I.S.MI nr.1125/921.087/23 del 26.04.94).

Nel 66 il maresciallo di 2^a classe Francone Armando venne incaricato, con godimento di alloggio, della sorveglianza del sedime aeroportuale. Dal 74, anno in cui il sottufficiale fu collocato in congedo, al 30.06.80 questi continuò ancora a svolgere giornalmente, a titolo personale e senza nulla pretendere, le mansioni di sorvegliante, sia delle infrastrutture che dell'operaio preposto allo sfalcio dell'erba. Dal luglio 80 a tutto il 93 il Francone venne "sostituito" dal maresciallo di 1^a classe Nicoli Pancrazio, effettivo al BOC del 32° Stormo di Brindisi, che assolse alla funzione di "custode dell'aeroporto" in modo saltuario, mantenendo contatti diretti con la stazione dei CC. locale per eventuali segnalazioni d'interesse. (v. appunto del 3° Gruppo SIOS AM trasmesso con il fg. 3GS/2513/E-V del 26.05.93).

Il S.I.S.MI a richiesta dell'Ufficio riferiva che anche se la base fu ritenuta "operativa" sino al 66, già in un appunto del SIFAR del 64, era definita come "un campo di aviazione di fortuna" situato in un'"estesa radura attraversata in direzione Sud-Nord da una pista di 2km circa, parte in cemento e parte asfaltata, in cattivo stato di conservazione e ricoperta in più punti da folti cespugli". Comunicava altresì che risultava, in un successivo appunto del 71, "una generica menzione al "frequente impiego delle piste di atterraggio" da parte dei velivoli in dotazione al "Centro addestramento Guastatori - di Alghero (SS)". (v. missiva S.I.S.MI nr.1125/921.087/23 del 26.04.94)

Sempre in merito all'uso della base successivamente alla sua "dismissione", essa venne impiegata nel periodo 82-84 dalla scuola di volo dell'AM di Lecce per "voli di atterraggio e decollo simulati con assistenza BIGA e operatore della stessa scuola di volo". L'attività volativa venne effettuata su velivoli MB 326 e 339. (v. appunto del 3° Gruppo SIOS AM trasmesso con il fg. nr.3GS/2513/E-V del 26.5.1993)

17.2. Chilivani.

Il primo di quelli sardi è l'ex campo di volo di Chilivani. Nella omonima (Ozieri), nella provincia di Sassari, esiste un'area pianeggiante costituita da un vasto comprensorio agricolo di circa 110 ettari, nel cui ambito fu costruita una struttura aeroportuale da parte delle Forze Armate Tedesche negli anni 41-42. Tale aeroporto, utilizzato nel periodo bellico dai tedeschi, era composto da una pista in terra battuta di circa 700/800mt., da alcune strutture in legno e comprendeva vari attendamenti militari. Il sedime aeroportuale era privo di strutture fisse in muratura e cemento. Durante la

ritirata delle truppe tedesche l'intera area è stata minata e resa inagibile.

Subito dopo il periodo bellico il comprensorio è stato gestito dal Demanio Aeronautico fino al 47, anno in cui è stato ceduto alla Regione Sardegna che lo ha mantenuto fino al 90. Dopo tale data, è subentrata la VI Comunità Montana anche se di fatto, fin dagli anni 60, i terreni su cui insiste l'area sono rimasti nella disponibilità di due imprenditori locali.

Le fonti documentali non individuano alcun aeroporto o aviosuperficie attualmente in utilizzo nella località Chilivani. Ed in particolare l'“Aeronautica Information Publication” (edita dal Ministero dei Trasporti - Aviazione Civile, ediz. 1995) non reca alcuna struttura aeroportuale a Chilivani; inoltre nel testo “Gli aeroporti italiani. Cenni sugli eliporti e le aviosuperfici” non viene censito alcun aeroporto od aviosuperficie in località Chilivani (il testo tratta anche la classificazione, l'organizzazione e le specifiche infrastrutturali degli scali italiani, degli eliporti e di tutte le aviosuperfici sull'intero territorio nazionale, curato dal Ministero dei Trasporti).

La Circostrizione Aeroportuale di Alghero ha documentato attività aviolancistica su campi di volo ed aviosuperfici, sia civile che militare. Ma non vi è documentazione alcuna inerente l'uso della superficie quale sito aeroportuale, mentre vi sono documenti da cui risulta l'impiego dell'area dell'“ex campo di volo di Chilivani” per lanci di paracadutisti civili e militari. In particolare il messaggio nr.TR2/134/02641/3-2 privo di data, recante apposta a penna la data del 17.09.1980. Tale messaggio, concernente una richiesta di emanazione di “Notam” per restrizione spazio aereo, contiene un riferimento ad un foglio SISMI Roma.

L'area individuata attraverso i sopralluoghi attualmente si presenta come terreno utilizzato per seminativo e pascolo da agricoltori della zona. Da informazioni assunte in loco è emerso che l'aeroporto militare è stato creato nel periodo 38-39 da un'impresa di Sassari ed era gestito dall'Aeronautica Militare italiana, ma vi si basavano soprattutto bombardieri tedeschi. Quando i tedeschi si sono ritirati il campo è stato minato ed è stato fatto saltare, ma vi sono rimaste bombe interrate. Fino alla partenza dei tedeschi la pista di circa 700/800mt. era in terra battuta. Dopo gli anni 50 il campo è stato utilizzato da cooperative agricole che lo hanno sfruttato a seminativo e pascolo fino ad oggi. Nell'ex campo di volo si sono lanciati paracadutisti militari e circa 2/3 anni or sono un piccolo aereo monomotore ha fatto atterraggio di fortuna. Gli uffici regionali e locali (VI Comunità Montana di Ozieri - SS -) attestano che dopo il periodo bellico, la zona interessata è stata gestita dal Demanio Aeronautico e nel 47 è avvenuto il passaggio da questo Demanio alla Regione Sardegna. Nel 90 la Regione

Sardegna ha ceduto l'area alla VI Comunità Montana.

In conclusione dagli anni 60 il terreno è rimasto nella disponibilità di imprenditori agricoli della zona e nella memoria storica locale non emerge alcun atterraggio o decollo di aerei nell'area dell'"ex campo di volo" eccetto alcuni atterraggi di elicotteri. Vi è stata un'opera di bonifica dell'area, con operazioni svolte durante un quinquennio dal '92.

Pertanto esclusi gli atterraggi e decolli di piccoli velivoli (soprattutto elicotteri e qualche piccolo aereo civile) che sono sporadicamente segnalati, l'inesistenza, dal '47 ad oggi, di una pista sia pure in terra battuta o erba priverebbe un aeromobile civile o militare di rilevanti dimensioni o maggiore sofisticatezza, del necessario supporto operativo e logistico.

17.3. Muravera.

Il secondo aeroporto sardo è quello di Muravera.

Nel giugno del '95, nel corso dell'esecuzione del decreto di perquisizione presso lo stabilimento della società Vitrociset SpA di Villaputzu (CA), all'epoca proprietà dell'Avioelettronica Sarda, venivano sequestrati, tra l'altro, i "cartellini" del personale dipendente relativi all'anno 80. (v. perquisizione Vitrociset SpA del 6.06.95)

La quasi totalità dei dipendenti della Avioelettronica venivano escussi, presso il distaccamento della Stradale di Muravera (CA) e lo stabilimento stesso, in merito alle presenze ed alle funzioni svolte dal personale militare libico presso Avioelettronica Sarda nel periodo compreso tra gli anni 79-80. Detto personale ha ricordato all'unanimità la presenza in quegli anni dei militari libici collegandola alla frequentazione di un corso pratico per la conduzione di aérobersagli, organizzato successivamente all'acquisto da parte del governo africano di alcuni velivoli radiocomandati "Mirak-100" prodotti dalla "casa-madre" Meteor. Quella che i libici svolsero a Villaputzu fu soltanto la parte "pratica" del corso, che tra l'altro culminò con lanci di radio-bersagli dal poligono militare adiacente alla sede; il corso teorico si era svolto presso la sede della Meteor di Monfalcone (TS). (v. esame Zucca Antonio, DCPD 08.06.95).

Il gruppo di libici, la cui consistenza numerica si aggirava sulle venti unità, era diretto dall'ufficiale Abdurahim Abuluga, noto anche come Raim; che alloggiava in locali appositamente istituiti all'interno dell'Avioelettronica Sarda. Del gruppo faceva parte anche una donna, di probabile nazionalità inglese. (v. esami Ferrari Giorgio, DCPD 06.06.95,

Monni Antonio, DCPD 07.06.95, Zucca Antonio, DCPD 08.06.95, Podda Attilio, Digos 06.06.95, Madeddu Gildo, Digos 07.06.95).

Sempre in base alle dichiarazioni ricevute è emerso che personale dell'Avioelettronica nel periodo di tempo dal '79 all'86 si era recato in Libia presso la base aerea di "El Uotia" per completare l'addestramento all'uso dei radio-bersagli effettuando anche il montaggio in loco. (v. esami Podda Attilio, Digos 06.06.95, Madeddu Gildo e Sirigu Antonio, Digos 06 e 07.06.95)

Con riferimento all'affidabilità degli aérobersagli i testi hanno dichiarato che questi spesso cadevano al termine della missione al di fuori delle zone prestabilite per il recupero. Infatti, nel periodo di tempo 73-81, hanno ricordo di alcuni incidenti di cui uno relativo a un velivolo radio-guidato, del tipo CT-20 o 21, lanciato dalla squadriglia radio-bersagli dell'AM che cadde in località S.Maria-VillaPutzu, un altro del tipo "Ckukar" che cadde sugli agrumeti di S.Vito-Villaputzu, mentre un terzo dello stesso tipo cadde all'interno del poligono di Perdasdefogu.

Nel contesto più generale sulla gestione ed affidabilità della catena radar di inseguimento-tracciamento dei bersagli è interessante riportare la testimonianza resa dal Concas che riferì di un episodio accaduto "a cavallo fra il '77 e l'81", ed appreso dai colleghi rientrati dalla zona di lancio, in merito alla perdita di un target nel corso dell'esercitazione da parte del radar di inseguimento: pochi minuti dopo l'interruzione di contatto il radar "rilevò la presenza di una traccia e pensò di identificarla come il target stesso. Fortunatamente prima che il target individuato venisse intercettato dal missile, ci si accorse che la traccia apparteneva ad un aereo di linea, per cui fu dato immediatamente lo "Stop Count Down" e fu bloccata l'operazione". (v. esame Concas Giuseppe, DCPD 06.06.95)

17.4. Perdasdefogu.

Il Poligono sperimentale e di addestramento interforze del Salto di Quirra, con sede a Perdasdefogu, usufruiva fino agli anni 70 di due campi per l'atterraggio ed il decollo di piccoli velivoli ed elicotteri. La prima aviosuperficie era ubicata a circa 17km dal Comando Poligono in direzione Sud, nell'area compresa tra le località Sangurri Dorgiu e Padente Longu. La pista, in terra battuta, lunga circa 1000 metri e larga circa 50 metri era stata costruita negli anni 68-70 per l'operatività di aeromobili leggeri, nel periodo in cui il Comando del Poligono era affidato al generale Giorgio Bertolaso.

Secondo i testimoni locali, la pista dopo quel breve periodo non è più stata utilizzata e nel corso degli anni su quella stessa area sono state svolte, tra l'altro, esercitazioni che hanno fortemente contribuito al completo deterioramento e disfacimento dell'aviosuperficie.

Riguardo all'altra aviosuperficie, la cui realizzazione precede la fine degli anni 70, si tratta di una mera pista in terra battuta della lunghezza di circa 200 metri e della larghezza di circa 40 metri. L'area su cui insiste questa pista è situata in prossimità del Comando Poligono in località Perda Rubia ed è stata costruita per consentire all'Aviazione dell'Esercito (già ALE) il decollo e l'atterraggio dei propri elicotteri nella fase di concentramento dei velivoli prima e dopo le esercitazioni a fuoco che venivano svolte nel poligono. Per il decollo e l'atterraggio di aerei dell'Av.Es., quantomeno fino all'inizio degli anni 80, la pista veniva utilizzata occasionalmente dal 21° Gruppo Squadroni ALE "Orsa Maggiore" di stanza a Cagliari Elmas, impiegati durante le operazioni di sgombero poligono. Attualmente la pista è in disuso ed in pessime condizioni.

Per quanto concerne la presenza dell'Av.Es., dalle evidenze documentali emerse in sede di ricerca, risulta carteggio che comprova lo svolgimento di esercitazioni con elicotteri nell'ambito del poligono dal 1972 a tutt'oggi. Peraltro agli atti non risultano evidenze documentali sull'utilizzo della stessa pista da parte di aerei leggeri ad eccezione di una nota del giugno 82 dello Stato Maggiore Esercito con la quale veniva sollecitato un miglioramento dell'aviosuperficie.

In definitiva aeroporti minimi e sedimi in pessimo stato, ma pur sempre in grado di permettere atterraggi e decolli a velivoli di non grandi dimensioni.

* * * * *

Capitolo III
Il 1° ROC – 1° SOC.

1. Premessa.

Al di sopra dei CRAM i ROC. Il ROC o Comando Operativo di Regione costituisce parte integrante del Comando di Regione Aerea ed è preposto all'attività operativa dei Reparti ed Enti Operativi e di supporto dislocati nell'area di propria giurisdizione. Assume lo status di "assegnato" alla NATO all'atto di dichiarazione dell'allarme rinforzato ed in caso di esercitazione NATO. Ha lo status di "assegnato" fin dal tempo di pace, quale Comando del Settore Difesa Aerea. Quale Comando "assegnato" è contraddistinto da denominazione ROC o Regional Operational Command. Suo compito è assicurare l'integrazione dello sforzo offensivo, difensivo e di concorso nell'area di propria responsabilità, esercitando il controllo tattico o operativo, qualora delegato, delle forze assegnate sulla base delle direttive impartite dai superiori comandi nazionali e NATO.

2. Il 1° ROC - Centro Operativo di Regione.

Il vertice del 1° ROC, all'epoca dei fatti, era il seguente: comandante il generale B.A. Vittoriano Giachini; vice comandante, qualifica attribuita al capo Ufficio Operazioni, il colonnello Caputi.

Dal 1980 i comandanti si sono così succeduti: 1981-29.12.86 generale B.A. Alfredo Salvatici; 29.12.86-04.01.87 colonnello Luigi Petucco; 05.01.87-08.12.88 nuovamente generale B.A. Alfredo Salvatici; 09.12.88-

27.01.89 colonnello Luigi Petucco; 27.01.89 colonnello Giampaolo Susini, deceduto il giorno dell'insediamento; 1989-1991 generale B.A. Arnaldo Vannucchi; 1991-1993 generale B.A. Sergio Testa; 1993-1995 generale B.A. Giulio Mainini; 1995-1996 generale B.A. Carmine Pollice.

Dal 1° ROC - nome in codice "Rupe" - ubicato ad Abano Terme (PD) dipendevano e dipendono i seguenti Centri Radar: -11° CRAM di Poggio Renatico (FE), nome in codice "Pioppo", sistema Nadge, nominativo NTN Lima Echo - LE-; -12° CRAM di Mortara (PV), nome in codice "Puma", sistema Nadge, nominativo NTN Lima Golf - LG -; -13° CRAM di Lama di Concordia (VE), nome in codice "Pedro", sistema Nadge, nominativo NTN Lima Hotel - LH -; -14° CRAM di Potenza Picena (MC), nome in codice "Bracco", sistema Nadge, nominativo NTN Lima Kilo - LK-; -15° CRAM di Capo Mele (SV), nome in codice "Trota", sistema fonetico manuale, nominativo NTN Mike Mike - MM-; -17° CRAM Monte Scinauz, nome in codice "Cedrone Radio", si trattava di una testata radar dipendente dal 13° CRAM; -21° CRAM di Poggio Ballone (GR), nome in codice "Quercia", sistema Nadge, nominativo NTN Lima Lima - LL.

Come ben si vede risultano dipendere da questo ROC i siti che hanno segnato la traccia del DC9 dal decollo fino al lago di Bolsena e cioè i siti di Mortara, Poggio Renatico, Poggio Ballone e Potenza Picena.

I NIMA Difesa Aerea (Nucleo Informazioni Movimento Aeromobili) anch'essi dipendevano dal 1° ROC ed erano due: il primo collocato presso la RIV (Regione Informazioni Volo) di Milano e dipendente dal 12° CRAM di Mortara, l'altro collocato presso la sede operativa del 1° ROC situata a Monte Venda.

3. Il 1° SOC - Centro Operativo di Settore. Le attività.

Il comandante del SOC era il tenente colonnello Carlo Moneta. In sala operativa capo controllore al turno del 27.06.80 il tenente colonnello Zaramella Ivo. Il personale in servizio presso l'RCC quella sera il sottotenente Pepe Maurizio e il sergente Di Simone Matteo.

Il 1° SOC ricevette notizia della caduta del DC9 Itavia la sera stessa dall'RSC di Ciampino e dal 3° SOC di Martina Franca; non intraprese tuttavia alcuna azione di ricerca e soccorso del velivolo poiché il luogo di scomparsa era nella competenza del 3° SOC. Ciò nonostante i Centri Radar di Potenza Picena, Poggio Renatico e Poggio Ballone vennero contattati dal 3° SOC in merito all'accaduto.

Nel registro dell'RCC (Centro di Coordinamento di ricerca e soccorso) di Monte Venda alla data del 27.06.80 si legge: "... ore 19.40Z RSC di Ciampino, maresciallo Bozicevich mi informa di un probabile incivolo Itavia DC9 decollato da Bologna e atteso a Punta Raisi alle 19.13Z. Mi chiede di non impiegare velivolo SAR di Ciampino per recupero eventuale in Elba ma dare priorità al DC9 IH870...". L'operatore dell'RCC che riceve la notizia è il sergente Di Simone Matteo, che informa la sala operativa del SOC.

Alle 19.40Z nel registro del capo controllore di Poggio Renatico si legge: "...Parlato con CC Rupe (Capo Controllore del 1° SOC - T.C. Zaramella Ivo), per IH870 decollato da BO alle 18.09Z per Palermo. Contattato con BO APP e Milano 2 per informazioni: l'IH870 è stato in contatto con Milano 2 che le ha passato... a Roma controllo... Riferito at CC di SOC precisando che era stato identificato con il numero di LE157...".

Lo Zaramella, nel febbraio del 96 ha dichiarato: "...ad una ora che non riesco a precisare ho ricevuto una telefonata dal mio corrispondente del 3° SOC, del quale non ricordo il nome, con la quale mi veniva segnalato che il Controllo del Traffico Aereo Civile aveva perso il contatto con un DC9... . Mi veniva chiesto se avevamo noi in contatto tale velivolo... Mi sono rivolto a Poggio Ballone, al responsabile di sala operativa che mi ha risposto dopo aver effettuato le verifiche... le richieste da me effettuate ai siti dipendenti sono successive alla richiesta del 3° SOC..." (v. esame Zaramella Ivo, GI 13.02.96).

Intorno alle 20.00Z Zaramella comunica la notizia al comandante del SOC - tenente colonnello Moneta - che si trovava presso la sua abitazione, il quale dà disposizione di far effettuare delle riduzioni dati agli enti di controllo dipendenti dal SOC: "...ho detto è successo di là, ma metti che vogliono sapere, dal momento che partiva da Bologna, qualsiasi cosa può essergli successo ... la pizza nel periodo che ... diceva il capo controllore ... dopo...veniva immessa in un apparato dove ... girava ... e ... su questa carta si materializzava tutto il periodo di tempo con tutta la traccia ...ovviamente quello che interessava di più era Poggio Ballone... . Quindi ho detto non occorre ... domani Nel giro di 4-5 giorni abbiamo ricevuto questi pacchi, li ho impacchettati e messo "tracce del giorno tale dal al" e le abbiamo tenute lì..." (v. esame Moneta Carlo, GI 30.11.95).

Il comandante del 1° ROC generale Giachini Vittoriano, ricorda di essere stato avvisato la sera stessa dell'incidente e di essersi preoccupato per il soccorso; ma non ha rammentato altro (v. esame Giachini Vittoriano, GI 30.11.95).

Nel corso della notte il 1° SOC non viene più interessato dalla vicenda, anche se l'11° e 14° CRAM a seguito di richieste telefoniche del capo sala del 31° CRAM, capitano Metta Sabino, eseguono delle riduzioni dati da cui estraggono tutte le battute relative al percorso del DC9 Itavia. Questi dati vengono trasmessi nel corso della notte dal 14° al 31° e da questo sito al 3° ROC; come emerge dalle telefonate delle ore 23.24Z, 23.28Z, 23.34Z, 23.46Z - canale 8 - nastro B - Martina Franca. Bobine sequestrate solo nel 90.

Il 16 novembre 95 veniva rinvenuto e sequestrato presso il 3° ROC un nastro di conversazioni telefoniche avente inizio alle ore 00.00Z del 28.06.80 e termine alle ore 03.37Z del 28.06.80 con la sigla "1B"; nastro già rinvenuto a Martina Franca nell'88 unitamente agli altri quattro sequestrati dall'AG nel 90. Tale nastro, probabilmente, non venne consegnato né acquisito perché riportava la data del 28.06.80, non valutando che potesse trattarsi della prosecuzione di quelli del 27.06.80.

I tratti delle conversazioni che concernono siti del 1° SOC/ROC hanno ad interlocutori Cassano, operatore sala operativa 31° CRAM/Jacotenente, Attanasi, assistente master controller 3° ROC.

- Tel. 00.02.45Z

"Cassano: ...per quanto riguarda la Lima Kilo 477 di Bracco, ...che sta facendo la data reduction ... e questo m'ha detto se vuoi che me la dà a me la data re... via telefono e poi io te la ribalto o se la vuoi solo via telex...

Attanasi: ... un attimo mo' vediamo un po' ...

Interviene Patroni Griffi che riferisce a Cassano se è possibile averle via telefono perché così le ricevono prima. Nel corso della stessa telefonata alle ore 01.01.52Z viene trasmesso telefonicamente il plottaggio della Lima Echo 157. Nella successiva telefonata alle 01.11.23Z Patroni Griffi capo controllore del SOC, parla con il sergente maggiore. Cassano e gli chiede: "... ho ricevuto il plottaggio della Lima Echo 157 e volevo chiedere una cosa: la Lima Kilo loro (Bracco nde) non ce l'hanno per niente?...

Cassano: no...! e questo qui è stato ... il numero che loro hanno correlato con questo piano India Hotel 870...

Patroni Griffi: siccome una Lima Kilo c'è stata...

Cassano: ma non ne sanno niente... evidentemente di questa Lima Kilo perché loro oltre tutto questa qui è stata sempre riportata da Pioppo...

Patroni Griffi: ... quali tutti quei plottaggi della Lima Echo?

Cassano: sì... tutto da Pioppo...

Patroni Griffi: ...quindi lei non lo sa...

Cassano: ...loro nemmeno... non l'hanno mai fatta locale...

Patroni Griffi: ...ho capito quindi la Lima Kilo non sanno se è esistito lì... questo è il regalo del Nadge...”.

Deve porsi in rilievo che agli atti sia dell'11° che del 14° CRAM non è stata rinvenuta traccia di questo invio al 31°; così come non risulta alcuna annotazione nei registri di sala operativa di Poggio Renatico - quelli di Potenza Picena non sono mai stati rinvenuti.

La richiesta del 3° SOC tramite il 31° CRAM di Jacotenente era ovviamente intesa ad accertare il percorso di un velivolo che secondo quell'ente era il DC9 Itavia. Il CRAM di Licola aveva identificato detto velivolo con LK477, Nato Track Number originato da Potenza Picena. Durante la notte dalle conversazioni di Martina Franca emerge che sia Potenza Picena, che Poggio Renatico e Poggio Ballone, avevano effettuato delle riduzioni dati; in particolare Potenza Picena riferiva a Jacotenente che la LK477 era inesistente e che il volo del DC9 Itavia era stato identificato con il NTN LE157. A seguito di ciò nelle prime ore della mattina del 28 giugno veniva trasmesso - per via telefonica - da Potenza Picena a Jacotenente, il plottaggio della LE157, che veniva, da quest'ultimo sito inoltrato al 3° SOC.

Successivamente, l'indomani, Potenza Picena con messaggio numero G37-4/2111.1/1100Z avente per oggetto: “Trasmissione plottaggio traccia” trasmetteva al 3° e al 1° SOC i dati trasmessi nella notte al 31° CRAM. Detto messaggio venne registrato in arrivo presso i due SOC in data 30.06.80; presso il 3° SOC è stato rinvenuto in data 25.01.96, anche se in data 30.06.88, il 3° ROC con foglio n.ROC3-011/08976/G10-2, trasmetteva alla 3ª RA copia del citato messaggio facendo riferimento all'attività aerea effettuata nell'area di responsabilità del 3° ROC il giorno 27.06.80; presso il 1° SOC risulta registrato il giorno 30.06.80 in arrivo nel registro di protocollo ordinario al numero 9390 avente per oggetto - Trasmissione plottaggio tracce -. Presso il 14° CRAM non esiste traccia di tale documento né in archivio né nei registri di protocollo, così come risulta dall'esecuzione del decreto di sequestro del 27.11.95.

Una conferma dell'attività svolta dai siti Poggio Renatico e Potenza Picena emerge dal messaggio del 28 giugno emesso dal 3° SOC e diretto a Stataereo Roma - ove sono riportati: “... i plottaggi di Ferrara ricevuto tramite Potenza Picena...”.

La mattina del 28.06.80 alle ore 05.15Z nel registro del capo controllore di Poggio Ballone, compare l'annotazione relativa alla richiesta di autorizzazione al 1°SOC a “fermare il sistema” per poter effettuare una riduzione dati della traccia LE157. Nel registro del MIO di Poggio Ballone

alla stessa ora (05.15Z) risulta l'annotazione dell'inizio di una riduzione dati.

Nei registri di sala operativa rinvenuti a Poggio Ballone non risulta invece alcuna annotazione relativa alla scomparsa del DC9 Itavia.

Nel luglio del 90, il maresciallo Ogno Salvatore - assistente al capo controllore di Poggio Ballone - dichiara: "... se non sbaglio, credo di essere stato io a ricevere la telefonata del 1°SOC di Monte Venda con cui veniva data notizia della scomparsa della traccia radar di un aereo civile DC9... Non facemmo nulla perchè non era nostro compito intervenire... . Ricordo che il 1° SOC ci chiese telefonicamente la stessa sera, il tracciato del DC9 che venne redatto dall'ufficio dei MIO e fu inviato ma non posso precisare quando perchè si trattava di altro servizio...".(v. esame Ogno Salvatore, GI 02.07.90).

In data 4 luglio 80, con foglio G33-1/23511.9/80/9723, il ROC trasmette lo stralcio delle comunicazioni TBT alla Questura di Padova e per conoscenza alla 1ª RA e al 2° Reparto ITAV, a seguito delle richieste della Procura della Repubblica di Bologna del 30.06.80. In data 10.07.80, con foglio n.T12-2/0733/2-1, il 21° CRAM di Poggio Ballone trasmette al 1° ROC/SOC, a seguito di richiesta telefonica, quattro copie di Track History relative alle tracce registrate dal sito il 27.06.80 dalle ore 18.00Z alle ore 21.15Z. La lettera è firmata dal capo Ufficio Operazioni capitano Pongiluppi Dante; copia della missiva è stata rinvenuta soltanto a Poggio Ballone, ma non al ROC.

In data 10.07.80, con foglio nr.G37-4/2111.1/146, il 14° CRAM di Potenza Picena, trasmette quattro copie di THR relative alle tracce registrate dal sito il 27.06.80 dalle ore 18.00Z alle ore 21.15Z al 1° ROC. La lettera di trasmissione non è stata rinvenuta né a Potenza Picena né a Monte Venda. A tal proposito deve porsi in rilievo che:

- il messaggio della 3ª RA nr.TR3-134/3032/NCg 53-1, inoltrato per la trasmissione alle ore 11.25Z del 10.07.80, contenente la richiesta del sost. proc. di Palermo Guarino "... registrazione intercettazione radar militari comunque operanti su mare Tirreno tra ore 18.00Z et 21.15Z..." indirizzato per competenza alla 1ª RA e per riferimento al 1° SOC ed a Poggio Ballone, risulta pervenuto agli anzidetti Comandi come di seguito:

- 1ª RA: pervenuto alle telescriventi alle 13.02Z; registrato e protocollato in data 11.07.80 con il nr.8839/14; siglato dal generale comandante Mura in data 11.07.80 con l'annotazione di suo pugno riportante: "Colonnello Olivetti: quando tutto pronto, il ROC lavora da ieri, mandare tutto a Trapani".

- 1° ROC/SOC: registrato sul protocollo ordinario del 1980, al nr.10114 in data 12.07.80; tuttavia agli atti non è stata rinvenuta alcuna copia.
- 21° CRAM Poggio Ballone: il messaggio pervenuto alle telescriventi alle ore 13.50Z, risulta siglato dal capitano Felici Lino, capo sala operativa del turno pomeridiano (12.00Z/18.00Z) del 10.07.80 con il nr.G37-4/0739/2-1; in data 11.07.80 su cedola smistamento pratica, il capitano Pongiluppi annota: “già inviata la Track History al Comando 1° ROC/SOC a mezzo corriere”.
- la documentazione pervenuta da Poggio Ballone e Potenza Picena non risulta documentata in nessun registro di protocollo del 1° ROC/SOC;
- è stato accertato che la documentazione di Poggio Ballone è stata inviata e consegnata il 10 luglio 80 a mezzo corriere sergente Tarducci, missione documentata con foglio di viaggio;
- non è stato possibile accertare come e quando sia pervenuta la documentazione di Potenza Picena al 1° ROC per mancanza di riscontri documentali.

Da quanto sopra emerge che la preparazione delle Data Reduction da parte dei siti di Poggio Ballone e Potenza Picena è scaturita, quasi certamente, da una richiesta telefonica da parte del 1° SOC; infatti il telex della 3^a RA contenente le richieste del magistrato di Palermo, venne ricevuto da tutti gli enti dipendenti dalla 1^a RA dopo che la richiesta era stata formulata.

Nel registro di protocollo ordinario del 1° ROC/SOC, al nr.10106 dell'11.07.80, appare registrata in partenza con destinazione ITAV - 2° Reparto, la documentazione avente come oggetto: “Track history del 14° e 21° CRAM” - lettera protocollata con nr.G37-4/31.5.11/10106-; documentazione non reperita né al ROC né all'ITAV.

In data 15.07.80, a mezzo corriere, il 21° CRAM trasmetteva - con foglio G40-5/0742/2-1 datato 14.07.80 - undici grafici relativi agli avvistamenti effettuati la sera del 27.06.80 tra le ore 18.00Z e le ore 21.15Z ove veniva precisato che gli stessi grafici unitamente, alla Track History, erano stati inviati al comando aeroporto di Trapani Birgi a seguito di una richiesta della magistratura palermitana pervenuta a mezzo telex della 3^a RA.

Si presume inoltre (non avendo trovato riscontri documentali nè al ROC nè al 15° CRAM, ed essendo stata l'AG di Palermo l'unica ad aver richiesto documentazione in quella fascia oraria) che, nello stesso periodo, il 15° CRAM di Capo Mele abbia inviato al 1° ROC n.4 copie di DA1 relative alle tracce registrate tra le ore 18.00Z e le 21.15Z del 27.06.80.

Di tutta la documentazione pervenuta in quel periodo relativa alla vicenda e sopra meglio specificata non è stata rinvenuta traccia nè è emersa alcuna registrazione nei registri di protocollo presso il 1° ROC.

In proposito il comandante del SOC all'epoca Moneta, ha dichiarato: "... non ho memoria del messaggio pervenuto dalla 3ª RA ... neppure rileggendo il messaggio riesco a ricordare altri particolari oltre a quelli già riferiti, ribadisco che per quanto mi riguarda le THR, di cui era in possesso il 1° SOC erano state preparate e consegnate in seguito all'ordine diramato la stessa sera dell'incidente da me. Non rammento a quale finestra oraria si riferissero le THR dei vari siti, mi sembra che si trattasse di documenti di pochi fogli riguardanti cioè un limitato periodo di tempo..." (v. esame Moneta Carlo, GI 23.05.96).

Tra il 10 e 15 luglio 80 risulta essere pervenuta al 1° ROC/SOC la documentazione di cui alla richiesta del sost. Guarino ai Centri Radar "...comunque operanti nel mare Tirreno..."; documentazione, come sopra già rilevato, preparata prima dell'arrivo della richiesta ufficiale e mai consegnata fino al 1988. Fatto che appare singolare soprattutto perché contrasta con le determinazioni del generale Mura della 1ª RA che decretò, con l'annotazione riportata in calce al telex di richiesta pervenuto alla 1ª RA: "Colonnello Olivetti, il ROC lavora da ieri, quando tutto pronto inviare a Trapani".

Al 1° ROC risulta soltanto l'invio all'ITAV - 2° Reparto e ad altri enti delle Track History del 14° e 21° CRAM - documentazione della quale non è stata rinvenuta traccia.

In data 27.06.88, a seguito di ricerche di archivio effettuate dal 1° SOC, il comandante pro-tempore colonnello Mario Capasso, rinveniva e trasmetteva all'Ufficio Operazioni del ROC, con foglio nr.G37-4/31.5.12/031/14872 la seguente documentazione: - riduzione dati del 14° e 21° CRAM; - DA1 del 15° CRAM. Si precisava nella missiva che oltre ai documenti sopracitati il 1° SOC non disponeva di altra documentazione né di altri elementi di informazione relativi all'evento del DC9 Itavia.

In data 30 giugno 88, il Comando del 1° ROC trasmetteva alla 1ª RA di Milano, con foglio nr.G40.5/2307.5/221/15194, la documentazione in suo possesso relativa al DC9 Itavia, consistente in: -strips di volo e comunicazioni TBT trasmesse alla Questura di Padova, alla 1ª RA ed all'ITAV - 2° Reparto - in data 4 luglio 80; -riduzione dati del 14° e 21° CRAM in duplice copia; - DA1 del 15° CRAM in duplice copia; -undici grafici del 21° CRAM relativi agli avvistamenti che furono a suo tempo

inviati all'ITAV ed al Comando Aeroporto di Trapani-Birgi, pervenuti in data 30.06.88 al 1° ROC dal citato CRAM.

In merito al rinvenimento ed alla trasmissione della suddetta documentazione si deve rilevare: - che il SOC nel rinvenire e trasmettere la documentazione non cita il numero delle copie rinvenute; - che il ROC quando trasmette la documentazione alla 1ª RA indica "in duplice copia" senza precisare quante copie restino agli atti; - che lo stesso ROC nel trasmettere gli undici grafici del 21° CRAM di Poggio Ballone, precisa che gli stessi erano pervenuti in data 30.06.88 dal citato CRAM e che all'epoca, cioè nel 1980, erano stati inviati a Trapani-Birgi ed all'ITAV, omettendo di aggiungere che i documenti erano giunti anche al ROC, in data 15.07.80 a mezzo corriere, documenti che non sono stati mai rinvenuti.

In data 1° giugno 90 il 1° ROC, con foglio nr.ROC1/2.3/07.5/619/1917 trasmette al generale B.A. Blandini Carlo, dell'Ufficio Relazioni Esterne dello SMA, varia documentazione inerente la vicenda, tra cui una copia delle riduzioni dati di Poggio Ballone e Potenza Picena nonché una della DA1 di Capo Mele.

In data 2 luglio 90, a seguito di decreto di sequestro 30.06.90, vi viene sequestrata una copia della THR di Poggio Ballone.

Nella stessa data, il comandante pro-tempore del 1° ROC generale B.A. Vannucchi Arnaldo, con foglio nr.ROC1/1.1/19366 comunica a questo Ufficio, che la copia della THR di Poggio Ballone sequestrata è l'ultima in possesso al suo Comando, specificando che il 1° ROC nel luglio 80 ha ricevuto quattro copie delle THR dal 21° CRAM di Poggio Ballone e che nel tempo due copie sono state consegnate rispettivamente alla 1ª RA di Milano in data 30.06.88 e una allo SMA in data 1 giugno 90.

In data 10.10.91, i siti dipendenti del 1°ROC (11°,12°,13°,14°,15°e 21° CRAM) riferiscono di non essere in possesso di documentazione concernente l'analisi dei tracciati radar, né dei nastri di registrazioni relativi al 27.06.80.

In proposito il 14° e 21° CRAM precisano:

- il 14° CRAM di Potenza Picena, che la THR del 27.06.80, redatta in unica copia, è stata inviata al SOC con foglio nr.G37/4/2111.1/146 del 10.07.80, quest'ultimo documento non è più in possesso del sito in quanto risulta inviato da un registro di protocollo non classificato;
- il 21° CRAM di Poggio Ballone, che l'unica analisi effettuata risulta essere la trasposizione su cartina dei tracciati radar registrati dal sito, nel periodo dalle ore 18.00Z alle ore 21.15Z, allegando copie delle missive datate 13 e 14 luglio 80, indirizzate rispettivamente a Trapani Birgi ed al 1° ROC.

Dall'analisi delle risposte emerge:

- la risposta negativa del 15° CRAM di Capo Mele, mentre il ROC era in possesso del DA1 del giorno 27.06.80 dalle ore 18.02Z alle ore 21.10Z;
- la risposta parziale del 21° CRAM di Poggio Ballone, che allega la risposta del 13 e 14 luglio 80 (trasmissione degli undici grafici) e non quella del 10.07.80 con cui trasmetteva quattro copie di THR al 1° ROC;
- la risposta parziale del 14° CRAM di Potenza Picena, che indica la trasmissione di una copia THR (non quattro copie) in data 10 luglio 80 e l'omissione del messaggio nr.G37-4/2111.1/11.00Z del 28 giugno 80 trasmesso sia al 1° che al 3° ROC concernente il plottaggio del DC9 Itavia tra le ore 18.25Z e le ore 18.46Z del 27.06.80.

La documentazione consegnata dai siti dipendenti al ROC/SOC, sin dal luglio 80, segue alla richiesta dell'AG di Palermo del 5 luglio 80. Infatti le THR, il DA1 e la trasposizione dei tracciati del 21° CRAM sono relativi alla fascia oraria 18.00Z-21.15Z, orario indicato espressamente (20.00-23.15 locali) nell'ordine di sequestro di quella Procura.

Il comandante del ROC, generale B.A. Giachini Vittoriano, il capo Ufficio Operazioni, colonnello Caputi Guido, ed il comandante del SOC, tenente colonnello Moneta Carlo Luigi, non ricordano assolutamente nulla della richiesta dell'AG di Palermo per il tramite della 3ª RA - di cui erano anche destinatari -; il comandante del SOC ricorda soltanto che tutta la documentazione rinvenuta, nel 1988 riguardava le disposizioni da lui emanate la sera stessa dell'incidente mentre in realtà, per il periodo di tempo preso in considerazione, quella raccolta conseguiva alla richiesta della Procura di Palermo.

In particolare il capo Ufficio Operazioni ed il comandante del SOC non ricordano contatti con il capo Ufficio Operazioni della 1ª RA - colonnello Olivetti, il quale, a sua volta, aveva ricevuto disposizione dal comandante della 1ª RA, generale Mura, secondo cui, una volta ricevuta la documentazione dal ROC, doveva provvedersi al suo invio a Trapani.

4. Conclusioni.

In conclusione le THR di Poggio Renatico – 11° CRAM – e Mortara-12° CRAM che secondo il ricordo del comandante del SOC tenente colonnello Moneta, erano state trasmesse nel luglio 80 al SOC, non sono state mai rinvenute. Ci si domanda perciò dove e quando la documentazione preparata per Trapani Birgi, sulla scorta del decreto Guarino e del telex della

Regione Aerea di Bari, sia stata inviata. Di tale attività non è stata mai trovata traccia documentale nè esse sono state ricordate da Moneta.

Solo a seguito del sopralluogo, con la costante presenza della polizia giudiziaria, il 21 novembre 95 si è accertato che: - l'invio delle THR di Poggio Ballone e Potenza Picena all'ITAV- 2 Reparto l'11 luglio 80, come risulta dal registro di protocollo del SOC - non ha lasciato traccia documentale all'ITAV; - la registrazione sui registri di protocollo del ROC e del SOC dell'arrivo di THR e altro materiale inviato dai CRAM dipendenti tra il 10 e il 15 luglio 80 è inesistente; - le 11 cartine provenienti da Poggio Ballone e consegnate al SOC il 15 luglio 80, in realtà non sono quelle dell'epoca, ma altre copie trasmesse nuovamente da Poggio Ballone al SOC il 30 giugno 88.

Si deve da ultimo ricordare che il SOC era il custode delle quattro THR di Poggio Ballone, di cui tre copie risultano tra di loro eguali e la quarta differente dalle altre in modo sostanziale. Considerando che risulta solo una trasmissione di quattro THR da Poggio Ballone al SOC il 10 luglio 80 e considerando anche che il SOC ha così distribuito le copie di Poggio Ballone: 1 copia all'ITAV 2° Reparto l'11 luglio 80 – copia mai trovata -; 2 copie alla 1ª Regione Aerea di Milano il 30 giugno 88 – copie sequestrate, uguali; 1 copia allo SMA il 1° giugno 90 – copia differente dalle altre e sequestrata; 1 copia il 2 luglio 90 sequestrata dalla PG di Padova; emerge chiaramente che le copie distribuite sono 5, per cui deve presumersi che l'invio delle THR da Poggio Ballone al SOC non è stato solo quello del 10 luglio, ma ve n'è anche altro in data che si sconosce. E comunque nessuno è stato mai in grado di spiegare la ragione della differenza tra le copie che a rigor di logica devono presupporre riduzioni dati in tempi diversi e con nastri di registrazione originali e copiati con manomissioni.

* * * * *

Capitolo IV
Il 3° ROC - 3° SOC.

1. Introduzione.

L'interesse per il 3° ROC ha origine, in un primo momento, dal fatto che il luogo di caduta del velivolo rientrava nell'area di competenza dell'Ente; successivamente, per il ruolo che esso svolgerà nella raccolta e consegna della documentazione richiesta dalla Magistratura nei giorni immediatamente successivi al disastro.

Dal 3° ROC - nome in codice "Sasso" - ubicato in Martina Franca (TA) dipendevano i seguenti Centri Radar, i cui responsabili di sala operativa la sera del 27 giugno 1980, sono anch'essi di seguito elencati.

1. 22° CRAM di Licola (NA), nome in codice "Barca", sistema fonetico manuale, nominativo NTN Alpha Golf-AG; capo controllore capitano Abbate Gerardo.

2. 31° CRAM di Jacotenente (FG), nome in codice "Fungo", sistema Nadge nominativo NTN Lima Juliet-LJ; capo controllore capitano Metta Sabino.

3. 32° CRAM di Otranto (LE), nome in codice "Volpe", sistema Nadge dipendente dal 31° per l'identificazione, nominativo NTN Lima Alpha-LA; capo controllore maresciallo Stabile Cosimo;

4. 33° CRAM di Pescara, nome in codice "Fionda", sistema Nadge dipendente dal 31° per l'identificazione, nominativo NTN Lima Mike-LM; capo controllore tenente Quaglia Giuseppe.

5. 34° CRAM di Siracusa, nome in codice "Campo", sistema fonetico manuale, nominativo NTN Alpha Mike-AM; capo controllore tenente Corsaro Aldo.

6. 35° CRAM di Marsala (TP), nome in codice "Moro", sistema Nadge, nominativo NTN Alpha Juliet-AJ; capo controllore capitano Ballini Adulio.

Nell'ambito del ROC è inserita, come già detto, l'RCC cioè l'agenzia che coordina il servizio del soccorso aereo. Questo servizio è finalizzato alle esigenze di ricerca e salvataggio di personale militare disperso in zone impervie ed ostili, e a quelle di carattere civile, precipuamente alla ricerca e soccorso ai velivoli civili. In caso di incidenti aerei la direzione delle operazioni competeva all'Aeronautica Militare ai sensi del decreto interministeriale del 1°.06.78. Esistevano anche due sottocentri di coordinamento e soccorso RSC, situati a Ciampino e Cagliari con una propria area di competenza. Il servizio di soccorso in mare era svolto con gli elicotteri HH3F specializzati SAR e capaci di ammarare. Potevano però essere impiegati allo scopo anche mezzi semispecializzati, come gli elicotteri SH3D e i velivoli Breguet Atlantic, che però non erano entrambi in grado di ammarare.

Nel 1980 il generale B.A. Romolo Mangani era il comandante di questo ROC, il colonnello Fulvio Pacini, vice comandante. Gli altri ufficiali responsabili delle varie agenzie del ROC erano: il colonnello Arati Giancarlo, comandante del SOC fino al 2.09.80; il tenente colonnello Cespa Piero, comandante del SOC dal 2.09.80; il tenente colonnello Testa Sergio, capo Ufficio Operazioni fino al 1°.08.80; il tenente colonnello Maghelli Gino, capo Ufficio Operazioni dal 1°.08.80; il tenente colonnello Lippolis Guglielmo, direttore RCC; il tenente colonnello Arditi Giuseppe, comandante Quartier Generale; il tenente colonnello Mainardi Bruno, direttore JASC o Joint Air Support Center; il maggiore Lanza Mario, direttore ATCC o Air Traffic Control Center.

2. Le attività di ricerca del DC9 Itavia.

Le attività relative alla ricerca del velivolo Itavia coinvolsero immediatamente il 3° ROC poiché il punto di caduta del DC9, 39°43'N-12°55'E, rientrava nella sua area di competenza. La direzione del soccorso aereo venne coordinata dall'RCC, che però non essendo in grado di comunicare in fonia con gli aeromobili impiegati nelle operazioni di soccorso, si avvale dell'ausilio dell'RSC di Ciampino che disponeva invece di tali mezzi. La sala operativa del 3° SOC richiese ai Centri Radar dipendenti e competenti nella zona di scomparsa, Marsala e Licola, i plottaggi del traffico aereo avvistato per verificare se esistesse altro traffico nelle vicinanze del velivolo. Analoghe notizie il SOC le chiese anche ad altri Centri Radar pur non competenti, sia del 3° che del 1° SOC.

Risalire al personale in servizio la sera del 27 giugno 80 presso la sala operativa del SOC non è stato semplice, giacché non è stato rinvenuto alcun registro o documento che ne attestasse la composizione quella sera; mentre è stato possibile identificare sin dalla prima richiesta di questa AG, nell'ottobre 86, il personale in servizio presso l'RCC, grazie al rinvenimento del cosiddetto "quaderno di stazione", nel quale era annotata la cronologia degli eventi. Quanto alla ricostruzione di turno di detta sala operativa, oltre al mancato rinvenimento di documentazione, nel corso dell'inchiesta si è anche verificato che l'AM abbia comunicato a questa AG nominativi diversi, da quelli realmente in turno, talvolta addirittura inesistenti nella forza organica del ROC.

La prima richiesta al 3° ROC, in tal senso, viene formulata dall'AG il 7 febbraio 87. In data 18 febbraio, tramite il Nucleo di PG Carabinieri,

venivano comunicati i nominativi del comandante e degli operatori della sala operativa: capitano Patroni Griffi Vito; maresciallo Romeo Antonio; maresciallo Mastromauro Filippo; maresciallo Tesauo Vincenzo; maresciallo Nobile Cosimo; maresciallo Todaro Ernesto; maresciallo Verdesca Cosimo; maresciallo Reca Giovanni; maresciallo Comune Vincenzo; maresciallo Pignatale Francesco; maresciallo Tortorella Vincenzo.

Nel novembre 92 viene rinnovata la richiesta allo Stato Maggiore che comunica i nominativi del personale in servizio h.24 presso la sala operativa, senza specificare tra i turni antimeridiani e pomeridiani. Dall'elenco scomparivano alcuni operatori, mentre altri ne venivano aggiunti senza alcuna motivazione da parte dell'AM: gli ufficiali capitano Patroni Griffi Vito e tenente Ancora Antonino; i sottufficiali marescialli Tomassi Francesco, Conversano Giuseppe e Attanasi Rosario; i sergenti maggiori Epiro Sergio, Lazzaro Ciro, Libardi Girolamo, Pionati Pietro, Ruggieri Francesco, Comune Vincenzo, Pignatale Francesco, Nobili Cosimo, Tesauo Vincenzo, Todaro Ernesto, Tortorella Vincenzo e Verdesca Cosimo; sergente Pallozzi Raffaele.

In data 17 novembre 93 a seguito di un decreto di sequestro presso il 3° ROC, veniva consegnato un documento datato 2 luglio 80, a firma del direttore dell'RCC tenente colonnello Guglielmo Lippolis e indirizzato al comandante del ROC, in cui viene evidenziato il comportamento del personale del turno "delta", in servizio alla sala operativa del SOC la sera dell'incidente. I nominativi segnalati per il compiacimento risultavano essere: capitano Patroni Griffi, maresciallo Attanasi, sergente maggiore Masella, Tortorella e Pignatale.

Le indagini esperite attraverso riscontri documentali (fogli mensa e presenze giornaliera) e in particolare con l'esame testimoniale degli interessati portavano ad accertare che i sottufficiali Romeo, Mastromauro, Reca e Tortorella, non erano in servizio la sera dell'incidente. Il sergente maggiore Masella, segnalato per un eventuale elogio, non risultava nell'organico del 3° ROC del 1980. L'unico sottufficiale in forza nel 1980, il cui cognome si avvicinava a Masella, era quello del sergente maggiore Masiello Mario, che è risultato in turno il 26 e non il 27 giugno.

In definitiva solo all'inizio del 94, grazie ai documenti rinvenuti e alle conversazioni telefoniche, si poteva stabilire con un largo margine di certezza quale fosse il personale in servizio la sera del 27 giugno nelle varie agenzie del ROC. Nella sala operativa del SOC erano presenti: capitano Patroni Griffi Vito, capo controllore; maresciallo Attanasi Rosario, assistente capo controllore; i sottufficiali sergente maggiore Tesauo

Vincenzo, sergente maggiore Todaro Ernesto, sergente maggiore Pignatale Francesco, sergente maggiore Comune Vincenzo, addetti alla sala. Il turno presso la sala dell'RCC era così composto: tenente colonnello Lippolis Guglielmo, direttore dell'RCC dalle ore 22.00 in poi; tenente Smelzo Giovanni, ufficiale di turno; maresciallo Marzulli Pietro, sottufficiale di turno. Alle sezioni intelligence e meteo erano presenti rispettivamente i sottufficiali sergente Sgovio Giuseppe e maresciallo Lato Francesco.

I nastri di registrazione magnetici non sono stati mai rinvenuti né sono stati reperiti quei documenti che ne disponevano la loro conservazione; circostanza, quest'ultima, che rimane senza spiegazione se si tengono presenti le dichiarazioni del comandante del SOC, colonnello Arati, il quale ha dichiarato che la sera dell'incidente dopo essere stato avvisato dal capitano Patroni Griffi, diede la disposizione di bloccare i nastri di registrazione magnetici e TBT (v. esame Arati Giancarlo, PG 22.05.96). La conservazione dei nastri era una prassi seguita anche per eventi meno gravi; inoltre secondo quanto riferito da Patroni Griffi, era abitudine effettuare una riduzione dati; operazione che non venne realizzata la sera dell'incidente, ma che di certo lo è stata nei giorni successivi (v. esame Patroni Griffi Vito, GI 08.01.96). Si rammenta che non è stata mai rinvenuta alcuna riduzione dati del SOC di Martina Franca.

Per quanto riguarda i nastri TBT del 27 e 28 giugno 80 è stato accertato che furono cautelati sin dal 28 giugno; di ciò si trova conferma sul foglio di passaggio di consegne, in cui i sottufficiali addetti marescialli Di Mitri Nunzio e Moretti Raffaele, annotano: "le bobine del registratore tolte la mattina del 28.6.80 gli orari non sono attendibili in quanto trovate commutate, pertanto in totale sono nr.5. Dette bobine non devono essere smagnetizzate fino a nuovo ordine su richiesta specifica del colonnello Arati". Detto documento è stato rinvenuto e trasmesso dal 3° ROC nel giugno 95.

Il 16 giugno 88, il Sottocapo di S.M. generale Meloni ordinava alle Regioni Aeree, agli Ispettorati ed ai Reparti dello SMA la ricerca di tutti i documenti relativi all'incidente del DC9 Itavia. Il successivo 4 luglio il ROC segnalava alla 3^a RA la presenza di cinque nastri del 27 giugno 80, specificando che solo quattro di essi erano stati analizzati, in quanto l'ascolto del quinto non era stato possibile effettuare perché registrato ad una velocità diversa. Veniva precisato altresì che non era stato riscontrato alcun canale con le registrazioni tra il SOC e il CRAM di Marsala, e che la prima comunicazione successiva all'incidente risultava alle 19.19, ed era tra il capo controllore del SOC e il CRAM di Licola, conversazione durante la

quale veniva richiesto al CRAM se stesse controllando o avesse controllato il DC9 Itavia.

I nastri venivano così identificati: nastro nr.1 dalle 00.01Z alle 23.52Z del 27 giugno; nastro nr.2 dalle 09.40Z del 27 alle 08.10Z del 28 giugno; nastro nr.SX1 dalle 21.00Z del 26 alle 21.37Z del 27 giugno; nastro nr.3 dalle 22.30Z del 27 alle 07.20Z del 28 giugno. Veniva precisato che i nastri SX1 e nr.3 riportavano la registrazione degli stessi canali. Non veniva invece menzionato l'orario del quinto nastro.

Il successivo 8 luglio vengono trasmesse, alla 3^a Regione, le trascrizioni di tre dei cinque nastri ed esattamente i nr.1-2 e SX1 riferiti al periodo tra le ore 18.00Z e le 20.00Z; per giustificare la mancata trascrizione degli altri due nastri si riferiva che essi non attenevano al periodo d'interesse.

A conclusione della vicenda relativa ai nastri, vale la pena sottolineare che nel novembre del 95 a seguito di decreto di sequestro che prevedeva la costante presenza della polizia giudiziaria nelle ricerche della documentazione, veniva rinvenuto presso la sede del 3°ROC il quinto nastro (del quale nel 1988 non era stato comunicato l'orario di registrazione); dalla successiva analisi si accerterà che il nastro copriva l'arco di tempo dalle ore 00.01Z alle ore 03.37Z del 28 giugno.

In data 10 luglio 88 la 3^a Regione Aerea trasmette le trascrizioni delle registrazioni, realizzate dal 3° ROC, al Sottocapo di Stato Maggiore. L'interesse dello Stato Maggiore per quelle conversazioni si ripropone l'anno seguente, quando il 7 aprile 89 viene trasmesso il nastro di registrazione delle comunicazioni intercorse tra il 3° SOC ed i Gruppi Radar la sera del 27 giugno 80; il nastro era quello individuato, nel luglio 88, con il nr.2. Si ricorda che in questo periodo sono in corso i lavori della cosiddetta Commissione Pisano, per cui deve presumersi che il nastro sia stato utilizzato per avere una maggiore conoscenza dell'evoluzione delle comunicazioni la sera dell'incivolo. Il nastro in questione viene sequestrato il 19 novembre 90 presso lo Stato Maggiore e non al 3° ROC, dove erano stati rinvenuti e sequestrati altri tre nastri; in occasione del sequestro lo SMA precisava di non conoscere la data della sua consegna e solo in data 7 gennaio 91 comunicava che la bobina era stata trasmessa il 7 aprile 89.

Il 28 giugno 91, questa AG richiede allo SMA di consegnare le registrazioni telefoniche del sito di Martina Franca utilizzate dalla Commissione Pisano. Nell'occasione veniva riferito che, al fine di allargare il periodo temporale, 18.00-20.00, riportato nelle trascrizioni telefoniche trasmesse nel 1988, era stato richiesto verbalmente un ulteriore nastro la cui trascrizione non era stata inviata nel 1988; richiesta che si era rivelata inutile

secondo il ricordo del colonnello Muzzarelli membro della Commissione Pisano, poiché il nastro non risultava essere stato poi utilizzato né trascritto, sia per la mancanza di idonea apparecchiatura sia perché ritenuto non essenziale ai fini dell'inchiesta.

Quanto sopra affermato dallo SMA non corrisponde al vero, perché la trascrizione del nastro era stata trasmessa il 10 luglio 88. Inoltre la motivazione secondo cui la bobina non era stata ascoltata dalla Commissione e per la mancanza di apparecchiature idonee e perché ininfluente ai fini dell'inchiesta, appare assolutamente inaccettabile. La richiesta del nastro era mirata; l'attenzione dello SMA era rivolta a quel nastro che conteneva le registrazioni tra il SOC ed i CRAM, e dal momento che le trascrizioni in possesso terminavano alle ore 20.00 e si mostravano di un certo interesse, la Commissione richiese, il nastro di registrazione per ascoltarne sicuramente il seguito. Deve anche presumersi che in quella occasione si sia accertata la reale mancanza delle registrazioni con il sito di Marsala, che dovevano essere contenute sul canale 15 e già segnalate dal ROC alla 3^a Regione Aerea il 4 luglio 88 come mancanti.

Sul nastro nr.2 sono registrate le conversazioni intercorse quella sera tra il SOC e il CRAM di Licola, dalle quali si evince che il SOC aveva considerato la traccia AG266 come il DC9 fino alle 23.18; da quest'ora in poi la traccia del DC9 veniva invece correlata con il NTN LK477 in quanto il capo controllore del SOC definiva la traccia AG266 non attendibile perché presentava "un salto da canguro", cioè una velocità supersonica che non era possibile attribuire ad velivolo civile.

L'8 gennaio 91 viene dato l'incarico peritale per le trascrizioni dei nastri al collegio Franco-Franco-Benedetti, che utilizzerà per la decodifica dei nastri un registratore consegnatogli dall'AM a 22 canali, lo stesso utilizzato per le trascrizioni del sito di Marsala; tuttavia, a differenza del nastro di Marsala, i nastri di Martina Franca nel 1980 non registravano le conversazioni su apparecchiature a 22 canali bensì a 15 canali, cosicché usando tale tipo di registratore, le conversazioni sono state, sì, trascritte nella loro integrità, ma i canali non corrispondono a quelli indicati dal 3° ROC. Tale inconveniente ha causato l'impossibilità di associare con esattezza le conversazioni ad un Ente o Reparto dell'AM chiamati dal SOC e dall'RCC, anziché ad un altro. L'unica conversazione registrata, successivamente individuata con il registratore a 15 canali, è risultata d'interesse per l'inchiesta; cioè la conversazione delle ore 19.28 tra il SOC e il sito di Siracusa, in cui l'operatore di Siracusa asserisce che il sito ritorna ad operare sotto il controllo di Marsala.

I periti identificano i nastri di registrazione come “pizze” “A” - “B” - “C” e “D”, corrispondenti rispettivamente ai nastri segnalati nel 1988 come SX1, 1,3 e 2. Della errata canalizzazione descritta, l’Aeronautica prende atto, ma non fornisce spiegazioni. In effetti prendendo in considerazione l’elenco con la canalizzazione dell’epoca trasmesso il 17 giugno 91 dal 3° ROC, si rileva che i canali sono 15; escusso in merito, il comandante del ROC, generale Maghelli, non sapeva spiegare la ragione per la quale le trascrizioni riportavano 22 canali e non 15, come risultava negli elenchi trasmessi a sua firma (v. esame Maghelli Gino, GI 15.07.91).

Il 9 ottobre del 91 l’Ufficio invia allo SMA le trascrizioni dei nastri effettuate dal collegio peritale Franco-Franco-Benedetti con la richiesta, al capo di Stato Maggiore, generale Nardini, di identificare il personale AM, individuare i siti in contatto con Martina Franca, interpretare le parti di comunicazioni apparentemente in codice e identificare infine gli aeromobili menzionati. Ventuno giorni dopo, il 30 ottobre l’AM risponde in modo incompleto e sicuramente non collaborativo. Queste le omissioni più evidenti: sull’identificazione del personale vengono comunicati vari nominativi di omonimi e non quelli degli interessati; si veda il caso del maresciallo Malfa Sebastiano dell’aeroporto di Crotone e del sergente maggiore Capone Ugo del COSMA. I nominativi erroneamente trascritti nella perizia non vengono corretti con quelli esatti o comunque vengono segnalati omonimi di cui l’AM è a conoscenza sin dal 1988; si vedano i casi del sergente maggiore Comune, nella trascrizione indicato come Famone, e del maresciallo Di Micco Antonio, imputato del sito di Licola dal 1989, che viene indicato nell’elenco con un omonimo, anch’esso in servizio a Licola, Di Micco Raffaele. Sull’indicazione dei siti in contatto con Martina Franca, viene segnalata l’ubicazione dei Comandi e dei nominativi in codice di siti e aeroporti. Si omette di segnalare che la canalizzazione riportata in perizia non corrisponde a quella del 1980. Mentre quella esatta era già a conoscenza dello Stato Maggiore dal luglio 88.

Per quanto concerne l’identificazione degli aeromobili la risposta specifica le sigle dei velivoli del soccorso, di un velivolo USA e, in relazione alla sigla Alpha Juliet 421, indica che è quella del DC9 Itavia controllato da Marsala. Appare singolare il fatto che l’unica volta in cui appare la citata sigla nelle trascrizioni di Martina Franca è nella conversazione delle ore 22.22Z, nastro D, canale 20 perizia Franco-Franco-Benedetti (canale 14 Ibba-Paoloni nel 96) nel corso della quale l’operatore di Licola, maresciallo Acampora, riferisce al capitano Patroni Griffi, del SOC, che l’AJ421 è un C141, un velivolo militare e non il DC9 Itavia.

Altro elemento di rilievo al quale tuttavia non è stato possibile dare alcuna spiegazione è che nelle perizie del 91 (Franco-Franco-Benedetti) e del 96 (Ibba-Paoloni) non risulta dai nastri di Martina Franca alcuna conversazione registrata tra il SOC e l'RCC da un lato e il sito di Marsala dall'altro; mentre risultano invece registrate sul nastro TBT di Marsala le conversazioni tra i due siti fino alle 22.08. I canali sui quali venivano registrate le comunicazioni con il SOC erano: bobina o "pizza" B sul canale 11, collegamento tra 3° SOC e TPO di Marsala; "pizza" C sul canale 8, collegamento tra 3° SOC e Marsala; "pizza" D sul canale 15, collegamento 3° SOC e capo controllore Marsala.

3. Le conversazioni telefoniche di sala operativa del 27.06.80 tra le h.18.42 e le h.19.59.

A questo punto devono riportarsi, per avere un quadro completo delle relazioni intercorse con i vari siti, le conversazioni più salienti della sala operativa del SOC e dell'RCC. Alla fine di ciascuna di esse verrà indicata la canalizzazione corrispondente al 1980 individuata con la perizia Ibba-Paoloni nel 96 e quella inesatta individuata con la perizia Franco-Franco-Benedetti. Si fa presente che tutte le linee punto a punto tra il SOC e i Centri Radar dipendenti erano soggette a registrazione.

Quanto alla linea RITA (Rete Interzona Telegrafica Aeronautica) essa è una rete operativa automatica della Forza Armata e non era, di norma, sottoposta a registrazione. Si distingue in utenza A, B e P. La prima è un'utenza a chiamata libera che permette comunicazioni automatiche con tutti gli utenti della rete; la seconda permette le comunicazioni automatiche a chiamata libera con tutti gli utenti B della stessa centrale mentre per comunicare con le utenze A e P della stessa centrale o con quelle di altre centrali occorre, almeno al tempo, effettuare il prefisso 9; con la terza si possono chiamare al massimo 5 o 10 corrispondenti già predisposti, ma si ricevono le chiamate dirette da tutti gli utenti che dispongono della utenza A. Ogni centrale RITA è contraddistinta da un numero di tre cifre chiamato prefisso.

Dalle conversazioni registrate a Martina Franca si scopre, per la prima volta, che la sera del 27 giugno 80 tra il personale dell'RSC di Ciampino e quello dell'RCC di Martina Franca, dalle ore 20.22Z in poi, intercorrono comunicazioni su un intenso traffico americano nella zona dell'incidente e la presenza, eventuale, di una portaerei. Ciò non risultava nelle trascrizioni

delle registrazioni di Ciampino, sequestrate sin dal 1980, in quanto le conversazioni erano state trascritte fino alle ore 19.30Z e 20.00Z, e solo l'assegnazione di un nuovo incarico peritale, nel settembre 91, sui nastri di Ciampino sino al termine dei nastri consentiva di individuare quelle conversazioni sul traffico americano intrattenute dal personale di Ciampino non solo con l'RCC, ma anche con l'Ambasciata USA in Roma.

Canale 22 - Marsala:

- Ore 18.42: conversazione tra Moro (sergente Abate) e Sasso (non identificato):

Moro: (interno sala – mo' ci chiedo se vuole i messaggi per quello che).

Sasso: hallo!

Moro:pronto!

Sasso: incomprensibile.

Moro: senti per quello che devo... per quello che devo fare alle nove, vuoi i messaggi oppure...

Sasso: no, no.

Moro:ok, ciao.

Sasso: ciao.

La conversazione, non risulta registrata a Martina Franca. Dal tenore della conversazione si percepisce che l'operatore di Marsala chiede a quello di Martina Franca se vuole che siano inviati i messaggi per l'inizio dell'esercitazione alle 19.00Z, così come previsto. Gli viene risposto che può anche non trasmettere la messaggistica.

Canale 18 e 22 - Marsala:

- Ore 19.16: conversazione tra Moro (sergente maggiore Loi) e Sasso (maresciallo Attanasi):

Sasso: sì.

Moro:senta.

Sasso: oh!

Moro:c'è un India Hotel 870.

Sasso: come?

Moro:India Hotel.

Sasso: eh!

Moro:870.

Sasso: eh!

Moro:che doveva arrivare a Palermo ai 13...

Sasso: eh!

Moro:che non ne sanno più un cazzo.

Cade la linea.

Il sergente maggiore Loi, identificatore di Marsala, ricevuta la notizia della scomparsa del DC9 alle ore 19.13Z da Palermo, comunica la notizia a Martina Franca. Risponde il maresciallo Attanasi. La comunicazione si interrompe ed il seguito non risulta più registrato sul nastro di Marsala. Non c'è traccia nelle registrazioni dei nastri di Martina Franca.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 19.18: conversazione tra (U) sergente maggiore De Masi - (U1) maresciallo Attanasi:

U: sì!

U1: ohè, hai visto per caso un India Hotel 870 DC9 da Bologna a Palermo?

U: da Bologna a Palermo, a che ora è passato da noi?

U1: questo...

U: eh, o un coso, un punto stimato, se avete...

U1: questo qua è passato da voi circa mezzora fa.

U: allora com'era India Hotel?

U1: 870... DC9 da Bologna a Palermo.

U: da Bologna a Palermo, adesso vedo un po', va, ti faccio poi sapere qualcosa, eh!

U1: fammi sapere qualcosa per piacere.

U: vabbe'.

La conversazione è registrata sul canale 14, collegamento tra il SOC ed il capo controllore di Licola. Nella perizia Franco era riportata su canale 20. Questa è la prima comunicazione che il SOC intrattiene con il sito di Licola per la scomparsa del DC9 Itavia. Gli interlocutori sono il maresciallo Attanasi del SOC ed il sergente maggiore De Masi di Licola. Tra la terza e la quarta battuta della conversazione si sente chiaramente la voce del capitano Patroni Griffi che parla con il capitano Ballini del sito di Marsala. Questa comunicazione a Marsala è registrata tra le ore 19.23Z e le 19.25Z. Dal tenore della conversazione si evince che l'operatore di Licola non è a conoscenza della scomparsa del DC9 e chiede tempo per informarsi ed eventualmente riferire le notizie.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 19.19: conversazione tra Smelzo (S), capitano Trinca (T) e Gallo G):

T: ufficio operazioni quindicesima.

S: tenente Smelzo con chi parlo?

T: pronto?

S: tenente Smelzo da Martina, con chi parlo?

T: capitano Trinca.

S: capitano Trinca senti, tenetevi subito in preallarme...

T: pronto?
 S: tenete l'HH3F in preallarme...
 T: puoi parlare più forte?
 S: tenete l'HH3F in preallarme.
 T: sì, mi pare che sia suonato l'allarme adesso, (verso l'interno: cos'è allarme o preallarme?)
 (verso l'interno: U - ah, già Roma si sta dando da fare)
 T: (verso l'interno: allarme)
 S: pronto?
 T: e qui mi dicono che c'è già l'allarme.
 S: senti un DC9...
 T: un DC9?
 S: da Roma a Palermo...
 T: un DC9 da Roma a Palermo, aspetta un attimo (incomp. per sovrapp. voci).
 S: Bologna-Palermo...
 (verso l'interno: U - già suonato l'allarme l a Ciampino)
 G: pronto?
 S: sì...
 G: sono Gallo, chi è che parla?
 S: tenente Smelzo.
 G: signor tenente l'elicottero sta partendo perché è caduto un velivolo tra... Napoli e l'Elba... e c'è ha quattro persone a bordo a un miglio e mezzo dalla costa.
 S: quattro persone a bordo a un miglio e mezzo dalla costa?
 G: sì.
 S: ma che aereo è?
 G: un Bravo, November, 2 Alpha.
 S: no, ma qui adesso c'è un altro DC9.
 G: e sì lo so, ma lei lo sa come sono disponibili (inc.).
 S: va bene, preparate... Gallo?
 G: signor tenente dopo che parte il primo c'è abbiamo due ore...
 S: eh?... Gallo?
 G: dica.
 S: dunque questo qui dove sta andando?
 G: questo qui gliel'ho dato all'RCC che deve partire, sta contattando con il pilota.
 S: l'RCC di Monte Venda?
 G: RCC di Ciampino.
 (dall'interno: U - di Ciampino, vicino, a coso, vicino Napoli)

S: ho capito, senta allora tenetevi, ordina di preparare un altro.
 G: sì, ma noi ci abbiamo due ore però.
 S: e vabbe', ma vediamo di fare una cosa veloce perché sembra che sia caduto un DC9 con diverse persone a bordo.
 G: ma dove?
 S: eh non... da Bologna a Palermo diretto, atte... doveva atterrare 10 minuti fa, non è atterrato e non si sanno notizie, cioè le due ore si possono far saltare se si può.
 G: senta, questi sono gli ordini, noi...
 S: gli ordini bisogna farli saltare, informate subito il comandante dello stormo.
 G: va bene, ci penso io.
 S: sì, una cosa velocissima.
 G: signor tenente ma, eh... lei dice velocissima, ma...
 S: un DC9 con 50 persone a bordo.
 G: eh?
 S: un DC9 con 50, con 100 persone a bordo.
 G: vabbè, e lo so, adesso provvediamo.
 S: va bene, arrivederci.
 G: arrivederci.
 (Lasciano aperta la comunicazione e dall'interno si sente:
 S: dunque com'è la cosa?
 U: niente, doveva atterrare 9 minuti fa e non è atterrato, non si sa (inc.)...
 S: l'ultimo contatto?
 U: non... non lo so, adesso me lo faccio dire, allora telefoniamo).

La conversazione è registrata su canale 7 collegamento dell'RCC su utenza telefonica RITA 094/235. Nella perizia Franco era riportata su canale 10. Gli interlocutori sono il tenente Smelzo dell'RCC di Martina e il capitano Trinca ufficiale di servizio al 15° stormo – 85° SAR di Ciampino. L'ufficiale dell'RCC comunica di tenersi in preallarme per un DC9 da Bologna a Palermo di cui si è perso il contatto radio. Il Trinca gli riferisce che c'è già l'allarme.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 19.22: dopo alcuni “Pronto, pronto” nei quali non si sente l'altro interlocutore inizia la conversazione tra il maresciallo Attanasi (A), (Capone) (C) e sergente Serafino (U):

C: pronto?
 A: mi senti?
 C: sì.
 A: maresciallo Attanasi, chi sei?

C: Capone (inc.)
A: chi?
C: Capone.
A: Ca?
C: Capone, sono, ma non sono della Difesa, vuoi pa... (inc.)
A: sì, uno della Difesa, sì.
U: pronto?
A: pronto?
U: sì.
A: maresciallo Attanasi chi é?
U: buongiorno, sergente Serafino.
A: sergente?
U: Serafino.
A: ah, senti ci hanno avvisato che... un DC9 scrivi, eh...nominativo India, Hotel 870.. da Bologna a Palermo, stimava Palermo alle 19.13... non è ancora atterrato e gli enti del soccorso sono già in allarme.
U: va bene.
A: va bene?
U: ok.
A: ah, scusa eh, sergente ?
U: Serafino.
A: sì, ciao.

La conversazione è registrata su canale 9, collegamento tra il SOC e l'ADOC, che agli inizi dei mesi del 1980 era stato scorporato dalla sede del COSMA di Monte Cavo e trasferito alla sede di West Star di Vicenza. Nella perizia Franco era riportata su canale 13. Gli interlocutori sono il maresciallo Attanasi del 3° SOC e il sergente Serafino della Difesa. Si evidenzia che a rispondere è stato il sergente Capone, nel 1980 in servizio al COSMA; si presume pertanto che questo collegamento fosse riferito all'ADOC, ma in realtà corrispondeva al COSMA di Monte Cavo. Il sergente Serafino non è stato mai identificato in quanto l'AM ha comunicato che nel 1980 non esisteva alcun Serafino o Serafini in servizio a Monte Cavo. L'unico con detto cognome e grado, in ambito di Forza Armata, risultava in servizio presso la sala operativa di Ciampino. Costui interrogato in data 17.12.91, non ha riconosciuto la sua voce.

Questa è la prima comunicazione che riceve il COSMA di Monte Cavo.

Canale 22 - Marsala:

- Ore 19.23: Moro e Martina Franca:

X: sì?

Moro:pronto? Senti, vedi che Roma non sente più India Hotel 870...

X: un attimo...

Moro:era un DC9 da Roma a Palermo...

X: un attimo...

Moro: Roma non sa più nie..., non sa niente di questo, e dovrete avvisare il soccorso.

X: sì un attimo, dammi il nominativo.

Moro:India Hotel 870.

X: un attimo mi devi dare tutti i dati, un attimo solo...

Moro: (verso l'interno - oh, chiedi conferma se Roma o Palermo, Abate? Chiedi conferma se Roma o Palermo... fatti dare tutto).

X: senti?

Moro:sì.

X: India Hotel 870, no?

Moro:sì, è un DC9.

X: Roma Palermo, che questo sai qualche stimato?

Moro: aspetta un attimo (verso l'interno - oh (Ciccillo), fatti dare lo stima...lo stimato, fatti dare lo stimato...) Bologna Palermo - Bologna Palermo?

Moro:sì.

X: che c'è il capitano Ballini?

Moro:aspè... mò ti do lo stimato aspè, Punta Raisi ai tredici...

X: ai tredici, 19.13?

Moro:19.13, sì.

X: senti, voi lo avete avvistato questo?

Moro:eh... no, negativo.

X: negativo... sì, passa il capitano Ballini, lo vuole il capitano Patroni.

Moro:un attimo... sì.

X: (urgente, eh)...

Patroni: pronto? Pronto? Pronto? (verso l'interno ma Roma controllo (inc.))

Ballini: pronto?

Patroni: pronto Ballini?

Ballini: sì, dimmi?

Patroni: senti un po' per questo DC9 qui...

Ballini: eh, dunque a questo punto non lo so che dirti, spero...

Patroni: non è, non è stato avvistato da voi?

Ballini: macché lo stiamo...

Patroni: con noi, lo pas... il controllo, questo qua... l'ultimo contatto dove è avvenuto?

Ballini: eh, non lo so, il controllo ci ha detto che doveva essere molto sotto Palermo.

Patroni: senti un po' Ballini, eh credi necessario interrompere la Synadex?

Ballini: sì, sì, sì infatti la stiamo interrompendo.

Patroni: do, lo stop Synadex adesso, eh?

Ballini: ok ciao.

Patroni: eh poi ci risentiamo, ciao.

Ballini: sì, sì.

Questa conversazione è registrata sul canale 22 di Marsala e non risulta registrata in alcun nastro di registrazione di Martina Franca. Parte di questa conversazione in sottofondo è registrata in quella delle ore 19.18Z, canale 14, nastro D di Martina Franca, per cui si può notare che tra il sito di Marsala e il 3° SOC vi è una differenza di circa 5 minuti. Questa è la prima conversazione registrata tra Marsala e il 3° SOC in cui si parla della scomparsa del DC9 Itavia.

L'operatore di Marsala, sergente Vitaggio, che parla nella prima parte della telefonata con il collega della sala operativa del SOC, non identificato, riferisce della scomparsa del DC9 e rammenta l'obbligo di avviso al Soccorso. Subito dopo la conversazione prosegue tra i due capi Controllori; da essa si acclara che entrambi sono già a conoscenza della scomparsa del DC9.

Nel corso della conversazione il capitano Patroni Griffi chiede al capitano Ballini se è il caso di interrompere l'esercitazione Synadex, in corso quella sera con inizio alle ore 19.00Z tra i siti di Marsala e Siracusa, che interessava anche il 3° SOC. Gli viene risposto che l'esercitazione sarà interrotta e Patroni Griffi ribadisce che anche lui darà lo stop Synadex in quel momento.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 19.24: conversazione tra capitano Patroni Griffi (U) e sergente maggiore De Masi (U1):

U: pronto?

U1: Sasso?

U: sì, mi dica.

U1: eh, senti io ho visto anche Quercia...

U: sì.

U1: gli ho chiesto se vedeva un po', se avevano controllato perché se lo hanno controllato loro come Lima Lima...

U: sì.
U1: allora vi possiamo dire anche noi, dice sì lo abbiamo controllato e lo abbiamo...
U: quindi avete aspettato la risposta da Quercia?
U1 sì, stiamo aspettando cosa ci dice Quercia.
U: vabbè, eh, date fretta perché è molto importante, eh! Perché questo qua stimava Palermo alle 19.13.
U1: 19.13 Palermo? queste già sono le 27!
U: eh, que... speriamo che non sia successo niente, perciò è molto importante eh! Fateci sapè qualcosa.
U1: va bene, adesso lo sollecito di nuovo.
U: ok, grazie.

La conversazione è registrata sul canale 14 collegamento tra il SOC e capo controllore di Licola. Nella perizia Franco era riportata sul canale 20. L'operatore di Licola, che era stato già interessato dalla sala operativa del SOC, con la telefonata delle ore 19.18Z, riferisce al capitano Patroni Griffi che si è informato presso il sito di Poggio Ballone per avere notizie del DC9; in particolare ha chiesto quale numero di traccia gli avesse assegnato Poggio Ballone in modo da poter dire se anche il sito di Licola lo avesse avvistato, ma queste notizie non gli erano ancora pervenute da quel sito. Viene sollecitato dall'ufficiale del SOC di accelerare l'accertamento. Il sergente De Masi nella parte finale della conversazione pronuncia la frase che a Licola sono già le 27, cioè le 19.27Z. Considerando che la conversazione di Martina Franca riporta come orario le ore 19.24Z, si può notare che esiste una differenza tra i due siti di circa 3 minuti.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 19.25: conversazione tra maresciallo Marzulli (U) e U1 - U2 capitano Grasselli Supervisore Ciampino:

(mentre compone il numero si sente Smelzo chiedere al capo Grillo di Marisicilia di preparare un SH3D per un DC9 che probabilmente era caduto).

U: pronto?
U1: pronto, Roma informazioni.
U: e bonasera, il soccorso di Martina.
U1: dimmi.
U: per quel DC9 da Bologna a Palermo...
U1: sì.
U: e vorremmo sapere qualcosa di preciso...
U1: aspetta un attimo, ti passo il supervisore, eh!
U: sì, grazie.

U1: aspetta un attimo...

U2: pronto?

U: pronto, buonasera il soccorso di Martina.

U2: sì, dica.

U: per il... per il DC9 da Bologna a Palermo...

U2: sì.

U: vorremmo sapere le ultime...

U2: e le ultime non lo ha in contatto nessuno.

U: come?

U2: non ce l'ha in contatto nessuno.

U: ma quale stato l'ultimo punto...

(dall'int: U3 - alle 18.55 l'ultimo contatto con Roma a livello 10 (inc.))

U2: l'ultimo contatto con noi stato su Ambra 13 Alpha... con stimato...

U: vuo... vuol ripetere per favore?

U2: eh?

U: vuol ripetere, non ho sentito.

U2: eh, non... cercate di capirmi, l'ultimo passaggio è stato sull'Ambra 13 Alpha.

U: sì.

U2: con stimato del... Palermo, Punta Raisi ai 13.

U: sì.

U2: poi non ha più chiamato nessuno.

U: ho capito.

U2: ora a Palermo abbiamo fatto avvisare la capitaneria di porto, Marsala ha allertato il Soccorso...

U: e siamo noi il Soccorso, siamo noi.

U2: eh, quindi a questo punto mettetevi in contatto con Palermo che lui sta allertando il co... la capitaneria di porto e tutto il resto.

U: Palermo ha detto di contattare con voi che loro non sanno niente.

U2: come non sanno niente, ci ho parlato due minuti fa!

U: senti un po' per comodità il punto Ambra 13 Alpha a che po...

(dall'interno: U3 - vabbe', lo vedo io, lo vedo io)

U: sì, vabbe', senti un po' quante persone a bordo c'è aveva? (verso l'interno: vedilo tu).

U2: e questo non lo so, e... dovremmo chiedere, adesso lo, lo sapremo tramite compagnia...

U: dunque l'ultimo passaggio a che ora sull'Ambra 13 Alpha?... Pronto?

U2: eh, aspetta un attimo, mi sembra 55, ma non so' sicuro... alle 56, alle 19... alle 18.56Z.

U: 18.56Z?
U2: sì.
U: va bene.
U2: dopo di allora non...nessuno l'ha più sentito, e soprattutto noi abbiamo allertato sia il radar di Siracusa, sia prima Marsala, poi Catania...e non l'hanno visto...
U: va bene.
U2: ora tieni presente che a Palermo il radar è...off...
U: ah...
U2: ossia non è acceso attualmente.
U: senti e l'ultimo stimato a che ora era?
U2: ai 13 a Punta Raisi.
U: ai 13 Punta Raisi, va bene ci sentiamo.
U2: vabbe'.
U: ciao.

La conversazione è registrata sul canale 7 dell'RCC, collegamento utenza telefonica RITA 094/235. Nella perizia Franco era riportata sul canale 10. Il maresciallo Marzulli chiede al supervisore capitano Grasselli i punti di riporto esatti dell'ultimo avvistamento del DC9. L'ufficiale comunica quanto richiesto e precisa anche che Palermo ha avvisato la capitaneria di porto e Marsala a sua volta il Soccorso. Il sottufficiale gli precisa che il Soccorso è lui. Viene altresì precisato dal supervisore che sono stati allertati i radar di Siracusa, Marsala e Catania in quanto Palermo non è funzionante.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 19.26: conversazione tra sergente maggiore Comune (U) e maresciallo Rocco di Licola (L):

R: sì?
U: Licola?
R: sì.
U: qui Martina, senti un po', sergente maggiore Comune con chi parlo?
R: maresciallo Rocco.
U: maresciallo?
R: Rocco.
U: Rosso?
R: Rocco.
U: ah, Rocco, senta maresciallo volevo sapere se il NIMA vi ha trasferito un piano di volo India, Hotel 870 un DC9 da Bologna a Palermo... se...
R: ma noi abbiamo chiesto al NIMA, ma non ne sanno niente.

U: come?
R: abbiamo chiesto già al NIMA ma non sa niente.
U: ah, niente, non sa neanche se è decollato, niente?
R: no, niente proprio niente.
U: va bene.
R: ciao.

La conversazione è registrata sul canale 10, collegamento tra il SOC e il TPO di Licola. Nella perizia Franco era riportata su canale 14. Il sottufficiale del SOC chiede al TPO di Licola se il NIMA gli ha trasferito il piano di volo dell'IH870, cioè il DC9. Il TPO risponde che l'accertamento al NIMA è già stato richiesto e che di questo volo il NIMA non sa nulla, neanche se è decollato.

Nastro D - Martina Franca:

Ore 19.28: conversazione tra sergente maggiore Tesauro (U) e sergente maggiore De Masi (U1):

U: avanti.
U1: dunque, Sasso.
U: oh!
U1: allora Quercia sta vedendo...
U: eh!
U1: comunque sarà un po' difficile perché se questa non lo ha neanche inizializzato...
U: uhm (voci interne)...
U1: e noi ce l'ha, e noi lo abbiamo visto in aerovia, e abbiamo fatto friendly sarà molto difficile, comunque Quercia sta vedendo, ha detto che se riesce a trovare questo India Hotel, ci fa sapere qualche cosa.
U: e perché questo qua dovrebbe essere già atterrato a coso, a Palermo.
U1: e ma Bologna non si riesce a chiamare, a vedere se è decollato almeno?
U: no, l'ultimo contatto questo l'ha perso di contatto Pale... coso, Roma sulla 13 Alpha, sull'Ambra 13 Alpha alle 18.55, da allora non si sa più niente che fine ha fatto.
U1: allora su l'Ambra 13, e adesso così con questa precisazione io ti posso dire anche se l'ho controllato più giù, allora Ambra 13 Alpha.
U: Ambra 13 Alpha, 18.55.
U1: 18.55 va bene.
U: il livello era 250.
U1: 250, senti, adesso io ti posso far sapere con precisione se verso quest'ora qui, abbiamo controllato qualche aereo che è sceso ancora, ancora più giù dell'Ambra 13 Alpha.

U: eh, famme sapè perché questo qua dovrebbe sta' già a Palermo da parecchio invece (inc.)...

U1: allora è decollato, è passato anche su di te...

U: sì, esatto, esatto.

U1: ok, ciao.

U: famme sapè qualcosa!

U1: eh!

La conversazione è registrata sul canale 14, collegamento tra il SOC e il capo controllore di Licola. Nella perizia Franco era riportata sul canale 20. Il sottufficiale di Licola, De Masi, comunica al collega del SOC che Quercia, cioè Poggio Ballone, sta controllando e non appena gli avrà comunicato l'esito delle ricerche egli gli riferirà in merito. Il Tesauro porta a conoscenza il De Masi del punto esatto dell'ultimo contatto radio del DC9, e sulla base di queste notizie il sottufficiale di Licola precisa che gli può far saper con precisione se il velivolo sia stato avvistato da Licola.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 19.28: conversazione tra Campo U e Martina Franca U1:

U1: sì.

U: allora, guardate che stiamo andando con Moro noi, eh?

U1: dite?

U: ci siamo?

U1: ah, state andando con Moro?

U: eh, (inc.)

U1: va bene, va bene...

U: ok gli ho detto al vostro operatore di staccasse.

U1: va bene.

La conversazione è registrata sul canale 4, collegamento tra il SOC e l'ASO o Air Surveillance Officer di Siracusa (Campo). Non è stata trascritta nella perizia Franco. La conversazione con il registratore utilizzato, cioè quello a 22 canali, sarebbe dovuta apparire sul canale 6. Gli operatori non sono stati identificati. In questa conversazione l'operatore di Campo riferisce che stanno ripristinando il collegamento con Marsala e chiede all'operatore del SOC di staccare il collegamento con Siracusa. Ciò avvalorava ancor di più la certezza che quella sera effettivamente Siracusa non ebbe mai alcun collegamento con Marsala per lo svolgimento dell'esercitazione Synadex, fissata per le ore 19.00Z, ma rimase in collegamento con il SOC fino al momento della citata conversazione, e ritornò in collegamento con il sito di Marsala solo quando quest'ultimo ebbe a comunicarle l'annullamento dell'esercitazione Synadex alle ore 19.26Z. Su detto canale 4 non risultano altre comunicazioni né prima né dopo le 19.28Z.

Canale 22 - Marsala:

- Ore 19.30: conversazione tra Vitaggio e Ballini da Moro e Patroni Griffi da Sasso:

Vitaggio: pronto?

Patroni: sono Patroni Griffi, chi è?

Vitaggio: sergente maggiore Vitaggio.

Patroni: senti un po' con Palermo poi avete pa.. avete contattato?

Vitaggio: sì, sì.

Patroni: cosa di... dice Palermo?

Vitaggio: Palermo non l'ha avuto mai in contatto.

Patroni: mai avuto in contatto?!

Vitaggio: sì.

Patroni: quindi voi neanche l'avete controllato mi confermate?

Vitaggio: no, confermiamo che non l'abbiamo mai controllato.

Patroni: mai controllato, nè Palermo ha avuto nessun contatto?!

Vitaggio: nessun contatto.

Patroni: ma con... col controllo di Roma avete...

Vitaggio: un attimo che il capitano Ballini ci ha delle... un attimo

Patroni: sì.

Ballini: pronto?

Patroni: dimmi Ballini.

Ballini: allora guarda Roma mi ha dato l'ultimo contatto a... sulla radiale da Papa Alpha Lima.

Patroni: Papa Alpha Lima...

Ballini: 177...

Patroni: 77...

Ballini: 115 miglia...

Patroni: 115 miglia...

Ballini: livello 250...

Patroni: 250...

Ballini: era sulla Ambra 13 in discesa...

Patroni: Ambra 13 in discesa, a che ora questo?

Ballini: e un attimo ... (verso l'int.: Abate, si faccia dire a che ora è stato l'ultimo contatto)... eh, Patroni Griffi?

Patroni: dimmi Ballini.

Ballini: senti io ho chiamato un Kilo Mike, un civile e che era su Palermo e l'ho fatto chiamare in frequenza questo... Itavia...

Patroni: sì.

Ballini: e mi ha detto che... non ha avuto nessun contatto...

Patroni: nessun contatto...

Ballini: non lo so, il Soccorso che deve fare?
 Patroni: il Soccorso io l'ho già allertato il Soccorso, sta facendo le sue indagini per il momento, le sue azioni di competenza
 Ballini: va...
 Patroni: senti un po' allora Papa Alpha Lima...
 Ballini: sì.
 Patroni: radiale 177...
 Ballini: esatto 115 miglia.
 Patroni: 115 miglia, livello 250.
 Ballini: esatto, un attimo solo... (verso l'int.: a che ora è stato, ai 55?) allora l'ultimo contatto è stato ai 55 della scorsa.
 Patroni: 18.55.
 Ballini: esatto.
 Patroni: ok.
 Ballini: ciao.
 Patroni: ciao.

La telefonata è tra il sito di Marsala e la sala operativa del 3° SOC. Questa è la seconda ed ultima volta che il capitano Ballini appare nelle registrazioni telefoniche di Marsala, dopo la conversazione delle ore 19.23Z. Anche in questa telefonata il sottufficiale di Marsala, Vitaggio, afferma di non aver mai controllato il DC9.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 19.30: conversazione tra Marzulli (M) e Francini (F):

F: pronto?
 M: e Martina, chi parla?
 F: Francini dimmi.
 M: chi?
 F: Francini.
 M: un attimo che non si sente.
 F: sono Francini, capitano Francini.
 M: oh, ciao Francini, so' Marzulli.
 F: dimmi.
 M: senti, qui sembra che il DC9 sia caduto...
 F: sì.
 M: e qui ci servirebbe un HH3F, noi stiamo avvertendo anche quelli della Marina.
 F: eh, va bene, mi devi dare altre notizie e dirmi se pre oppure allarme.
 M: ma io penso che a questo punto facciamo, perché ai 13 doveva atterrare a Palermo.
 F: ai 13 doveva atterrare.

M: esattamente sono e 33... l'ultimo punto era... il pu... Ambra 1 Alpha... Ambra 13 Alpha.

F: Ambra?

M: Ambra 13 Alpha.

F: l'ha riportato quando?

M: come?

F: a che ora l'ha riportato?

M: ... beh... non ce l'hanno dato il punto, ma penso che doveva atterrare ai 13 a... a Palermo...e da parecchio tempo, cioè praticamente da quel momento in poi non ha dato più contatti con nessuno, praticamente a circa 50 miglia attraverso di Sorrento.

F: ho capito.

M: e da quel punto fino a adesso nessuno ce l'ha in contatto, niente non pa... non si sa nulla, senz'altro sarà andato giù...

F: eh... non... non lo so, questo a un certo momento dovete deciderlo voi se un pre o un allarme

M: ma un attimo che (verso l'interno: allarme questo)... allarme sì (dall'interno: U - allarme, soltanto questo qui dove sta andando?.. c'è un altro aereo).

M: vo... vorremmo sapere l'altro aereo dove andato? L'elicottero?

F: quale altro?

M: dice che è partito un elicottero...

F: no, dovrà ancora partire, stiamo in preallarme per un'altra questione.

M: ma preallarme...

F: anche, un preallarme anche quell'altro.

M: ma per dove? Che zona è?

F: Elba.

M: ...eh?

F: Elba, Pisa.

M: bene, noi diamo allarme a questo qui.

F: date allarme adesso?

M: sì.

F: ok, allora d'accordo.

M: senti...

F: dimmi.

M: diamo nominativo: India, Sierra, Sierra, Golf, Delta

F: India, Sierra, Sierra, Golf, Delta... poi voglio sapere tutte le altre notizie del DC9.

M: senti un DC9 che andava da Bologna a Palermo...

F: sì.

M: ultimo contatto sul punto Ambra 13 Alpha.
F: a che ora?
M: alle 18.56Z.
F: 18.56Z.
(dall'interno: U - Marzu' per cortesia segnami quel punto in coordinate)
M: eh?
F: poi?
M: ecco, per il momento non sappiamo quante persone a bordo...doveva atterrare ai 13'.
F: d'accordo, ma mi devi dire anche...di che compagnia e altre e le altre notizie.
M: e non lo so, ma mi sa che dovrebbe essere...
(dall'interno: U - un Alitalia).
M: o no, penso Itavia, chi che li...
F: no, l'Itavia non ci va a Palermo.
M: l'Itavia no?
F: no.
M: e sarà forse ATI... mo vediamo un po'.
F: ho capito, va bene, d'accordo ho messo che sia Itavia.
M: perché i nostri dati l'abbiamo avuti dalla Difesa, senti...
F: da chi l'avete avuto?
M: dalla Difesa, perché hanno telefonato alla Difesa, noi abbiamo telefonato a Palermo e Palermo non ne sapeva niente.
(dall'interno: U - senti Trinca).
F: d'accordo, allora alle 19,36...
M: sì.
F: 19.36 orario di allarme.
M: benissimo, Trinca una... una cosa per la zona.
(dall'interno: U - dall'Ambra 1 Alpha fino a Palermo lungo rotta aerovia)
M: Ambra u... Ambra 13 Alpha...e...
(dall'interno: U - da Ambra 13 Alpha).
M: e la zona di ricerca da Ambra 13 Alpha sino Palermo, lungo aerovia.
F: d'accordo.
M: d'accordo?!
F: d'accordo.
M: ciao ci sentiamo.
F: ciao.

La conversazione è registrata sul canale 7 dell' RCC utenza telefonica RITA 094/235. Nella perizia Franco è riportata sul canale 10. Il capitano Francini del SAR di Ciampino chiede conferma al maresciallo Marzulli del Soccorso se si tratta di preallarme od allarme. Nella parte finale della conversazione l'ufficiale comunica al Soccorso che dalle ore 19.36Z è allarme e la zona di ricerca è lungo l'aerovia Ambra 13 fino a Palermo.

Nastro D - Martina Franca:

-Ore 19.32: conversazione fra sergente maggiore Tesauro (T), maresciallo Di Micco(D) sergente maggiore De Masi (U):

T: pronto?

U: allora Quercia non mi sa dire niente con esattezza...

T: eh, tu non hai...

U: senti tu ... un attimo (voce interna: decollato a Bologna 18.05)... pronto!

T: sì.

U: un attimo.

D: pronto.

T: sì.

D: sono Di Micco chi è?

T: Tesauro.

D: ah senti noi abbiamo controllato un traffico...

T: eh!

D: a circa un minuto dal Bravo, ai Zero, Zero stava un minuto dal Bravo dopo di che si è (inc.)...

T: dopo, di che si è perduto.

D: sì, diciamo Papa Kilo 0010 è (inc.)...

T: sì, potresti dare ... Papa Kilo 0010...

D: sì, questo è successo ai 00 ultima battuta...

T: e mi potresti dire se ce l'hai, la quota? A che livello andava?

D: un attimo solo... (voce interna: ha dato il decollo, no?) a 26.000 piedi.

T: 26?

D: è chiaro, comunque è una quota un poco stimata perché gli apparati nostri sono quelli che sono eh!

T: va bè, comunque...

D: intorno ai 26.000 piedi...

T: uhm... e come, che numero era di traccia?

D: Alpha, Golf, un attimo per piacere...Alpha, Alpha, Golf 266.

T: Alpha Golf 266, hai detto ai 00 vero?

D: ai 00 stava in Papa, Kilo...

T: ai 00 Papa Kilo...

D: 00 (inc), quasi sul Bravo stava, ecco...
T: 00, ho capito ho capito, uh!
D: oh, senti una cosa, chi è il capo controllore?
T: capitano Patroni Griffi?
D: capitano?
T: Patroni Griffi.
D: ah, Patroni Griffi. Va bene novità ci sono, no!
T: no, per il momento ancora no, non si sa niente, mo' vediamo un po'
D: ok.
T: ti faccio sapere, eh, ciao.

La conversazione è registrata sul canale 14, collegamento tra il SOC e il capo controllore di Licola. Nella perizia Franco è riportata sul canale 20. L'inizio della conversazione è del sergente De Masi di Licola che riferisce al collega del SOC, Tesauro, che Poggio Ballone non gli ha ancora comunicato nulla di esatto. Subito dopo interviene nella conversazione il guida caccia di Licola, maresciallo Di Micco, il quale riferisce al suo interlocutore che Licola ha controllato un velivolo che alle ore 19.00Z stava sul punto Georef PK 0010, dopo di che è stato perso. Riferiva altresì che aveva una quota di 26.000 piedi e il numero di traccia era AG266. Chiedeva altresì chi fosse il capo controllore del SOC, ricevendo come risposta il nominativo del capitano Patroni Griffi.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 19.35: conversazione tra capitano Patroni Griffi (U) - personale dell'ADOC (U1):

U: pronto?
U1: (inc.) del DC9...
U: no, sappiamo soltanto che l'ultimo contatto con il controllo c'è stato a 15... a 115 miglia a Nord di Palermo...
U1: (inc.)
U: era in discesa alle 18.55 purtroppo, questo, questo avvi...questo contatto... poi un nostro sito ha avuto in quella, alle 19.00 in Papa Kilo 0010 una traccia friendly in discesa che molto facilmente può essere correlabile al... DC9, ora da Palermo ci hanno avvisato che stanno facendo uscire i mezzi per.. cercare di vedere qualcosa e siamo in attesa di...il soccorso nostro sta lavorando...
U1: va bene.
U: quindi appena sappiamo altre novità ve le comunichiamo.
U1: va bene.
U: arriverla.

La conversazione è registrata sul canale 9, collegamento tra il SOC e l'ADOC. Nella perizia Franco è riportata sul canale 13. Il capo controllore del SOC riferisce al suo interlocutore, non identificato, che un sito dipendente, Licola, ha avvistato intorno alle 19.00Z sul punto Georef Papa Kilo 0010 una traccia "amica" in discesa, che molto probabilmente è correlabile con quella del DC9. Si riserva di comunicare le altre novità.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 19.36: conversazione tra maresciallo Di Micco (U) – sergente maggiore Todaro (U1):

U: pronto?

U1: pronto!

U: sì.

U1: per favore questa traccia l'Alpha Golf 266...

U: sì.

U1: volevo sapere a che ora l'avete avvistata la posizione...

U: un momento.

(altro squillo dell'apparecchio, sempre i medesimi personaggi)

U: pronto?

U1: pronto!

U: se mi fai le scariche nelle orecchie io non ti parlo più...

U1: allora senti...

U: e l'ho avvistata ai 50 ...

U1: ohe?...pronto?

U: pronto.

U1: pronto.

U: e all'incirca ai 50, ai 49 grosso modo su Ponza, o poco giù di lì...

U1: ai 50, insomma, su Ponza stava...

U: eh intorno a Ponza, perché noi vogliamo plot iniziale (inc.) se ne passano (inc) minuti...

U1: vabbuò.

U: su Ponza, è Papa Lima 0050.

U1: e que...su Ponza.

U: (verso l'interno: quella è Ponza, mi danno Ponza, mi danno Papa Lima 0050).

U1: ohe!

U: ohe!

U1: allora senti un po', è decollato da Roma?

U: ma non lo so dove è decollato, ti sto dando un'informazione...

U1: ma è decollato da Roma?

U: no, ti sto dando un'informazione per i controllori.

U1: ah, ho capito, dimmi dimmi è decollato da Roma?
U: decollato da Roma India, Sierra, Sierra, Golf, Alpha... questo farà Ambra 13 Alpha e Ambra 13 Bravo...
U1: e ci chiama a noi?
U: e non lo so, può darsi pure che contatterà con voi.
U1: allora se vuole ci può chiamare sulla Papa 17.
U: e vabbè lo saprà...
U1: ok.
U: poi è decollato da Catania...
U1: da Catania?
U: India, Sierra, Sierra, Golf, Delta
U1: India, Sierra, Sierra, Sierra, Golf, Delta.
U: questo qua batterà Palermo Ambra 13 Bravo.
U1: Palermo Ambra 13 Bravo.
U: ok.
U1: ciao, grazie.

La conversazione è registrata sul canale 14, collegamento tra il SOC e capo controllore di Licola. Nella perizia Franco è riportata sul canale 20. Il sottufficiale del SOC chiede a quello di Licola, maresciallo Di Micco, a che ora ha avvistato la traccia e in quale posizione. Gli viene comunicato che la traccia è stata individuata alle ore 18.50Z sul punto Georef Papa Lima 0050, esattamente all'altezza dell'isola di Ponza.

Nastro A - Martina Franca:

- Ore 19.37: conversazione tra un uomo (U), Smelzo (S) e Mangani (M):

U: circolo ufficiali?
S: c'è il comandante per cortesia?
U: sì.
S: me lo passi?
U: sì... eh, che è il tenente Smelzo?
S: sì, sì, subito urgente.
U: sì, va bene.
S: sì.

Pausa (voci poco comprensibili all'interno).

M: Mangani.
S: comandante chiedo scusa se chiamo soltanto adesso, sembra che sia caduto un DC9 da Bologna a Palermo... ultimo contatto sull'Ambra 13 Alpha, diciamo a un 60-70 miglia da Palermo...
M: a che ora?
S: eh, circa 20 minuti fa, 20 minuti fa non ha dato più notizie, doveva atterrare 10 minuti fa, forse più di 20 minuti fa adesso che vedo, sono

circa 50 minuti fa ultimo contatto... doveva atterrare un quarto d'ora fa, non è atterrato ancora e nè pare che atterri insomma, perché non ha dato più notizie di sé.

M: è un ATI?

S: eh?

M: ATI?

S: sembra Itavia, comunque abbiamo mandato in zona un elicottero del quindicesimo e un elicottero della marina... stiamo adottando tutte le azioni del caso.

M: va bene, grazie Smelzo.

S: (salve).

La conversazione è registrata sul canale 9 dell'RCC, utenza telefonica RITA. Nella perizia Franco è riportata sul canale 13. L'ufficiale dell'RCC comunica al comandante del ROC, generale Mangani, la scomparsa del DC9.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 19.41: conversazione tra maresciallo Di Micco (U) - sergente maggiore Todaro (U1):

U: pronto?

U1: mandateci, per favore, il plottaggio dell'Alpha, Golf, 2, 6, 6.

U: un momento... va bene!

U1: grazie, ciao.

U: (inc.) ve la stiamo plottando sulla... o la, la volete plottata sulla tabella, forse vi rimane più comodo?

U1: no, no per telescrivente, ce la mandate.

U: per telescrivente, vabbè

U1: sì, grazie, ciao... Barca?

La conversazione è registrata su canale 14, collegamento tra il SOC e il capo controllore di Licola. Nella perizia Franco era riportata su canale 20. L'operatore del SOC chiede che sia inviato il plottaggio della traccia Alpha Golf 266, cioè quella indicata dal sito di Licola al SOC come appartenente al DC9, e che tale plottaggio sia trasmesso per telescrivente.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 19.42: conversazione tra sergente maggiore Todaro (U) e maresciallo Di Micco (B):

U: pronto, Barca?

B: pronto?

U: Barca?

B: eh!

U: plottateci il traffico friendly pure per favore, eh!

B: vi dobbiamo plottare tutto il traffico friendly che ci sta?
U: sì, sì, sì, ok.
B: eh, vabbò.
B: pronto?
U: Barca?
B: avanti.
U: eh, plottateci, per cortesia, il... già fatto, ok (voce interna: guagliò non c'è la linea, eh piano, piano!)

La conversazione è registrata sul canale 14, collegamento tra il SOC e il capo controllore di Licola. Nella perizia Franco era riportata sul canale 20. L'operatore del SOC chiede a Licola di trasmettergli tutto il traffico "amico" e non solo quello significativo.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 19.44: conversazione tra sergente De Masi (U) sergente maggiore Todaro (U1):

U: pronto?
U1: eh, scusate, noi stiamo prendendo per buona quell'Alpha, Golf, 2, 6, 6, come se fosse il DC9, se per voi in quel...in quel...nella stessa ora avete avuto altro, altro traffico, mandatecelo, magari, lo stesso eh!
U: eh, allora, eh per adesso noi ci abbiamo le battute della 2, 6, 6.
U1: sì, eh, perché più o meno dagli orari potrebbe essere questo, no?
U: sì.
U1: oh, se contemporaneamente c'è stato qualche altro traffico in quella stessa ora, eh, prendetela anche in considerazione e mandateci anche il plottaggio di un...
U: di qualcun'altro, in, in, verso quest'ora.
U1: esatto, sì.
U: va bene.
U1: tenete presente che questo qua, l'ultimo contatto è stato l'Ambra 13 Alpha, ai 55.
U: esatto.
U1: quindi, qualche traffico, qualche traffico magari che sta spostato da quella zona di 50, 60 miglia, non ci interessa tanto, no, ci interessa proprio quel traffico che stava scendendo sull'Ambra 13.
U: va bene, ok.
U1: ciao.
U: ciao.

La conversazione è registrata sul canale 14, collegamento tra il SOC e il capo controllore di Licola. Nella perizia Franco è riportata sul canale 20. L'operatore del SOC riferisce al collega di Licola che la traccia AG266 è

stata considerata come quella del DC9 e gli chiede di controllare se esiste altro traffico aereo nella zona dell'ultimo contatto radio, cioè nell'aerovia Ambra 13 o comunque distante 50-60 miglia; in caso positivo di trasmettere il plottaggio.

Nastro A - Martina Franca:

- Ore 19.59: conversazione tra maresciallo Marzulli (U) - centralino Martina (U1) - app. Quaranta (U2):

U: pronto?

U1: linea interna, parlate.

U: sì grazie...pronto?

U2: pronto, qui i Carabinieri di Maruggio, desidera?

U: senta, qui il Soccorso di Martina Franca.

U2: sì.

U: e una cortesia, avete una macchina disponibile, dovrete andare a casa dal colonnello Lippolis (inc.) non so se ne eravate a conoscenza...

U2: sì.

U: benissimo, dovrebbe dire di mettersi in contatto subito con noi.

U2: vabbè, con l'aeroporto di Marti... eh...

U: esattamente.

U2: di Martina Franca?... Pronto?

U: pronto?

U2: con chi si deve mettere in contatto?

U: e dica al (inc.) di mettersi in contatto con noi del Soccorso di Martina Franca perché c'è stato un disastro aereo.

U2: va bene, va bene, senz'altro.

U: d'accordo? Urgentemente...chi parla?

U2: andiamo subito.

U: chi parla?

U2: sono l'appuntato Quaranta.

U: appuntato Quaranta, grazie.

U2: prego.

U: buonasera.

La conversazione è registrata sul canale 9, collegamento dell'RCC utenza RITA. Nella perizia Franco era riportata sul canale 13. Il maresciallo Marzulli chiama i Carabinieri di Maruggio (TA) e chiede di rintracciare con urgenza, presso la sua abitazione, il tenente colonnello Lippolis, direttore dell'RCC, affinché si metta immediatamente con la Sala del Soccorso.

4. Le conversazioni telefoniche tra le h. 20.03 e le h. 20.42.

Nastro A - Martina Franca:

- Ore 20.03: conversazione tra Marzulli (M) e generale Mangani (U):

M: pronto?

U: sì, sono il comandante, buonasera.

M: buonasera comandante, sono il maresciallo Marzulli, dica.

U: c'è niente di nuovo?

M: e no comandante, sembra che ormai sia caduto.

U: ma dove?

M: ma, comandante l'ultimo riporto è stato quello dell'Ambra 13 Alpha...

U: sì.

M: poi dopo di che non hanno più saputo notizie... e lassù ci sta, addirittura ci sta anche della corrente (inc.) c'erano 110 nodi, c'erano...c'era abbastanza vento, il tempo cattivo...

U: tempo cattivo quanto?

M: ma eh, adesso...

U: anche nuvolosità?

M: prego?

U: anche nuvolosità?

M: sì, penso che ci sia anche nuvolosità, perché adesso il meteo ci sta dando le ultime, anche per sapere per i nostri mezzi che abbiamo mandato. Adesso, sembra che sia un aereo dell'Itavia, un DC9 dell'Itavia.

U: da Bologna a Palermo...

M: da Bologna a Palermo, è maledetta quella zona comandante.

U: (puttana Eva)

M: eh, sembra il triangolo delle Bermude!

U: oh, io sono al 378, eh!

M: sì comandante, senz'altro.

U: grazie.

M: abbiamo avvisato anche il comandante Lippolis.

U: ah, grazie.

M: buonasera.

La conversazione è registrata sul canale 9, collegamento dell'RCC utenza RITA. Nella perizia Franco era riportata sul canale 13. Il generale Mangani chiede ulteriori notizie e riceve come risposta che non ci sono novità. Il sottufficiale riferisce che nella zona al momento dell'ultimo contatto radio vi era abbastanza vento e tempo cattivo.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 20.07: conversazione tra operatore Martina (U) operatore ADOC (U1):

U: pronto?

U1: del DC9 non si sa più niente?

U: non si sa niente.

U1: allora è caduto ormai.

U: e sì, e considerando che a quest'ora, un'ora che dovrebbe già sta' su Palermo.

U1: su Papa, Kilo è l'ultimo avvistamento vero probabile?!

U: sì, esatto il...l'ultimo contatto radio con Roma è stato in...Papa, Lima 0020, insomma sulle 110, 115 miglia a Nord di Palermo, radiale 177...questo si è trovato proprio...in mezzo alla bufera, ci stanno raffiche di vento alla quota che viaggiava... il Papa Lima...

U1: quanta gente c'era?

U: non lo sappiamo il numero del personale a bordo... comunque si prevede 70, 80 persone

U1: va bene, grazie.

U: prego.

La conversazione è registrata sul canale 9, collegamento tra il SOC e l'ADOC .Nella perizia Franco è riportata sul canale 13. L'operatore del SOC comunica che non si hanno più notizie del DC9 e che probabilmente, considerata l'ora, il velivolo ormai è caduto.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 20.07: conversazione tra Di Micco (U1) e Patroni Griffi (U):

U1: pronto?

U: eh, scusate, mi dite...i dati di quell'Alpha, Golf 2,6,6?

U1: i dati, cioè cosa vi interessa?...

U: vabbe', forza 1, quota e velocità?

U1: ok, allora un attimo, eh!

D: pronto?

U: sì?

D: ti ho detto già prima, 26.000 piedi di quota...

U: 26, velocità?

D: 440, grosso modo, comunque sono dati indicativi questi.

U: sì, sì, chiaro, no.

Al giro 211 nella conversazione si intromette il capitano Patroni Griffi.

P: pronto?

D: sì, avanti.

P: chi è Abate?

D: sono Di Micco, chi parla?
P: capitano Patroni Griffi.
D: ah, sono il maresciallo Di Micco, sono il guida caccia, mi dica.
P: eh, senta un po', oltre quella traccia non ce l'avete avuti (di quel velivolo) qualche traccia, vero?
D: eh, abbiamo avuto qualche altra traccia, ma non corrisponderebbe poi ai dati che ha...ci ha fornito anche Roma controllo.
P: ma (inc.)
D: perché noi con Roma controllo, con questi dati, grosso modo ci troviamo, qualche minuto di sfalsamento, ma ci troviamo...
P: ho capito, ma su per giù anche qualche minuto prima, qualche minuto dopo, diciamo, tracce ferme, perché...
D: no, un minuto prima, un minuto dopo no, poco prima, forse, abbastanza, non ci troveremmo con gli orari.
P: non ci siamo con gli orari.
D: e però...noi vi mandiamo le battute di questa traccia.
P: va bene, ok, grazie.
D: prego, arriverla.
P: arriverla.

La conversazione è registrata sul canale 14, collegamento tra il SOC e capo controllore di Licola. Nella perizia Franco è registrata su canale 20. Il capitano Patroni Griffi ritiene di parlare con il collega Abbate, capo controllore di Licola; invece all'altro capo della linea è il maresciallo Di Micco; a costui il primo chiede se avessero avvistato, oltre alla AG266, qualche altra traccia. Il sottufficiale precisa di aver controllato altre tracce, che però non corrispondono con i dati forniti dalla sala operativa di Ciampino; in particolare per gli orari. Infine il Di Micco si impegna a trasmettere il plottaggio di un'altra traccia, senza però specificare quale.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 20.11: conversazione tra Di Micco (D) e Patroni Griffi (P):

P: avanti.
D: eh, c'è il capitano Patroni Griffi?
P: sono io.
D: ah, sono il maresciallo Di Micco, senta...
P: mi dica.
D: eh, in quel...grosso modo a distanza di poco tempo...
P: sì.
D: in quella zona c'erano due traffici.
P: sì.
D: noi vi manderemo per telescrivente le battute di tutti e due i traffici

P: benissimo.
D: va bene?
P: d'accor... d'accordo.
D: arrivederci.
P: ok, grazie.

La conversazione è registrata sul canale 14, collegamento tra il SOC e capo controllore di Licola. Nella perizia Franco era riportata su canale 20. Il maresciallo Di Micco a seguito della conversazione precedente delle ore 20.07 chiama il capitano Patroni Griffi, comunicandogli che al momento dell'ultimo contatto radio del DC9 nella zona erano stati avvistati due traffici a distanza di poco tempo e che i plottaggi degli stessi sarebbero stati trasmessi per telescrivente.

Nastro A - Martina Franca:

- Ore 20.22: conversazione tra Bruschina (B) del soccorso di Ciampino e Marzulli (M) di Martina Franca: M: pronto?

B: pronto, qui è il Soccorso di Ciampino.

M: sò Marzulli.

B: eh, sò Bruschina.

M: ciao Bruschina.

B: eh...

M: dimmi bello!

B: sempre...sempre cose tristi che ci accomunano...

M: eh, eh!

B: senti un po'.

M: dimmi.

B: e qui è venuto il... un ufficiale del...

M: Itavia.

B: dell'ACC, del controllo...

M: ah sì!

B: e ha detto che se volete lui può metterci in contatto tramite l'Ambasciata americana.

M: sì.

B: eh, se...siccome c'era traffico americano in zona molto intenso

M: sì.

B: in quel periodo...eh, può, può attingere notizie attraverso quella fonte, quella via.

M: e come nella zona dove stava il DC9?
B: sì
M: ho capito, un attimo che adesso.. ma (inc.) qualche portaerei?
B: eh, questo non... non me l'ha detto.
M: eh, beh!
B: però sì suppone, no?
M: a sì, ho capito!...vabbè, eh, adesso parliamo con Smelzo, vediamo cosa dice lui.
B: eh, casomai mi chiamate.
M: vabbe', ti chiamiamo noi subito.
B: vabbò, ciao.
M: d'accordo.
B: ciao.

La conversazione è registrata sul canale 9 dell'RCC, utenza RITA. Nella perizia Franco era riportata sul canale 13. Il maresciallo Bruschina dell'RSC di Ciampino riferisce al collega Marzulli dell'RCC che un ufficiale dell'ACC di Ciampino si mette a disposizione per contattare l'Ambasciata americana in quanto nella zona vi era un traffico molto intenso di velivoli statunitensi.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 20.25: Conversazione tra Smelzo (S) e maresciallo Berardi (B):
(mentre viene composto il numero, dall'interno si sente: U: l'ACC. comunica ufficiale ACC che... in zona di incidente si... (inc.) traffico aereo americano... ed, sì (inc.), Ambasciata, Ambasciata per notizie (inc.) ufficiale ACC..RS... ufficiale ACC ad RSC Ciampino, parecchio traffico, perché di quelli non...c'è...):

B: pronto?
S: tenente Smelzo da Martina Soccorso, con chi parlo?
B: maresciallo Berardi.
S: salve maresciallo, ci sta l'ufficiale?
B: eh, guardi dica a me per cortesia, non cerchiamo sempre l'ufficiale.
S: cioè no, perché è una cosa abbastanza seria.
B: e perché io mica mi metto a ridere quando mi dite...
S: benissimo, è caduto un DC9... pronto?
B: sì, dica, dica.
S: è caduto un DC9 lungo la rotta che porta da Bologna a Palermo.
B: sì, noi già stavamo in allerta per questo qui.
S: ultimo punto noto sembra che sia 40,00 Nord 13 e 20 Est
B: prego?
S: ultimo punto noto...

B: un attimo che chiamano da 700 posti, un attimo, eh...

S: sì.

B: allora chiedo scusa.

S: sì.

B: (verso l'interno: ti richiamo io Ciampino, scusa un attimo... Ciampino richiamo io, scusa).

S: pronto?

B: allora dica, caduto, chi gliel'ha detto che è caduto?

S: pronto?...Punto...punto stimato 40,00 Nord 13 e 20 Est...

B: 40 Nord 13 e 00 Est?

S: 13 e 20 Est...

B: 13 e 20.. questo il punto dove è caduto?

S: sì... cioè no il punto dove è caduto, l'ultimo punto noto.

B: eh, a lei chi gliel'ha detto che è caduto?

S: guardi questo qui doveva atterrare già alle 9 e 13 su Palermo

B: sì, queste notizie io ce l'ho tutte quante, lei mi ha detto che è caduto, chi gliel'ha detto?

S: e io penso che sia caduto...

B: ah, ecco pensa...

S: no, ma le mie supposizioni sono... sono abbastanza serie, non sono...

B: pure le nostre purtroppo, uno cerca sempre di sperare che non sia così, se lei mi dice, io devo fare delle comunicazioni, se lei mi dice che è caduto io devo dire che è caduto...

S: guardi, questo qui l'ultimo contatto l'ha dato alle 20,56...

B: sì.

S: poi non sì è visto più.

B: sì, sì.

S: quindi se non è caduto io non lo so cosa abbia fatto questo.

B: sì questo... perché siccome noi dobbiamo fare delle telefonate, un sacco di telefonate.

S- sì.

B: se non siamo sicuri...

S: benissimo, un'altra cosa...

B: sì.

S: l'ufficiale dell'ACC di Roma...

B: eh!

S: mi ha detto che in zona c'era del traffico militare americano.. ora io vorrei sapere se c'è qualche portaerei...perché in tal caso...

B: se c'è la portaerei deve saperlo Martina Franca

S: cioè perché se così è...noi mandiamo, chiediamo l'intervento degli

americani.

B: ho capito, dicevo se c'è la portaerei in zona...

S: eh!

B: deve saperlo Martina Franca perché c'ha i radar nella zona.

S: Martina Franca non lo sa se c'è la portaerei in zona (verso l'interno: lo sai tu?).

B: e figuriamoci se lo sa lo Stato Maggiore!

S: eh?

B: e più di loro non lo sa nessuno.

S: guardi (verso l'interno: un attimo (Pietro))... senti qui non non c'è...noi non lo sappiamo se c'è, ce l'ha detto l'ACC di Bri...di Roma.

B: no lei, la sala operativa del SOC di Martina

S: non lo sa, non lo sa, non ha controllato niente.

B - perché deve sapere se c'è la portaerei in zona.

S: qui non lo sanno (verso l'interno: eh, (inc.) sai se c'è la portaerei in quella zona?)... no, non sa niente.

B: e nemmeno noi.

S: voi non lo sapete?

B: come facciamo a sapere se c'è la portaerei lì?

S: vabbe', che ne so, voi siete lo Stato Maggiore, centro operativo...

B: eh...

S: vabbe', non lo sapete..?!

B: no.

S: vabbe', allora io vi ho informato soltanto di questo, adesso faccio altre telefonate, arrivederci.

B: eh, pronto?

S: sì.

B: io volevo sapere lei mi ha detto è caduto, è caduto o no?... Se è caduto mi deve dire chi le ha dato l'informazione.

S: guardi queste sono...supposizioni che io sto facendo, miliardi di...

B: e vabbe', ma la supposizione teniamocela da parte.

S: va bene, senta, allora io adesso agisco come pe...come meglio penso io e mi accollo tutte le responsabilità...perché non è che posso andare sul posto a vedere se ci sono i cadaveri e poi dire effettivamente è caduto, va bene? ...pronto?

B: sì, sì, pronto.

S: quindi io agisco adesso e mi assumo tutte le responsabilità del mio comportamento. E perché non posso a questo punto dopo un'ora che... non dà più notizie, un'ora e mezza dire che non... darvi... il fatto...

B: sì, lo sappiamo anche noi questo qui.
S: ecco.
B: però voglio dire chi ve l'ha detto, che (inc.)...
S: marescia...maresciallo io adesso devo fare altre telefonate, vi ho informato del fatto come dice la circolare.
B - e va bene.
S: arrivederla.
B: arrivederci.

La conversazione è registrata sul canale 7, collegamento dell'RCC linea RITA 235. Nella perizia Franco era riportata su canale 10. L'ufficiale dell'RCC, tenente Smelzo, chiama il COP, Centro Operativo di Pace dello Stato Maggiore, chiedendo di parlare con l'ufficiale per una questione abbastanza seria. Risponde il maresciallo Berardi che invece di avvisare l'ufficiale ribatte in modo tra l'ironico e lo sprezzante e comunque di riferire a lui. Nel corso della conversazione tra i due vi sono altri scontri verbali; nel senso che il tenente Smelzo afferma che il DC9 è caduto e l'altro gli chiede come fa ad essere a conoscenza di tale notizia, cosicché l'ufficiale deve rispondergli che è una sua convinzione personale. Quindi l'ufficiale chiede se il COP sia a conoscenza della presenza di una portaerei nella zona della scomparsa del velivolo. Anche in questo caso nasce uno scambio di battute che l'ufficiale interrompe bruscamente, concludendo che egli ha avvisato il COP come da circolare.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 20.26: conversazione tra il capitano Patroni Griffi (P) e il maresciallo Acampora (A):

A: pronto?
P: capitano Patroni Griffi, chi è?
A: maresciallo Acampora, dica?
P: senta un po', in quella zona lì, giù, avete per caso controllato traffico americano voi in serata?
A: negativo, comandante.
P: ok, grazie.
A: prego.

La conversazione è registrata su canale 14, collegamento tra il SOC e il capo controllore di Licola. Nella perizia Franco era riportata su canale 20. L'ufficiale del SOC chiede al sottufficiale di Licola se nella zona avevano avvistato traffico americano, ricevendo risposta negativa.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 20.27: conversazione tra Patroni Griffi (P) e maresciallo dell'ADOC (U):

U: sì?

P: capitano Patroni Griffi.

U: maresciallo (inc.).

P: ah, senta un po'... pronto? Pronto?

U: dica.

P: lei in grado di poter chiedere se in quella zona interessata per il DC9, c'è per caso una portaerei o traffico americano? Perché il Soccorso ha avuto una comunicazione da Ciampino che in zona c'è traffico americano anche se, perché io ho chiesto ai miei siti dipendenti non hanno trovato (nessun'ombra) di radar, diciamo, no?!

U: eh!

P: e questo potrebbe essere importante perché potremmo chiedere aiuto anche a loro insomma per le ricerche.

U: va bene allora (inc.).

P: se in Papa, Kilo... insomma nel medio, nel centro del Tirreno Papa. Papa, Kilo, Papa Lima.

U: provo a chiederlo (inc. per voce bassa)

P: eh, anche a noi, vedi un po' se...proviamo un po', eh... mi fa sapere

U: va bene.

P: grazie.

La conversazione è registrata su canale 9, collegamento tra il SOC e l'ADOC. Nella perizia Franco era riportata su canale 13. L'ufficiale del SOC chiede al maresciallo, di cui non risulta comprensibile il nominativo, forse Poli o Paoletti, di verificare se nella zona dell'incidente vi era stato traffico americano o comunque la presenza di una portaerei. Il sottufficiale prende atto della richiesta e riferisce che chiederà ad un Ente, il cui nominativo non appare comprensibile, forse RAV, e la cui individuazione non è stata possibile.

Canale 15 - Marsala:

h.20.31: conversazione tra il sergente Abate da Moro e il capitano Patroni Griffi:

Moro:pronto?

Patroni: il capitano Ballini per piacere.

Moro:eh, guardi è andato in questo momento al bagno.

Patroni: chi è che parla?

Moro:sergente Abate, mi dica.

Patroni: Abate, di un po', ma voi in tutto questo periodo qui avete notato traffico americano in zona?

Moro:no, no.

Patroni: nemmeno uno?

Moro: niente.

Patroni: niente?!

Il capitano Patroni Griffi chiede del capo controllore di Marsala, capitano Ballini e gli viene risposto dal sergente Abate che si trova nella toilette. Allora chiede al sottufficiale se nella zona hanno controllato traffico americano; gli viene risposto che non è stato controllato neanche un velivolo USA.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 20.31Z: conversazione tra un uomo (U) e Trombetta (T). (Mentre formano il numero parlano all'interno dell'organizzazione degli elicotteri).

T: pronto?

U: e la RIV di Roma per favore...che numero ci ha... ma... Bruschina?

T: (inc.)

U: eh?

T: Trombetta, dimmi.

U: ciao Trombetta, che numero c'ha la RIV di Roma?

T: la RIV?

U: sì.

T: chi vuoi della RIV?

U: senti io voglio parla' col capo controllore perché voglio notizie ben definite.

T: aspetta... e guarda le notizie so' quelle che ti so' state date, eh...

U: no, perché qui mi stanno dando tutti un sacco di notizie...

T: tipo?

U: tipo posizioni disparate, una ha detto che l'ultimo punto noto Ambra 13 Alpha...

T: quello l'ora l'ultima comunicazione radio...

U: ecco, io voglio l'ultimo...

T: (inc.) stato seguito fino al punto Condor.

U: fino... punto...

T: Condor.

U: quali sono le coordinate?

T: eh, le coordinate non lo so, se tu guardi...praticamente sta a metà strada fra il punto Alpha e il punto Bravo.

U: sì.

T: tra l'Ambra 13 Alpha e l'Ambra 13 Bravo a metà strada proprio...

U: qui...ma questo ultimo punto di contatto... come era...

T: visione radar... sul radar.

U: sul pu... sul visore radar?

T: sì.
U: va benissimo.
T: va bene? Quindi l'ultimo collegamento stato fatto sull'Ambra 13 Alpha, per radar l'hanno visto, col radar l'hanno visto fino al punto Condor.
U: benissimo...senti un po' Toni'.
T: eh!
U: da Marisicilia stanno partendo due SH3D...
T: sì.
U: che andranno da Palermo fino al punto... Ambra 13 Bravo...
T: sì.
U: per informazione.
T: eh!
U: sì altri mezzi navali abbiamo informato anche catena di Marisicilia...
T: Maridif Napoli fa uscire navi?
U: mari... appunto volevo dire catena di Maridif parte Napoli stanno facendo uscire mezzi.
T: ah, va bene, senti.
U: sì.
T: ora presumibilmente se l'ultimo avvistamento radar stato fatto al punto Condor...
U: sì.
T: allora l'elicottero che partito...
U: sì.
T: quello del quindicesimo...
U: sì.
T: gli facciamo fare un'espansione quadrata sul punto Condor
U: affermativo.
T: poi il secondo, questo ci ha solo 4 ore di autonomia.
U: sì.
T: il secondo partendo dal punto Condor, si fa una ricerca fino a scendere al limite al punto Bravo...
U: sì.
T: e poi dal punto Bravo ci alterniamo con i velivoli.
U: va bene.
T: ok, così?
U: benissimo.
T: senti...
U: sì.
T: tu che nominativi gli dai a questi due?

U: dunque abbiamo dato: India, Sierra, Sierra, Golf, Charlie e India, Sierra, Sierra, Golf, Echo

T: sì, India, Sierra, Sierra, Golf, Charlie

U: un SH3D

T: e India, Sierra, Sierra, Golf, Echo?

U: pronto?

T: pronto, sì.

U: dunque, mi...mi correggo: India, Sierra, Sierra, Golf, Echo un Atlantic.

T: ah!

U: (verso l'interno: da dove parte questo?) Da Sigonella parte...

T: ok.

U: e sì far la zona fino al punto Bravo.

T: ok.

U: (verso l'interno: Alpha tutta?) cioè questo qui si farà tutta la zona fino al punto Alpha

T: al punto Alpha?

U: sì.

T: a che quota?

U: (verso l'interno: che quota sta? U1: la quota se la sceglie lui e si mette in contatto con gli altri velivoli).

T: senti.

U: dunque, la quota se la sceglie lui e si mette in contatto con gli altri velivoli sulla frequenza di guardia.

T: ascolta...

U: sì.

T: digli pure all' Atlantic se può passare sulla 67,15 in S S B... con noi...

U - 67,15 S S B.

T: oppure con le frequenze del soccorso perché fino lì ci dovremmo arrivare.

U: va bene, senti io lo mando fino al punto Alpha così, per maggior sicurezza, ma penso che lo lascerà fino al punto Condor.

T: va bene...senti importante la quota perché altrimenti di notte si sbattono.

U: senz'altro.

T: oh, ascolta...

U: sì.

T: e l'SH3D?

U: SH3D si chiama invece India, Sierra, Sierra, Golf, Charlie

T: Charlie, allora un SH3D e un Atlantic.

U: sì.

T: l'Atlantic, Golf, Delta?
U: no, l'Atlantic, Golf, Echo.
T: Golf, Echo, ascolta...
U: sì.
T - a che ora sono partiti lo sai?
U: dunque l'SH3D dovrebbe essere partito circa 20 minuti fa da Catania.
T: mi puoi dare l'orario esatto?
U: negativo.
T: ok, l'altro?
U: l'altro... stanno radunando l'equipaggio di allarme.
T: ah, quindi ancora deve partire.
U: esatto, poi da...
T: l' SH3D su, con chi sta in collegamento?
U: (verso l'interno: segna il punto Condor).
T: con Marisicilia?
U: eh?
T – l'SH3D, il Golf, Charlie...
U - sì.
T: che in contatto con Marisicilia...
U: sì.
T: digli a Marisicilia e all'SH3D...
U: sì.
T: se loro possono fare la 67,15, così lì rimaniamo tutti su una frequenza.
U: va bene.
T: ok?
U: sì.
T: senti, poi ti do quando pronto l'altro elicottero da Ciampino...
U: poi?
T: quando pronto a partire l'altro elicottero da Ciampino.
U: senti da... Palermo sono usciti 3 motovedette...
T: aspetta, dammi Palermo.
U: Palermo, mi correggo, due motovedette...
T: mi puoi dire i nomi, le... aspetta un attimo per favore.
U: sì...
T: pronto?
U: sì?!
T: allora 3 Charlie, Papa...non sai i nominativi?
U: cos' il 3 Charlie, Papa? Ah, sì, Delta...
T: le motovedette...
U: sì, i nominativi non li so ancora, questi qua stanno uscendo da

Terrasini.
T: Terrasini?
U: sì.
T: va bene.
U - poi due motovedette che sono uscite da Palermo...
T: Palermo?
U: un rimorchiatore pure da Palermo...
T: sì.
U: poi una nave passeggeri informata.
T: non mi puoi dare i nominativi e le frequenze su cui lavorare?
U: senti, per il momento negativo.
T: va bene.
U: poi cos'è questa notizia dell'affare là, della nave americana?
T: ma qui se...stava parlando il capo controllore che lì ci doveva essere la portaerei.
U: potreste andare più a fondo a questa notizia che qui non ne sanno niente.
T: adesso guarda l'unico modo per poterlo fare chiamare l'Ambasciata e lo sta facendo il capo controllore.
U: va bene, ciao, grazie.
T: ok?
U: ci sentiamo.
T: senti tu tramite i canali lì della Difesa.
U: sì.
T: non puoi interessare Bagnoli?
U: mo' vediamo.
T: importante, capisci?
U: va bene, ciao.
T: ok?
U: sì.
T: ciao.
U: ciao.

La conversazione è registrata su canale 7 dell'RCC utenza RITA 235. Nella perizia Franco era riportata su canale 10. Il capitano Trombetta dell'RSC di Ciampino parla con il tenente Smelzo dell'RCC; dopo essersi scambiati dati tecnici per coordinare il soccorso, l'ufficiale dell'RCC chiede spiegazione della notizia di una portaerei americana, dal momento che nella sala operativa del SOC nessuno sapeva alcunchè sul fatto. Trombetta riferisce che il capo controllore di Ciampino sta cercando di mettersi in contatto con l'Ambasciata americana per conoscere ulteriori notizie. Sempre

Trombetta chiede poi al collega Smelzo di interessarsi anche lui della questione tramite il Comando NATO di Bagnoli.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 20.37: conversazione tra due uomini (U - U1):

U: pronto?

U1: pronto?

U: sì.

U1: allora non c'è nessuna... portaerei in zona.

U: nessuna portaerei?!

U1: no!

U: bene grazie.

U1: nemmeno conoscono nessun traffico.

U: benissimo grazie, arriverla.

La conversazione è registrata su canale 9, collegamento tra il SOC e l'ADOC. Nella perizia Franco era riportata su canale 13. questa comunicazione è la risposta al quesito posto alle ore 20.27Z. Gli interlocutori sono il capitano Patroni Griffi e un sottufficiale dell'ADOC.

Nastro A – Martina Franca:

- Ore 20.42: conversazione tra Marzulli (M) e Lippolis (L):

M: Soccorso?... Pronto?... Pronto?

L: pronto?

M: sì.

L: sono Lippolis, chi che parla?

M: sono Marzulli comandante.

L: ciao, dimmi...

M: è caduto un DC9.

L: un DC9?

M: sì, da Pale... da Bologna diretto a Palermo...

L: da Bologna a Palermo.

M: sì.

L: nostro, dell'Alitalia?

M: del... dell'Itavia.

L: Itavia?

M: Itavia.

L: e allora?

M: niente, stiamo effettuando le ricerche.

L: eh!

M: fino a adesso nulla.

L: volete che venga su?

M: ma non... non penso comandante, noi abbiamo voluto solo avvisare

per... perché il generale pure sì è interessato.

L: (inc.) eh, l'ultima posizione quale stata?

M: e l'ultima posizione stata, non so se lei è... 70 miglia ad Est di Palermo.

L: e questo lo stesso (inc.) dell'altra volta.

M: esattamente.

L: a Nord di Palermo?

M: sì, a Nord di Palermo...adesso abbiamo mandato un HH3F, poi un HH 3D...

L: un HH3F del quindicesimo?

M: del quindicesimo.

L: che avete preso quello di... di Brindisi?

M: come?

L: quello... (inc.)

M: un attimo che non si sente che sta parlando, di...di...dica.

L: avete preso quello di Brindisi?

M: no, quello attualmente no, perché sta a Palma di Maiorca.

L: allora (inc.) ve l'ha dato la Marina?

M: sì, certo, abbiamo mandato un SH 3D della Marina, poi ce n'hanno un altro pronto e poi (inc.) l'Atlantic.

L: (inc.) Atlantic?

M: e sì, l'abbiamo fatto fare (inc.) da Palermo (inc.) pure...

L: e va bene, allora d'accordo così...

M: va bene e...

L: (inc.) e mi mandate a chiamare

M: e un'altra, comandante deve ripetere che non si sente.

L: ho detto se avete dei problemi mi chiamate.

M: sì.

L: mandatemi a chiamare tramite Carabinieri o Finanza.

M: d'accordo.

L: quante persone sono?

M: non si sa comandante, comunque sono 81.

L: 81?

M: settanta... precisamente settantasette passeggeri pi quattro membri dell'equipaggio.

L: (inc.)

M: ha sentito?

L: (inc.)

M: va bene, se so qualcosa mediante Carabinieri.

L: ok.

M: buonanotte comandante.

L: buonanotte.

La conversazione è registrata su canale 9 dell'RCC, utenza automatica del Soccorso. Nella perizia Franco era riportata su canale 13. Il direttore dell'RCC, tenente colonnello Lippolis, informato dai Carabinieri di Maruggio (TA) presso la sua abitazione, contatta la sala del Soccorso e parla con il maresciallo Marzulli, che lo informa dell'accaduto. Egli chiede se è il caso che raggiunga la sala operativa e comunque si raccomanda di essere avvisato in caso di necessità tramite i Carabinieri o la Guardia di Finanza.

5. Le conversazioni telefoniche tra le h.21.19 e le h.21.59.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 21.19: conversazione fra Attanasi (A) e il maresciallo Berardi (B):

B: pronto?

A: chi il maresciallo Berardi?

B: sì.

A: ciao, so' Attanasi.

B: chi?

A: Attanasi, ci siamo sentiti qualche volta per telefono.

B: sì, senti.

A: dimmi.

B: io avrei bisogno dell'ultimo avvistamento della traccia perché (inc.)...

A: sì, sul 39,00 Nord - 13,10 Est.

B: i dati relativi a questa traccia quali erano?

A: 1,26 - 4,40?

B: 1,26 - 4,40.

A: sì.

B: a che ora?

A: alle diciannove e zero, zero zulu.

B: 19,00 zulu.

A: eh, dovrebbe essere questo, in quanto l'ultimo contatto radio che ha avuto con il controllo di Roma, era al livello 2,5,0 a 115 miglia da Palermo, più o meno ci siamo.

B: 2,5,0 (inc. per voce molto bassa) Palermo (inc.)...

A: a Nord?

B: a Nord.

A: radiale, radiale 1-7-7 di Palermo.
B: (inc.) vabbuò non chiudere per cortesia, eh?
A: no, no... pronto, Berardi?...ah, Berardi? Berardi?...
B: pronto?
A: Berardi?
B: sì.
A: senti, per il contatto radio stato perso alle 18.55 con Roma, eh!
B: 18.55?
A: sì.
B: il contatto radio con Roma, alle 18.55.
A: eh, senti.
B: dimmi.
A: può darsi che 'sti cinque minuti siano perché gli enti della difesa, quando non controllano più le tracce danno uno, due, tre, nulle, capito?
B: sì lo so, lo so.
A: ah, lo sai, che quindi l'ultimo avvistamento come orario bisogna prenderlo un po' con le pinze, eh!
B: (inc.) chi era il controllore (inc.)?
A: capitano Patroni Griffi.
B: (inc.)
A: maresciallo Attanasi.
B: Attanasi?
A: sì.
B: (inc.) Barbaro lo conosci?
A: ah, Barbaro, no eh, sono molto più recluta eh!
B: (inc.)
A: no, io m'hanno fatto adesso, l'ultimo bollettino di maggio.
B: ah, sì, auguri.
A: grazie, grazie, Barbaro sta in Turchia sta, lo sai, no?
B: (inc.)
A: sì a Tahiti.
B: da quando?
A: penso che fossero un paio d'anni.
B: un attimo, eh.. no, a 115 miglia da Palermo (inc.)...
A: ah, ehi!
B: eh!
A: Berardi?
B: eh!
A: no, a cento quindici miglia, radiale 1-7-7 da Palermo...

B: radiale, che la rotta?
A: radi... no radiale come punto, diciamo in coordinate, non lo so, comunque, comunque, guarda, senti, segna questa posizione che meglio, Ambra 13, Alpha, un punto stimato della aerovia...
B: Ambra, 13, Alpha.
A: che sarebbe poi la stessa quota che t'ho detto prima.
B: la coordinata che m'hai dato prima.
A: sì, sì esatto.
B: un punto l'Ambra 13 Alpha, vero?
A: esatto, sì.
B: esatto, sì.
B: sì, vabbe', allora, per il momento ti saluto.
A: vabbe'.
B: ciao, grazie.
A: ciao.

La conversazione è registrata sul canale 8, utenza RITA 251. Nella perizia Franco era riportata sul canale 12. Il sottufficiale di servizio al COP, maresciallo Berardi, parla con l'assistente del capo controllore del SOC, maresciallo Attanasi; discutono sull'ultimo avvistamento del DC9.

Nastro A - Martina Franca:

- Ore 21,20: conversazione tra Mangani (M) e un uomo (U):

U: Soccorso?
M: sì, sono Mangani.
U: e buonasera comandante.
M: che si sa?
U: comandante nulla, cioè l'ultimo avvistamento stato a 80 miglia a Nord di Palermo.
M: 80 miglia a Nord di Palermo?
U: sì, poi dopo di che non si è saputo più niente, siamo riusciti a sapere che c'erano settantasette persone a bordo... dentro c'erano 4 eh...bambini da 24 me... al di sotto dei 24 mesi, 11 ragazzi al di sotto dei 12 anni e poi settantasette passeggeri in tutti con 4 membri dell'equipaggio.
M: 80 miglia a Nord di Palermo?
U: sì, ci abbiamo qui le coordinate, vabbe' inutile che adesso...
M: e com'era il tempo?
U: e comandante il tempo che mi hanno dato sull'ultimo punto...
M: sì.
U: non, dava solo 4, 5 ottavi... cioè...
M: sì, ok.

U: e ci stanno 4, 5 ottavi di copertura non...
M: sì, sì.
U: c'era, semplicemente che c'era 'sta corrente a getto in quota...
M: ah, che navi ci sono in zona?
U: e ci sono, stanno partendo da Gaeta, da Napoli, da Palermo...
M: ok, e gli elicotteri non vedono niente, no?!

U: no, niente, ancora non...non hanno avvistato nulla, non abbiamo saputo, c'è anche un'Atlantic.
M: in zona, eh!
U: sì, un Atlantic, un SH 3D, un HH3F e stiamo, e stiamo riempiendo la zona di navi anche...
M: va bene grazie.
U: prego.
M: sono a casa io, eh (inc.)...
U: buonasera comandante.
M: buonasera.

La conversazione è registrata su canale 9 dell'RCC, utenza automatica del soccorso. Nella perizia Franco era registrata su canale 13. Il comandante del ROC, generale Mangani, chiede al personale dell'RCC, nel caso il maresciallo Marzulli, le novità sull'incidente.

Nastro D- Martina Franca:

- Ore 21.20: conversazione tra Patroni Griffi (P), Acampora (A) e Di Micco (D):

A: pronto?
P: capitano Patroni Griffi, chi parla?
A: maresciallo Acampora, dica?
P: Acampora, c'è il capitano Abate?
A: c'è.
P: me lo può passare, per piacere?
A: sì, sì, un attimo solo...
D: pronto?
P: Abate?
D: sono Di Micco, mi dica.
P: sono Patro... chi è che parla?
D: Di Micco.
P: ah, vabbè parlo con lei, senta un po'...
D: ha telefonato quello là, il colonnello dello Stato Maggiore...
P: sì, che ha detto?
D: voleva delle notizie e io ho detto: deve rivolgersi al terzo settore perché è l'ente coordinatore.

P: ok, perfetto, senta un po', una cosa volevo sapere...

D: mi dica.

P: siccome sto mettendo qua tutto per iscritto...

D: sì.

P: dagli orari, da tutto, secondo me senz'altro è l'Alpha, Golf che ci avevate dato voi, senz'altro...

D: sì comunque vi ho mandato due, eh?

P: sì, lo so, lo so, dico, ma senz'altro sarà questo.

D: sì.

P: comunque voglio sapere questo, voi, cioè, quando ricevete il traffico da, da quello (di linea)...

D: sì.

P: voi con, la vostra identificazione non correla il, i piani di volo?

D: no, perché c'è la zona di (freeplot), quella lì...

P: quindi, in quella là automaticamente ... ho capito.

D: automaticamente per noi è (friendly) .

P: ho capito, ho capito.

D - noi non sappiamo chi è sappiamo che era (friendly) e basta.

P: ho capito, quindi non vi interessate.

D: non possiamo, prima noi potevamo correlare il piano di volo con la traccia.

P: sì, sì, sì.

D: adesso non più.

P: vabbe, siccome dovevo mettere, ti ho voluto chiedere questo, devo mettere (inc.)...vabbé, grazie, eh!

D: solo se è un decollo da Roma noi, in genere, possiamo correla', correlare il...

P: sì, sì, sì.

D: perché ci passa il piano di volo il (NIMA) no?!

P: sì, sì, vabbè, ok, grazie.

D: comunque hanno saputo, io comunque le volevo dire una cosa...

P: dica, dica.

D: sono stato in contatto con la, con l'elicottero...

P: sì.

D: gli ho detto che se ci aveva notizie da comunicarci...

P: sì.

D: doveva salire di quota e chia...e chiamarmi sulla frequenza di guardia, fino ad adesso non mi ha comunicato niente, noi stiamo qua.

P: va bene grazie, arriverla.

La conversazione è registrata sul canale 14, collegamento tra il SOC e

capo controllore di Licola. Nella perizia Franco era registrata sul canale 20. Il capo controllore del SOC chiede del suo omologo di Licola, capitano Abbate; interviene il maresciallo Di Micco e senza dare alcuna giustificazione del fatto che non rispondesse il capo controllore capitano Abbate, riferisce che aveva chiamato un colonnello dello Stato Maggiore; costui aveva richiesto notizie, che però non gli erano state date, in quanto avrebbe dovuto richiederle direttamente al SOC. Successivamente parlano delle tracce trasmesse da Licola al SOC correlabili con il DC9.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 21.32: conversazione tra Attanasi (A), Berardi (B), il capitano Patroni Griffi (P) e il tenente colonnello Giangrande (G):

B: pronto?

A: Berardi?

B: sì.

A: Attanasi, che c'è?

B: niente, quando vi chiamiamo noi non rispondete mai?

A: eh, non abbiamo ricevuto la chiamata, eh?

B: (inc.) aspetta che ti passo l'ufficiale di servizio.

A: come?

B: ti passo l'ufficiale di servizio.

A: sì, sì.

G: pronto? pronto?

P: pronto?

G: pronto?

P: capitano Patroni Griffi, chi parla?

G: eh, il tenente colonnello Giangrande.

P: prego?

G: tenente colonnello Giangrande.

P: mi dica?

G: senta, a noi ci serve quella comunicazione, che il velivolo stato avvistato, l'ultimo rilevamento

P: sì.

G: sì.

P: colonnello le dico questo, i nostri (siti) radar, pronto?

G: su 39,00 Nord - 13,20 Est...

P: no, comandante, il punto esatto...

G: (pronto?)

P: comandante?

G: eh?

P: l'ultimo punto di contatto...

G: pronto?
P: l'ultimo punto contatto radio...
G: (inc. per sovrapp. voci)
P: mi sente?
G: pronto?
P: pronto, mi sente?
G: pronto?
P: mi sente, pronto?
G: eh, vi sento male.
P: e ora mi sente?
G: non la (inc.)
P: l'ultimo cont... l'ultimo punto del contatto radio, mi sente?
G: sì.
P: 40,00 Nord - 13,20 Est.
G: sì.
P: noi, come Difesa, abbiamo osservato una traccia in quella posizione.
G: sì.
P: alle 19.00 che potrebbe essere correlata al velivolo, al DC9.
G: eh!
P: per questa posizione non dei nostri (siti) radar ma del controllo, contatto radio col controllo...
G: controllo, quindi 40 Nord, non 39?
P: 40 Nord, 40 Nord e 13,0, 13,20 Est.
G: ah, eh, invece mi avevano dato 39 Nord (inc. per sovrapp. di voci)
P: no, no, no sbagliato, sbagliato, no, no non 39, 40 Nord.
G: 40 Nord, e allora mi torna, va bene.
P: va bene?
G: d'accordo, grazie.
P: arriverla.

La conversazione è registrata su canale 8, utenza RITA 251. Nella perizia Franco era riportata su canale 12. Il tenente colonnello Giangrande, ufficiale di servizio al COP, chiede alcuni chiarimenti sull'ultimo avvistamento del DC9 e parla con il capitano Patroni Griffi.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 21.37: conversazione tra due uomini, maresciallo Acampora (U) - maresciallo Attanasi (U1):

U: pronto.

U1: scusate, voi quell'Alpha, golf, 266 l'avete data in cross tell a Moro

U: non ho capito? La 6...

U1: l'Alpha, Golf 266 l'avete passata?

U: certo.
U1: l'avete passata in cross tell a Moro?
U: sì, sì.
U1: va bene, grazie.
U: ciao.

La conversazione è registrata su canale 14 collegamento tra il SOC e il capo controllore di Licola. Nella perizia Franco era riportata su canale 20. L'assistente del capo controllore del SOC, Attanasi, chiede a Licola, Acampora, se la traccia AG266 l'hanno trasmessa in cross tell a Marsala, e riceve risposta affermativa.

Nastro C - Martina Franca:

- Ore 21.40: conversazione tra Smelzo (S) e generale Mangani (M):

S: pronto?
M: sono il comandante, buonasera.
S: buonasera comandante, tenente Smelzo.
M: allora Smelzo, niente?
S: niente comanda', c'abbiamo un elicottero SH3D che sta tornando indietro per avverse condi meteo...
M: perché che succede, piove lì?
S: eh... sì, praticamente sì, ha trovato...
M: brutto?
S: buriana.
M: buriana addirittura?!
S: sì, poi allora abbiamo 2 HH3F nella zona superiore e un Atlantic nella zona inferiore che copre, c'abbiamo pronto un altri... due Atlantic per dare il cambio, c'abbiamo altri mezzi navali che stanno partendo sia da Napoli che da Palermo, due fregate con elicotteri a bordo che stanno per partì da Napoli, appena riesco a trovare tutta la gente (apposto) ... poi un'altra cosa ci incominciano a telefonare giornalisti, possiamo dare notizie o no?
M: ma mi sembra che... la, la radio abbia dato quelle, quasi tutto quello che sapevate voi, quindi... dategli che si rivolgano alle prefetture che non rompano le scatole, va...
S: alle prefetture, va bene, perché da Bari poi gli dicono di rivolgersi a noi, quindi è un palleggiamento continuo.
M: eh, a Bari lì alla...
S: alla (Regione)
M: voi state zitti, non di... non dite granchè certa gente poi si monta la testa... piuttosto dite che si rivolgano a Bari, all'ufficio lì, come si chiama quel dottore dai...

S: vabbè, noi diamo soltanto notizie generali come già detto prima.
M: esatto... capito, piuttosto una cosa, non sapete mica la... la Saratoga dov'è?
S: ecco, ci siamo informati anche di questo particolare... eh... da, come si chiama dal West Star e dal SOC e cioè... e anche da Bagnoli.
M: eh!
S: ci hanno escluso nel modo più assoluto che si trovasse in quella zona, mentre il personale della R... della RIV di Roma...
M: sì.
S: aveva sentito traffico americano in quella zona.
M: eh... vabbè, fate accertare se non ci fosse stato qualche (pollaccione) che si è scontrato, eh... eh!
S: eh...s, queste comunque so cose abbastanza delicate, noi facciamo quello che è possibile, non penso che me lo vengono a dire a me, al limite.
M: ma... ma West Star può fare una.
S: sì, questo sì, posso sollecitare West Star.
M: eh sì.
S: questo sì, e cosa che io farò, perché...
M: sì.
S: prima abbiamo già fatto un'azione in tal senso e ci hanno risposto in modo negativo. Un'altra cosa, sta per veni' anche il colonnello Lippolis che viene a dare una mano.
M: ok va bene, grazie.
S: nient'altro comandante, eh arrivederci.
M: però mi raccomando, le informazioni via Bari, o via... via al (inc.), eh... le date al COSMA laggiù, quelle che... non vi fate prendere in castagna a sparare nominativi di navi, di roba...
S: no, no, no, assolutamente io già ne ho liquidato uno, insomma, appunto, volevo anche il suo punto di vista per saperne, per avere, diciamo, conforto, così...
M: no, no, no, niente, niente, poi... cominciano a montare piuttosto riparlare con West Star e dite di questo... di questa incongruenza fra la RIV e la risposta di prima.
S: va bene comandante.
M: ok, grazie.
S: arrivederla.

La conversazione è registrata su canale 9 dell'RCC, utenza automatica del soccorso. Nella perizia Franco era registrata su canale 13. Il generale Mangani chiede al tenente Smelzo di conoscere la posizione della Saratoga e

se qualche “pollaccione” si sia scontrato con il DC9, cioè se vi sia stata collisione con qualche velivolo militare.

Canale 22 - Marsala

- Ore 21.44Z: conversazione tra Moro tenente Muti e maresciallo Attanasi (X):

Moro: sì avanti ... pronto?

X: pronto?

Moro: pronto?

X: scusate, pronto, mi sentite?

Moro: eh?

X: mi sentite?

Moro: sì, sento.

X: oh ... eh ... quello sopra voi...

Moro: sì.

X: Barca vi ha passato in cross tell quell'Alpha Golf 266, no.

Moro: Alpha Golf?

X: 266.

Moro: beh!

X: e potrebbe essere, diciamo al 99 per cento quell'aereo là, il DC9.

Moro: sì.

X: voi ... voi non l'avete visto per niente, no?!

Moro: non è stato controllato per niente.

X: eh, no, non è casomai che avete controllato in quella posizione qualche altro aereo ... qualche altro aereo, magari, con una rotta diversa ... cioè stiamo cercando un po' di dar ... diciamo

Moro: no, no, no, comunque ecco, eh ... nel ... pronto?

X: sì.

Moro: e le passo l'identificatore così saprà dirle meglio.

X: quello che stava in quel momento allora eh!

Moro: eh, sì, sì.

Il maresciallo Attanasi, dopo che si è accertato presso Licola, alle 21.37, che la traccia AG266 è stata trasmessa in cross tell a Marsala, chiede le relative notizie. Risponde il guida caccia tenente Muti, il quale diceva che il DC9 non l'hanno mai controllato e in seguito lo mette in contatto con l'identificatore che si trovava in servizio al momento della scomparsa. Si sente l'ufficiale che chiama il sergente maggiore Loi.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 21.45: compongono varie volte il numero di telefono, nessuno risponde. Durante il segnale di libero si sente all'interno la seguente

conversazione tra tre uomini (U tenente Smelzo - capitano Patroni Griffi (U2):

U: senti verrà il colonnello Lippolis.

U2: sì.

U: no, questo vabbe', lo devo dire a lui, ha detto il generale di informarsi con West Star se c'è.

U2: ho capito, portaerei americana, traffico americano.

U: sì, perché.

U2: nessuno, ma nessuno, non ci sta.

U: lui dice non che c'è stato qualche americano che si sia scontrato con l'Itavia

U2: lui mi ha detto, ho chiamato West Star, ho chiamato (inc.) sia portaerei che traffico di altra natura americano non ci sta, dice i radar nostri non hanno visto, in tutto il pomeriggio (inc.) non hanno visto (inc.).

U: e no, perché la RIV di Roma l'ha visti.

U2: e più a (inc.) non so a chi rivolgermi, io (inc.)

U: e non lo so, ha detto di provare un'altra volta con quello là.

U2: c'è stato un velivolo americano che ha decollato da... c'è un velivolo americano che decollato da Catania ma dopo (inc.).

U: dopo (inc.), vabbe', tutto qui insomma mi aveva detto di fare un altro tentativo, perché se tu mi a...

U2: vogliamo chiedere a Sigonella se dicono che ci sta qualche altra cosa?

U: sì, sì, sì, sì...

Questa conversazione avviene all'interno del ROC tra il capo controllore del SOC, capitano Patroni Griffi e l'ufficiale del Soccorso, tenente Smelzo; quest'ultimo comunica che sta arrivando il tenente colonnello Lippolis e precisa altresì che il generale Mangani gli ha detto di accertarsi se qualche americano si sia scontrato con il DC9.

Canale 22 - Marsala:

- Ore 21.47: conversazione Abate da Moro e Attanasi:

Abate: pronto? ... Sono il sergente Abate, chi parla?

Attanasi: maresciallo Attanasi.

Abate: mi dica maresciallo.

Attanasi: eh quando Barca vi ha passato in cross (inc.) quell'Alpha Golf 266, no?!

Abate: eh!

Attanasi: oh, voi in quella zona lì non avete visto?

Abate: no, no, niente.

Attanasi: nessun velivolo?

Abate: no, comunque ... a me Palermo mi ha detto che quello che diceva Barca ... era una cazzata

Attanasi: perché?

Abate: perché, eh ... mo' il motivo non lo so, no, pero' io l'ho avvertito quando Barca mi ha detto ai 45 ... alle 19,45 che hanno avvistato su Ponza ai 5 ...

Attanasi: ma era le 18, 45.

Abate: no.

Attanasi: anzi per l'esattezza alle 18,50.

Abate: no, a me l'ha comunicata alle 19,45, no?! E allora alle 18,50

Attanasi: Abate non ti confondere con gli orari.

Abate: no, no, marescià, ... aspetti ... Barca l'ha identificata, l'ha vista su Ponza alle 18,50 ... oh, però a me ... me l'ha detto alle 19,45 questo fatto, no?! ... Oh, poi alle 19,00 stava sull'Ambra 13 Bravo ... ed era l'Alpha Golf 266.

Attanasi: guarda, se tu mi dici che Barca te l'ha dato alle 19,45.

Abate: eh, poi mi ha detto che voi stavate ... cioè vi stava facendo il plottaggio di questa traccia a voi.

Attanasi: stiamo parlando di una traccia delle 18,50, non delle 19,45 eh!

Abate: eh, e quella là delle 18,50 ... lui me l'ha data a me sulla linea dello sto... alle 19.45.

Attanasi: eh!

Abate: come ... come orario comunicato a me.

Attanasi: cioè (inc.) ormai non più come avvistamento, ma come informazione.

Abate: come traccia da plottare, che vi stava plottando a voi per informazione. Oh, io adesso di 'sto fatto.

Attanasi: sì.

Abate: ho avvertito Palermo, gli ho detto, dico: vedi che c'è stato Barca che l'ha avvistata su Ponza alle 18.50.

Attanasi: praticamente allora Barca a te non te l'ha data alle 18.50 bensì te l'ha dato un'ora dopo.

Abate: sì, perché gliel'ho chiesta io.

Attanasi: e solamente così per ...

Abate: sì, eh, eh, eh ... e poi ... io gli ho detto 'sto ... 'sti particolari, no?! Cioè quello che m'aveva detto Barca a me, che l'oro l'avevano vista su Ponza ai 50, che a 00 stava sull'Ambra 13

Attanasi: vabbè, abbiamo assodato questo fatto qui.

Abate: e Palermo, scusa, Palermo mi ha detto che è una cazzata.

Attanasi: e perché?

Abate: mo' non lo so, dice guarda digli a Barca che è una cazzata, che è impossibile che stava là sopra a quell'orario.

Attanasi: alle 19.00?

Abate: alle 18 eh ... alle 19.00 ... sull'Ambra 13 Bravo.

Attanasi: no ... Ambra 13 Alpha a quell'ora

Abate: Alpha.

Attanasi: Papa Kilo.

Abate: eh, eh, eh!

Attanasi: ah, (inc.)

Abate: comunque lui ha detto che è una cazzata, mo' non lo so se è vero.

Attanasi: comunque può darsi che dato che quelli c'hanno ancora ... l'altro sistema, no?!

Abate: eh!

Attanasi: è facile che l'abbiamo dato in (inc.) e sia arrivato lì, hai capito?

Abate: ah, ah, ho capito.

Attanasi: capito?

Abate: sì.

Attanasi: non lo so, tu non lo so se sei ... ci sei arrivato ... con l'altro sistema?

Abate: marescià, io è 8 anni che sto a Marsala, eh!

Attanasi: e allora lo sai.

Abate: l'ho fatto, ho fatto i turni pure per ... là, quindi...

Attanasi: allora lo sai, cioè...

Abate: senti...

Attanasi: sì, il fatto, perché l'ultimo contatto radio è stato ai 55, no?!

Abate: eh!

Attanasi: e Barca dice ...

Abate: sì, gliel'abbiamo detto noi, cioè...

Attanasi: ah, glielo avete detto voi, quindi, quei 5 minuti, quello spostamento, può darsi che siano delle battute in (inc.)

Abate: eh!

Attanasi: capito?

Abate: comunque sta, l'elicottero, il Kilo...

Attanasi: sì, sì, lo sappiamo, lo sappiamo.

Abate: quindi più di quello...

Attanasi: no, io adesso ti volevo chiedere un'altra cosa...

Abate: eh!

Attanasi: ti volevo chiedere un'altra cosa verso quell'ora, verso le 18.50.

Abate: sì.

Attanasi: pronto?
 Abate: sì, sì, sto qua.
 Attanasi: verso le 18.50 più o meno in quella zona la, Papa Lima...
 Abate: eh!
 Attanasi: almeno voi il traffico friendly lo registrate da qualche parte o no?
 Abate: noi ci abbiamo il registro che registriamo tutta la... tutti i piani di volo, pure quelli che ci passa Barca.
 Attanasi: no, no io parlo come battuta.. come battuta del traffico.
 Abate: no, no, noi ... viene registrato tutto tramite (Giacomino).
 Attanasi: eh, anche il traffico friendly?
 Abate: tutto, tutto quanto...da noi ci sta un fatto che noi abbiamo visto... che poi l'abbiamo pure chiamato in frequenza sulla guardia... il Kilo Mike 153.
 Attanasi: e che c'era?
 Abate: era un Boeing 720 diretto a Malta, l'abbiamo chiamato in frequenza e gli abbiamo detto se...lui aveva visto qualche cosa, aveva sentito qualche aereo, ha chiamato pure lui sto' velivolo se... Itavia 870... l'ha chiamato pure lui perché stava su Palermo e l'ha fatto...l'ha chiamato un paio di volte, però lui dice: io non l'ho visto (inc.) e tanto meno mi sta rispondendo
 Attanasi: senti una...una cosa...
 Abate: eh... comunque guardi secondo me questo qua sotto non c'è mai arrivato.
 Attanasi: sì, sì, è chiaro senti, una cosa...
 Abate: eh!
 Attanasi: eh, voi il traffico friendly quindi lo registrate tutto?!
 Abate: certo noi...tutto quanto viene registrato.
 Attanasi: oh, una cosa eh... più o meno ogni quanto tempo viene cancellato quel traffico?
 Abate: no, niente, quello viene registrato sui nastri...
 Attanasi: e la pizza poi rimane?
 Abate: certo!
 Attanasi: ah, va bene.
 Abate: come resta pure...il...la...sulle frequenze, no?!
 Attanasi: sì, sì, sì, no perché probabilmente bisognerà fare la...
 Abate: la data reduction.
 Attanasi: a data reduction, sì.
 Abate: ma comunque non c'è stata perché...
 Attanasi: no, no, noi vogliamo sapere un'altra cosa vogliamo sapere...

Abate: eh!

Attanasi: perché, eh...perché...non lo so c'è qualche supposizione...casomai ci sia stato qualche dirottamento, capito?

Abate: ah, comunque guardi per quel periodo, cioè per quella... perché c'era prima un aereo in un primo momento l'identificatore MIO si era preoccupato, no, che c'era mo' il... mo' glielo dico il nominativo, dunque era Bravo Mike 330 o 390 che veniva da Roma diretto a Palermo...

Attanasi: e che cos' era?

Abate: era un DC9, questo però è sceso sull'Ambra 18...

Attanasi: ho capito.

Abate: allora quello là ha detto, dice: probabilmente cioè si è preoccupato, no?! Dice: non è che quello là che noi stiamo cercando al posto di scendere sulla 13...se n'è andato sulla 18?

Attanasi: ho capito.

Abate: ed è l'unico traffico che abbiamo visto prima...

Attanasi: ho capito.

Abate: poi abbiamo chiamato Palermo, dico: guarda così, così...dice: no, era quello là che veniva da... Roma.

Attanasi: quell'ora lì, l'unico...l'unico questo DC9 dell'ATI che avete controllato?

Abate: no, questo qua è l'unico sulla 18.

Attanasi: e poi quello (inc.)

Abate: sulla 13 il Kilo Mike che andava a Malta.

Attanasi: altro traffico non avete...

Abate: niente, niente, niente.

Attanasi: va bene, no perché, vabbè, casomai ripeto c'è qualche richiesta di...

Abate: vabbè, in caso qua stiamo, quindi.

Attanasi: vabbè, ciao.

Abate: ciao.

Questa conversazione è la prosecuzione della conversazione tra il maresciallo Attanasi e il tenente Muti; infatti, invece che il sergente maggiore Loi, interviene all'apparecchio il sergente Abate che intrattiene una lunga conversazione nella quale i due sottufficiali parlano della traccia che ha segnalato Licola, l'AG266, avvistata alle 18.50. L'operatore di Martina Franca fa presente che occorre effettuare la riduzione dati; di contro l'operatore di Marsala non fornisce alcuna risposta in tal senso ed introduce un altro argomento; fa presente comunque che la traccia in cross tell,

l'AG266, l'ha ricevuta da Licola dopo circa un'ora perché gli veniva richiesta.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 21.54: conversazione tra Trombetta (T), un uomo (U) e Smelzo (S):

U: Soccorso?

T: (inc.)

U: pronto?

T: Smelzo per piacere.

U: chi è?...Chi è?

T: Trombetta.

U: un attimo che sta parlando con i Carabinieri di Palermo, eh!

T: sì.

U: un attimo in linea...

pausa

(parlano all'interno dell' approvvigionamento del carburante)

S: sì...Pronto? (fischia).

T: oh!

S: Toni' dimmi.

T: senti un po', sei riuscito a senti' qualcosa per gli americani?

S: dunque West Star mi ha negato l'esistenza di portaerei in zona

T: quindi non esiste traffico militare in quella zona.

S: così sembra.

T: oh, qui è sparito un aereo!

S: e chi è?

T: eh, sparito un aereo perché quello non ha... ne ha detto A, B, C e nemmeno ha messo la radiolina di emergenza.

S: chi è?

T: eh, sempre quello de... questo qui del DC9.

S: sparito?

T: eh, è sparito, due so' le cose o esploso in volo o qualcuno se lo sta a porta' a spasso per il mondo.

S: dirottamento?

T: un ipotesi, eh!

S: ho capito... ma possibile che l'abbiano dirottato questo senza dire nè a nè i e nè o?

T: ma che ne so! Senti...

S: sì.

T: Marsala potresti interessare Marsala per vedere se loro hanno visto del traffico strano eccetera nel, col loro radar?

S: va bene, chiederò.

T: eh?
 S: chiederò.
 T: vabbe'
 S: senti, ho interessato da...
 T: e (inc.) da parte degli americani lungo quella fascia non c'era niente?!
 S: sì.
 T: eh?
 S: sì, un'altra cosa...
 T: eh!
 S: ho interessato i Carabinieri di Palermo.
 T: sì.
 S: per trovare, dato che non riesco a parlare con Palermo per vedere di sensibilizzare la torre a trovare l'HH a trovare Gip 4 per l'HH.
 T: perché non lo voleva trova'?
 S: no, perché la torre non riescono a contattarla.
 T: ah, va bene.
 S: va bene.
 T: ok.
 S: ciao.
 T: ciao.

Il capitano Trombetta dell'RSC di Ciampino parla con il collega Smelzo dell'RCC; quest'ultimo gli riferisce che West Star gli ha comunicato che non vi è alcuna portaerei nella zona. L'ufficiale di Ciampino chiede di interessare nuovamente Marsala per avere notizie.

Canale 22 – Marsala:

- Ore 21.59Z: conversazione tra Abate da Moro, Patroni Griffi e X (Attanasi):

Patroni: pronto?
 Abate: sono il sergente Abate, chi parla?
 Patroni: capitano Patroni Griffi.
 Abate: e per cortesia me lo può passare quel maresciallo che ho parlato poco fa?
 Patroni: un attimo.
 Abate: grazie, buongiorno.
 X: dimmi Abate.
 Abate: senta, io poco fa mi sono dimenticato di dirle un'altra cosa
 X: sì.
 Abate: in quel momento, quei 5 minuti, 10 minuti, stavamo incominciando per fare la manfrina là, no?!... Quindi

probabilmente mica ha registrato tutto non lo so mo', dovremo vedere in caso...

X: vabbè.

Abate: capito? Che avevamo staccato per carica il programma quello là

X: va bene.

Abate: al 50 per cento può darsi pure che manco quella là abbia registrato.

X: va bene.

Abate: comunque di norma si registra tutto.

X: quando fate il passaggio. No, per quella...quella manfrina lì l'avvistamento funziona o no?

Abate: sì, sì, certo...cioè...al posto del...dell' automatico, no?

X: ho capito.

Abate: ce li passa sul sistema vecchio che usavamo...

X: ho capito, va bene.

Abate: capito?

X: no, l'importante che ci sia sempre, che non ci sia delle pause...

Abate: no, no, ma al limite guarda sarà stato 5 minuti proprio...ma in 5 minuti s'è persa insomma.

X: vabbè, con quel fatto che è successo magari pure per un minuto, no, dico.

Abate: ma comunque se ci fosse stata la traccia l'avremmo vista...sia in una parte o l'altra l'avremmo vista... capito?

X: va bene, ciao.

Abate: sì, ciao.

Il sottufficiale di Marsala, Abate, ricollegandosi alla precedente conversazione delle 21.47 con il maresciallo Attanasi, gli comunica che si è dimenticato di riferire che in quei momenti il sito era impegnato per la preparazione della "manfrina", cioè dell'esercitazione Synadex e quindi qualche minuto di registrazione è andato perso.

6. Le conversazioni telefoniche tra le h.22.03 e le h.22.39.

Nastro C - Martina Franca:

- Ore 22.03: conversazione tra Malfa da Crotone (M) e un uomo (U):

U: sì?

M: sono il maresciallo Malfa da Crotone.

U: maresciallo?

M: Malfa da Crotona.
U: di che cosa? Dell'Aeronautica?
M: sì.
U: mi dica.
M: dunque il...capitano dei Carabinieri del...di Crotona...
U: eh!
M: mi ha chiesto delle particolarità o delle informazioni di un incidente di un DC9.
U: perché l'ha chieste?
M: ma non lo so, io...
U: e guardi purtroppo, siete interessati direttamente alle operazioni di ricerche?
M: no, noi no.
U: ecco, guardi io purtroppo sono direttamente interessato...
M: ho capito.
U: quindi ho i minuti contati, se sono notizie importanti per la ricerca...me le dica, altrimenti non posso darle notizie.
M: va bene, siccome il capitano dei Carabinieri... il comandante dei Carabinieri di Crotona...
U: eh!
M: voleva sapere delle informazioni circa questo incidente.
U: guardi non le posso dire ancora niente di...di sicuro.
M: d'accordo.
U: la ringrazio.
M: ecco, bravo, grazie a voi altri, allora io posso dire che ancora non si sa niente.
U: esatto.
M: va bene, grazie.
U: grazie.
M: arrivederla.

La conversazione è registrata su canale 9 dell'RCC, utenza automatica del Soccorso. Nella perizia Franco era registrata su canale 13. Il maresciallo Malfa del distaccamento aeroportuale di Crotona chiede notizie dell'incidente al collega Marzulli dell'RCC, notizie a lui richieste dal capitano dei Carabinieri della Compagnia di Crotona, Inzolia Vincenzo.

Nastro C - Martina Franca:

- Ore 22.06Z: conversazione tra Marzulli (M), Smelzo (S) e Trombetta (T):

M: pronto?
T: eh, Marzulli.
M: sì.

T: Trombetta, senti adesso con la Marina...

M: sì.

T: siamo d'accordo di far dare il cambio a quello che va via, l'Atlantic, al Golf, Echo.

M: sì, ho parlato io poco fa.

T: esatto, parte...un Atlantic da...Elmas.

M: sì.

T: e il nominativo va bene Golf, Golf?

M: (verso l'interno: Golf, Golf primo nominativo, no per il primo aereo...cioè l'Atlantic che deve dare il cambio a quell'altro) no, un attimo, ti passo Smelzo perché...

S: Toni'.

T: eh!

S: senti un poco dalla Difesa, mi hanno detto che il (inc.) di Licola ha controllato una traccia fino al 39,10.

T: aspetta, aspetta che prendo nota...39,10.

S: 13.20.

T: fino a che ora?

S: fino alle 21,13 Bravo...

T: Bravo, eh! su...chi Licola?

S: sì.

T: aspetta che me lo guardo sulla carta 39,10 e 13,20, comunque va bene quel nominativo Golf, Golf?

S: ah, dopo il Foxtrot (inc.) vero?

T: sì.

S: sempre un'Atlantic.

T: sì, per il prossimo.

S: va bene.

T: va bene?!

S: sì

T: aspetta un attimo in linea, eh!

S: sì (verso l'interno: parlano dei problemi relativi al rifornimento velivoli)...

T: pronto?

S: sì.

T: guarda, senti ho l'impressione, eh...e chiedi conferma a Licola.

S: sì.

T: che la traccia che ha avvisato potrebbe essere l'Air Malta che seguiva di 10 minuti il DC9.

S: un attimo (verso l'interno: la traccia che avete...che Licola ha

controllato, non era quella dell'Air Malta?...che seguiva di 10 minuti il DC9?...Non lo sa, non lo può dire di chi (inc.)...dunque, non lo sa e non lo può dire.

T: eh...il fatto è questo...

S: cioè (inc.) e basta...(inc.) e basta.

T: vabbe', noi ne teniamo in debito conto per...durante la ricerca.

S: ecco.

T: ... non sa nemmeno a che quota l'ha visto?

S: (verso l'interno: a che quota?) un attimo (verso l'interno: capitaneria di porto) 260.

T: a livello 260, eh!

S: sì.

T: e allora è l'Air Malta...allora quello, 260?...oh, sicuro 260?

S: eh?

T: a livello 260?

S: (verso l'interno: sicuro 260?)...sì, sì.

T: perché se è quello il livello probabile che sia quello perché l'Air Malta viaggiava a 360.

S: sì, allora è il nostro.

T: il nostro?

S: uhm...

T: senti un po', sotto mano chi c'hai?

S: di che cosa?

T: cioè l'Atlantic a che punto è adesso?

S: io non ce l'ho il contatto con l'Atlantic.

T: vabbe', senti io intanto mando l'Atlantic su... dipende dal punto dove sta lui.

S: eh!

T: sennò lo mando in quella zona e poi ci faccio dirottare l'HH3F che sta sul punto Condor.

S: cioè no, io direi 'na cosa, vabbe'...prima noi sul punto Condor mandiamo quell'altro HH3F.

T: no, eventualmente se l'Atlantic avvista qualcosa...

S: sì.

T: ci mandiamo l'HH3F che sta sul punto Condor...

S: sì.

T: va bene?!

S: va bene.

T: ciao.

S: ciao.

La conversazione è registrata su canale 9 dell'RCC, utenza automatica del soccorso. Nella perizia Franco era registrata su canale 13. Gli ufficiali dell'RSC e dell'RCC si scambiano i dati del DC9 avvistato da Licola. Quando Smelzo comunica che Licola l'ha seguito fino alle 21.13, dall'altra parte Trombetta gli fa presente che forse Licola ha seguito l'Air Malta. Conosciuta la quota 260, Trombetta dice che allora si trattava del DC9 poiché l'Air Malta aveva una quota di 360.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 22.22: conversazione tra Patroni Griffi (P) e maresciallo Acampora (U):

U: pronto?

P: l'Alpha, Juliet 421 che ci state plottando cos'è?

U: glielo dico subito... comunque questo (voce interna: senti, per cortesia dalla torre di Palermo Punta Raisi, di contattare immediatamente il soccorso di Martina, eh, io non riesco a parlare con loro, di richiamarmi) Henri, Charlie 141 un militare, eh!

P: Charlie 141?

U: sì.

P: occhio, ho visto dei baffoni, perciò...ok.

La conversazione è registrata sul canale 14, collegamento tra il SOC e capo controllore di Licola. Nella perizia Franco era registrata sul canale 20. Il capitano Patroni Griffi chiede al maresciallo Acampora di Licola a quale velivolo appartiene il plottaggio della traccia AJ421. La voce interna è quella del tenente Smelzo.

Nastro C - Martina Franca:

- Ore 22.39Z: conversazione tra un uomo (U), Mangani (M) e Lippolis (L):

U: Soccorso?

M: sì, sono Mangani, buonasera.

U: un attimo che le passo il comandante.

M: sì.

L: buonasera comandante.

M: allora? Buonasera.

L: buonasera a lei, e ci sono delle discordanze tra di noi, la Difesa che lo batte in un punto a quello che sto controllando adesso e... un punto che mi hanno dato da Roma.

M: cioè?

L: e cioè, a (Napoli) hanno battuto un Condor e noi lo batti...in 13,04 - 39,35 invece la Difesa lo batte...39,20 - 13,10

M: che discordanza c'è?

L: beh, dal 38 al 20...eh, vabbè...(verso l'interno: incompet. per

sovrapposizione di più voci)

M: e che ci fa?

L: eh?

M: e che posizione sarebbe più o meno?

L: eh...non ancora le...abbiamo le coordinate sul...

M: no, no, no, non importa tanto bastava, approssimativamente.

L: beh, insomma orientativamente a 60 miglia da Palermo, e beh, è sceso un pochino insomma rispetto a quello che era la nostra, (inc.) un pochino da un lato.

M: e cosa fai?

L: eh, niente, eh...andava a Palermo da quel punto non si sa più niente.

M: ma cosa hanno trovato, niente?

L: niente, adesso c'abbiamo...(dall'interno gli dicono che un HH3F rientra per fine ore e un altro è inefficiente) che bellezza! Bene, il nostro gloriosissimo quindicesimo stormo rientra per fine ore e un altro che è inefficiente...in questa zona c'è brutto tempo, eh... perché...

M: e lo so

L: ma comunque la (inc.) è passata là allo stretto e sta andando sulla zona... due navi una è sede a Napoli, no?! Allora, mezzi navali: un rimorchiatore Prometeo, una fregata Alpino più la fregata Orsa, una nave Carducci e l'ACP 307 di Gaeta, poi ci sono due CP, un 2038 e un 2046 e una motovedetta della Guardia di Finanza...

M: l'Atlantic?

L: questi sono da Palermo...l'Atlantic c'è... (verso l'interno: no, Napoli e quelli sotto so da Palermo) ... Poi c'è 2 HH3F del quindicesimo che hanno fatto quella brutta fine e c'è l'Atlantic di Catania e un SH 3D... di Catania.

M: e l'Atlantic è in zona?

(Dall'interno: varie voci poco comprensibili)

L: ah, quindi c'è un altro SH3D pronto su Palermo eventualmente per andare a fare i recuperi.

M: e l'Atlantic è in zona sì?!

L: (ripete la domanda all'interno) sì, sì...e c'è un altro Atlantic pronto per il cambio eventualmente.

M: ma non tro... niente, niente, niente!

L: e beh comandà ma mò...

M: e, e altro.

L: se c'erano tre (inc.) era l'unica cosa da fare, era prendere 3, 4 HH3F, SH3D metterli a quattro miglia uno dall'altro e fargli fare tutta

l'Ambra 1...non c'erano altri...da Palermo fino al punto, allora a 4 miglia uno dall'altro, vedendo due miglia a destra e due miglia a sinistra lo avrebbero beccato certamente ma con un HH3F come...

U: 207 c'è un'interurbana per lei.

M: va bene.

L: comandante (inc.) novità sennò buona notte.

M: l'altra faccenda...sugli americani eccetera avete controllato? Voli, voli di altri?

L: voli di altri?

M: eh, che...

(Dall'interno: ah, gli americani)

L: no, no, niente.

M: niente, sicuro?

L: no, sicuro.

M: va bene, buonanotte.

L: buonanotte... avanti Napoli, pronto pronto?

La conversazione è registrata su canale 9 dell'RCC, utenza automatica del Soccorso. Nella perizia Franco era registrata su canale 13. Questa è la prima conversazione tra il generale Mangani e il tenente colonnello Lippolis. Parlano dei soccorsi ed alla fine il generale chiede se hanno compiuto verifiche su traffico americano; dopo una breve perplessità Lippolis risponde che non c'è stato nulla.

7. Le conversazioni telefoniche tra le h.23.05 del 27.06.80 e le h.00.20 del 28.06.80.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 23.05: conversazione tra due uomini (U - U1):

U: pronto?

U1: pronto!

U: sì.

U1: pronto?

U: pronto!

U1: scusate abbiamo ricevuto il plottaggio dell'Alpha Golf 266.

U: sì.

U1: eh, il plottaggio delle altre due tracce l'avete mandato, di quelle Friendly?

U: uhe, pronto?

U1: sì.
U: guarda che non è un plottaggio solo.
U1: eh!
U: sono due.
U1: eh! dico, uno l'abbiamo ricevuto.
U: no, stanno tutte e due insieme, sullo stesso messaggio.
U1: un attimo solo, eh!
U: uhe!
U1: pronto?
U: sì.
U1: la seconda Lima Kilo 477?
U: sì.
U1: ah.
U: esatto, queste.
U1: allora solo queste due sono!
U: sì.
U1: ah, va bene, grazie, scusa, eh ciao.
U: niente, niente.

La conversazione è registrata sul canale 14, collegamento tra il SOC e capo controllore di Licola. Nella perizia Franco era registrata sul canale 20. Il maresciallo Attanasi riferisce a Di Micco che ha ricevuto il plottaggio dell'AG266 e chiede se sia stato trasmesso quello delle altre due tracce. Gli viene risposto che i plottaggi sono entrambi sullo stesso messaggio.

Nastro D - Martina Franca:

- Ore 23.18: conversazione tra Patroni Griffi (P) e Acampora (A):

A: pronto?
P: capitano Patroni Griffi, chi parla?
A: maresciallo Acampora, dica.
P: senti un po', per quanto riguarda il plottaggio che ci avete dato...
A: sì.
P: gli orari con le battute, sono del vostro avvistamento diretto o sempre qua ricevuto in (cross tell) (dall'altro)?
A: no, no, sono da...il nostro avvistamento, quelli sono stati presi integralmente dal DA1.
P: siccome esse, se lei si stende con quattro battute che ci ha dato della prima traccia.
A: sì.
P: c'è un punto che fa un salto da un canguro che è impossibile crederci.
A: comunque, quelle so' state copiate integralmente dal DA eh...
P: poi...

A: posso far ricontrollare.
P: eh, sì.
A: potrebbe darsi che abbiano sbagliato.
P: sì, esatto, e poi un'altra cosa, prima mi avete detto che questa traccia era stata ricevuta in cross tell da quell'altra che era su di voi.
A: eh
P: sì o no?
A: puo' darsi comunque chiedo conferma.
P: no, se è stata ricevuta in (cross tell) dico, come mai ci ha l'Alpha Golf!?
A: ecco, allora l'Alpha Golf, l'Alpha Golf non stata ricevuta...
P: ah, non in (cross tell)...
A: perché Alpha Golf
P: ah, quindi non ricevuta in (cross tell)? Come ...
A: no, la Lima Kilo sì?
P: la Lima Kilo sì.
A: sì.
P: e la Lima Kilo?
A: sì.
P: non si può chiedere loro con che cosa l'avevano correlata, con che piano di volo?
A: a me mi sa che già l'hanno chiesto, comunque un attimo che chie... che chiedo conferma.
P: perché qua siamo...
A: un attimo che me lo stanno dicendo già, comandante (voci interne)...
P: sì, sì.
A: allora c'è 'sta richiesta Quercia?
P: sì.
A: anche loro, non l'hanno correlata a niente, in quanto si trovava in area di (freeplot).
P: anche per loro?
A: sì, signore.
P: ma, questa traccia diciamo da quando nata, diciamo, non che nata in un area di (freeplot)...io mi sto ricostruendo, non che sto dicendo questo a lei.
A: no, no, no, io penso Quercia che la...ne...nella sua area l'ha vista e poi, non so prima di lui come l'hanno correlata e come l'hanno...eh...comun...
P: e ma come Lima Kilo diciamo.
A: e Bracco l'ha visto comandante.

P: perché appunto, appunto dico io, essendo Lima Kilo non c'entra niente, deve essere stato pur...per forza correlata.
A: ma Bracco l'ha visto, dopo l'ha visto Quercia, l'ha chiesto a Bracco e Bracco gli ha dato il numero, il nome di Lima Kilo, dice quella la mia Lima Kilo...
P: quindi...
A: dopo l'abbiamo visto noi e Quercia ci ha detto la Lima Kilo.
P: dobbiamo chiedere a Bracco allora.
A: chiaro?
P: be m vediamo (inc.).
A: eh un po' di casino eh...
P: eh lo so a chi (inc.) specialmente (inc.)...
A: con questo nuovo sistema.
P: eh lo so, grazie, arrivederla.
A: arrivederci.

La conversazione è registrata sul canale 14, collegamento tra il SOC e capo controllore di Licola. Nella perizia Franco era registrata sul canale 20. E' questa la conversazione in cui il capo controllore del SOC considera l'AG266 non attendibile, perché ha una velocità supersonica, e prende in considerazione la traccia LK477. Chiede ad Acampora chiarimenti sul modo in cui hanno ricevuto la trasmissione della traccia LK.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 23.23: conversazione tra Patroni Griffi (P) e sergente maggiore Principe (U):

U: pronto?
P: capitano Patroni Griffi, chi é?
U: sergente maggiore Principe dica.
P: senta un po', dovrebbe contattare con Bracco.
U: sì.
P: e... non so se loro sono informati del DC9.
U: no.
P: ha, c'è un DC9 che è caduto diretto da Bologna a Palermo...
U: ho capito.
P: e stiamo ricostruendo tutta la... la scena.
U: sì.
P: vorrei sapere questo, loro hanno passato (inc.) agli altri siti una Lima, Kilo.
U: allora facciamo una cosa guardate.
P: mi dica...
U: io le passo il mio capo controllore così parla con lui.

P: sì, grazie vabbe'.

U: allora, la faccio chiamare io, eh!

P: urgente però, eh!

U: ciao.

La conversazione è registrata sul canale 8, collegamento tra il SOC e capo controllore di Jacotenente. Nella perizia Franco è registrata sul canale 11.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 23.26: conversazione tra Metta (M) e Patroni Griffi (P):

P: pronto?

M: Patro'?

P: eh, Metta

M: ciao bello.

P: ciao, senti un po', stasera successo un incidente a un DC9 diretto da Bologna, diretto a Palermo, non si hanno notizie è certamente precipitato, e quindi stiamo ricostruendo un po' tutto per venirne a capo...

M: ho capito

P: e dovresti chiedere a Bracco, notizie della Lima, Kilo 477...

M: un attimo Lima, Kilo?

P: 477.

M: sì.

P: questa qua arrivata, dico come orario, a...a Barca alle 18.55 in November, Lima 50,35.

M: Barca 19?

P: alle 18,55 in November Lima 50,35...

M: 18... November, Lima?

P: 50,35.

M: ok.

P: alle 18.55 quindi loro l'hanno vista prima.

M: sì.

P: devi chiedere con che cosa, con che piano di volo hanno correlato e se ci possono dare il plottaggio di questa Lima, Kilo 477...perché per noi è molto importante che molto facilmente può essere questo qui...un DC9 Itavia 870.

M: Itavia?

P: Itavia, sì... 870.

M: 870.

P: da Bologna?

M: sì.

P: a Palermo?
M: Palermo.
P: stimava Palermo 19.13... partito da Bologna alle 18.05.
M: 19,13?
P: sì.
M: 18?
P: e 05 partito da Bologna, effettivamente partito alle 18.05.
M: va bene.
P: devi chiedere se l'hanno correlato con questo piano di volo questa traccia...
M: va bene.
P: e possono darci loro il plottaggio di questa Lima, Kilo.
M: ok.
P: mi fai sapere?
M: dove dovrebbe essere caduto?
P: e questo qua dovrebbe essere caduto a circa 60, 70 miglia da Palermo... dovrebbe, eh!...
M: ho capito.
P: sempre supposizioni?
M: va bene.
P: ok?
M: ci sentiamo.
P: vabbè ciao.
M: ciao.

La conversazione è registrata sul canale 8, collegamento tra il SOC e capo controllore di Jacotenente. Nella perizia Franco è registrata sul canale 11.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 23.31: conversazione tra un uomo (U), Metta (M) e Attanasi (A):

U: pronto?
M: Patro'!
U: un attimo.
A: pronto?
M: senti.
A: no, so' il maresciallo Attanasi, chi è?
M: Attanasi?
A: sì.
M: oh, capitano Metta, volevo chiedere 'sta traccia a Barca chi gliel'ha passata?
A: quale la Lima, Kilo o l'Alpha, Golf?

M: la Kilo parlo.

A: lui ha detto a noi che l'aveva passato...dunque, un attimo solo che vedo perché prima ho scritto tutto...tramite Quercia.

M: tramite Quercia?

A: sì.

M: questo a carattere puramente informativo.

A: sì.

M: da parte di Bracco, di Bracco, loro non sanno, non hanno, non dovrebbero avere il piano, non dovrebbero mai averla vi... aver vista la traccia, adesso stanno chiedendo a...

A: quale, quella Lima, Kilo?

M: sì...adesso stanno chiedendo a (inc.) ok?

A: oh, comunque quella Lima, Kilo di...come si chiama, eh...di...e m glielo dovrei (inc.) un attimo, eh!

M: vabbò...

A: pronto?

M: sì.

A: sì, è esatto, allora la Lima, Kilo che abbiamo ricevuto in via telex da... eh, è...la Bracco ...77 di Bracco.

M: sì, Bracco.

A: esatto, dato che noi adesso, perché sicuramente qua chie... chiederanno qualche relazione anche per coordinare meglio le ricerche, vogliamo essere sicuri che questa Lima Kilo sia quel DC9...

M: ho capito.

A: perché come orari, secondo noi, corrisponde più questa traccia corrisponde, che non l'Alpha, Golf, in quanto l'Alpha, Golf è stata avvistata alle 19.04 in...eh, in Papa Lima 00.50...

M: Papa Lima come Alpha Golf?

A: come Alpha Golf 266 esatto

M: che, che Papa, Lima ha detto?

A: Papa, Lima 00.50.

M: sì, 50 stata avvistata...o persa?

A: avvistata?

M: da Barca.

A: da Barca, sì... Metta.

M: sì.

A: tu chiedi a Bracco solo quella Lima, Kilo 477.

M: sì, io ho già chiesto, sto aspettando.

A: oh, per l'altra traccia Bracco non, non ne...non ne può sapere niente.

M: sì, chiaro che non ne sa niente.

A: eh!
M: solo mi hanno detto che...diciamo come prima risposta, prima degli accertamenti...
A: sì.
M: molto probabilmente loro 'sta traccia non l'hanno mai vista, non l'hanno mai correlata con nessun piano dato che non interessa poichè fa Bologna Firenze e poi va giù.
A: vabbe', ma la...cioè rientra nella loro area.
M: come rientra?
A: nella loro area, rientra
M: sì, ma tu sai benissimo come finiscono 'ste come vanno 'ste cose, no?!
A: in pratica.
M: eh, in pratica eh...
A: sì, vabbe' poi non...cioè, ma non che impossibile che l'abbiano vista...
M: no, non impossibile.
A: eh!
M: loro hanno detto come prima risposta con beneficio di inventario.
A: e devono fa' la data reduction mo', no?!
M: e non lo so, presumo di sì, che la stiano facendo.
A: appunto, no, dico, ancora per caso loro trovano, non sanno se (inc.) ma c'è sulla data reduction se serve, chiedessero l'autorizzazione al loro SOC.
M: vabbò.
A: dillo questo.
M: ok.
A: ancora non pensano, pensano che sia una cosa un po' alla buona insomma ecco.
M: sì, sì, sì ho capito.
A: una cosa che va presa sul serio, eh.
M: d'accordo.
A: grazie.
M: ciao.
A: ciao.

La conversazione è registrata sul canale 8, collegamento tra il SOC e capo controllore di Jacotenente. Nella perizia Franco è registrata sul canale 11.

Nastro B - Martina Franca:

- Ore 23.44: conversazione tra Patroni Griffi (P) e Metta (M):

P: pronto?

M: Patro'.
P: Metta, dimmi.
M: allora hanno cominciato a fa' la data reduction.
P: sì, dalla Lima, Kilo 477.
M: sì, comunque sembra che ci sia una discordanza da notizie prese da loro.
P: sì.
M: che... sia di nume... di lettere che di numero, e anche come piano di volo.
P: cioè non ho capito.
M: a loro risulterebbe Lima, Echo 177 o 157...e poi il nominativo India, Hotel 870 e non India, Tango.
P: no, India, Hotel il nominativo esatto.
M: ah, India Hotel?
P: esatto.
M: ah, ok
P: India, Hotel 870.
M: ok, ok, allora cominciamo già a (spiegare) un po' meglio le cose.
P: sì, vabbuò.
M: e per i tre CRAM invece risulta loro Lima, Echo, comunque ricercheranno anche 'sta Lima, Kilo.
P: va bene, ok.
M: ci sentiamo.
P: ok, ciao.
M: ciao.

La conversazione è registrata sul canale 8, collegamento tra il SOC e capo controllore di Jacotenente. Nella perizia Franco è registrata sul canale 11. Da queste tre conversazioni tra il SOC e Jacotenente, si evince che viene compiuto da parte del 31° CRAM, un accertamento presso il sito di Potenza Picena per avere il plottaggio della traccia LK477. Dopo i vari accertamenti esperiti anche a Poggio Renatico e Poggio Ballone, si accerta che la traccia del DC9 è la LE157, mentre quella segnalata dal SOC LK477 risulta inesistente. In queste conversazioni si evince altresì che i tre CRAM anzidetti hanno effettuato la riduzione dati.

Nastro B - Martina Franca:

Ore 23.51: conversazione tra Lippolis(V3) e maggiore Massari (V4):

V1: controllo.

V2: eh, buonasera, qui è il soccorso di Martina, c'è il comandante vorrebbe parlare con il capo controllore.

V1: sì, un attimo eh!

V2: grazie...(verso l'interno: capo controllore).
V3: capo controllore?
(dall'interno V2: un attimo)
V4: pronto?
V3: sì, tenente colonnello Lippolis, chi parla?
V4: e...il maggiore (Massari) del controllo
V3: ah buongiorno, ci conosciamo.
V4: come si chiama lei?
V3: Lippolis.
V4: ah sì, mi dica.
V3: allora il problema è questo: noi abbiamo due tracce...che fanno tutt'e due la... l'Ambra 1.
V4: adesso?
V3: no, questo mi riguarda per l'aeroplano che è caduto
V4: due tra a....a che ora...
V3: due tracce, abbiamo queste battute...(viene chiamato dall'interno) un momentino rimanga in linea, eh.
V4: sì.
(Lippolis parla intanto col dottor De Felice: dottor De Felice buonasera, sono il tenente colonnello Lippolis di Martina. Allora abbiamo saputo...tramite il signor (Agnello) di Reggio Calabria, via Buonaccorso di Sant'Eufemia, che l'ha saputo da lei che l'aereo era in rotta Ponza – Stromboli senza carburante, è corretto?... eh ...aspetti un momento che prendo nota, per favore eh... abbia pazienza eh!...allora il CDA di Napoli, che cosa ha detto? eh... sì, ecco mi faccia la cortesia, dottore, mi richiami... eh... allora il mio numero di telefono è 080 70 20 86...ecco e poi si fa dare il numero 207...ecco la comunicazione la faccia pure in SVH... SVH, chiami la centrale del...del...della SIP ecco e dica per SVH al soccorso di Martina...sì dottore mi segua, per fare subito dica alla centralinista, SVH per Martina soccorso...civile...chiami la SIP direttamente...ecco, così non paga niente e arriva subito...sì...la ringrazio).
(chiude il telefono e riprende la telefonata lasciata aperta).
V3: pronto?
V4: sì?
V3: allora noi abbiamo queste due tracce.
(chiede verso l'interno che chiudiamo i telefoni e li lasciano squillare)
V4: e guardi sento pianissimo.
V3: allora, noi abbiamo queste due battute.
V4: sì.

V3: ci sono due (piste Friendly).
V4: sì.
V3: per noi, una (inc.) 2 e 40.
V4: sì.
V3: che ha fatto alle 20 e 55...
V4: sì.
V3: (chiede all'interno le coordinate) a livello 2 e 40 con velocità 4 e 40, ma questo è orientativa eh!
V4: sì.
V3: perché la nostre battute radar sono così...
V4: sì.
V3: allora abbiamo 20 e 55 il punto...
V4: sì.
V3: (leggermente) a sinistra della congiungente la rotta Palermo e... Ponza...
V4: sì.
V3: guardando dal...basso in alto...
V4: sì.
V3: cioè è a sinistra di questa rotta, di un paio di miglia, allora (inc.) 20 e 55 (chiede all'interno la coordinata) allora November Lima...5 0...(rivolto verso l'interno chiede: 50 50? correggono 55 50) 55 50. Allora la prima traccia 55 50 di November Lima alle 20 e 55...
V4: 55?
V3: 50.
V4: e...che coordinate sono queste?
V3: e queste sono (inc.)...
V4: no, ma mi dovrebbe dare...
V3: (inc.) allora gliele diamo in coordinate (geografiche) (rivolto verso l'interno: forza!).
(dall'interno: che è 39 e...30 Nord?)
V3: 39...
V4: come?
V3: 40 e 30 Nord.
V4: 40 e 30 Nord?
V3: no è di più, aspetti un momento... (rivolto verso l'interno: è di più di 30' dall'interno: 40 e 35) 40 e 35 Nord...
V4: sì.
V3: (rivolto verso l'interno: poi?) 12 e 50,.55, grosso modo...ecco, questo alle 20 e 55.
V4: (bisogna) dire e...le 20 e 55...

V3: locali, che sarebbero 19...18 e 55, ecco.

V4: 18 e 55, esatto.

V3: poi a 57, due minuti dopo, ce l'abbiamo sempre in rotta (dall'interno: (inc.) avevamo due aerei) ecco poi c'era un'altra traccia ancora più in giù, sempre in rotta. Sulla destra invece...

V4: sì.

V3: ci abbiamo delle altre battute...

V4: sì.

V3: a livello 2 6 0...

V4: a 2 6 0 ?

V3: eh!

V4: (inc.)

V3: e poi, rispettivamente, le abbiamo che proseguono, grosso modo, nella stessa direzione e con la stessa velocità...

V3: questo qua, però per noi dovrebbe essere un (Friendly) che fa Londra-Malta...

V4: è esatto (inc.)

V3: KM153, un B707.

V4: è esatto, ma era 3 e 70, però questo...

V3: a che quota?

V4: 3 7 0 .

V3: allora...3 7 0?

V4: esatto.

V3: allora può darsi che è un errore di trasmissione ce l'avranno dato 2 6 0.

V4: ah no, no, no, perché il primo era 2 e 50.

V3: allora per noi è buona la traccia...la traccia di prima...

V4: la traccia di prima è buona.

V3: questa qua, invece, (inc.) non è buona.

V4: è esatto, era 3 e 70, perché era Air-Malta!

V3: era l'Air-Malta.

V4: (inc.) sembra...e noi questi dati ce l'abbiamo, però.

V3: mi potete dare l'ultima battuta dell' Air-Malta?

V4: sì.

V3: perché per noi dovrebbe essere alle 21 e 13...sotto il punto Condor, una ventina di miglia sotto il Condor.

V4: noi le...le, le, le...dell' Air-Malta non ci siamo interessati praticamente.

V3: uhm...

V4: comunque sappiamo che stava...(rivolto verso l'interno: quanti minuti dietro viaggiava?) dieci minuti dietro viaggiava.

V3: eh ma poi ha recuperato, perché correva come un figlio di puttana. Ma allora (basta), allora per noi quello...quello era Air-Malta

V4: (inc.)

V3: come?

V4: noi a questo aereo gli abbiamo fatto fare da ponte.

V3: ah con l'Itavia?

V4: per chiamare...l'Itavia.

V3: uhm...

V4: ma...

V3: (inc.)

V4: non abbiamo potuto...

V3: va bene, mi può dare il numero interno dell'Itavia?

V4: (rivolto verso l'interno: il numero interno dell'Itavia).

La conversazione è registrata sul canale 7 collegamento RITA 235 del Soccorso. Nella perizia Franco questa telefonata non era stata individuata. Lippolis chiede di parlare con il capo controllore dell'ACC. Interviene all'apparecchio il maggiore Massari e parlano delle tracce che Martina Franca ha ricevuto dai centri della Difesa Aerea. In particolare di una traccia, della quale non viene precisato il NTN, e il cui ultimo avvistamento è alle 21.13 locali sotto il punto "Condor" ad un livello di 260. Il capo controllore dell'ACC fa notare che molto probabilmente si tratta dell'Air Malta che seguiva il DC9 con 10 minuti di ritardo, ed aveva una quota di 370; essi comunque non si sono interessati a questa traccia. Lippolis riferisce che questo aereo correva a forte velocità e correla quella traccia all'Air Malta.

- Ore 23.40: conversazione tra Lippolis (L) e giornalista Mancini (M):

L: Lippolis.

M: buonasera colonnello, è Mancini dell'Ansa.

L: eh, nessuna novità.

M: nessuna novità, noi abbiamo ricevuto proprio adesso, alle 01.44. – si parla naturalmente di orario locale; nde -.

L: sì.

M: una notizia secondo la quale la nave Clodia...

L: eh!

M: che reca in servizio fra Palermo e Napoli, avrebbe avvistato due razzi di segnalazione e si sta dirigendo verso l'indicazione ricevuta.

L: bellissima cosa, aspetti un momento...

M: sì.

L: (verso l'interno, allora l'Ansa...servizi...dammi a me) allora...01?

M: e 44.

L: a me adesso mi serve l'orario di adesso 01...01.48 allora signor?

M: Mancini.

Omissis

- Ore 00.20: prosegue conversazione tra Lippolis (L) e Mancini (M) dell'Ansa:

L: pronto?

M: colonnello Lippolis?

L: sì, chi è?

M: buonasera colonnello, Mancini parla dell'Ansa.

L: ah, mi dica.

M: eh...ha avuto seguito quella segnalazione, no?!

L: niente.

M: niente?

L: niente, una nave sta andando in zona per sapere, (inc.)
ma non ci hanno ancora comunicato niente.

Omissis

8. Le conversazioni telefoniche tra le h.00.23 e le h.07.06 del 28.06.80.

- Ore 00.23: conversazione tra Lippolis (L) e Cerino (C) di Napoli:

L: pronto?

C: pronto?

L: tenente colonnello Lippolis.

C: ah, colonnello sono il maggiore Cerino della capitaneria di Napoli.

L: mi dica.

C: vorrei sapere per favore, siccome le navi si stanno dirigendo su alcuni razzi bianchi...

L: sì.

C: vorremmo sapere se per caso gli elicotteri non buttano questi razzi illuminanti.

L: (verso l'interno chiede di chiamare Marisicilia e ripete la richiesta del maggiore Cerino)...

C: pronto?

L: sì, pronto.

C: sì.

L: un momento comandà.

C: va bene.

L: ... allora negativo da Marisicilia.

C: pronto?
 L: negativo.
 C: negativo ... senta colonnello.
 L: sì, mi dica.
 C: le risulta per caso che gli aerei siano dotati di razzi bianchi?
 L: questo è probabile, sì (inc.) sono rossi, ma non so se (inc.), posso informarmi (inc.).
 C: ho capito colonnello, la ringrazio se mi fa sapere qualcosa.
 L: va bene, grazie a voi, ma (inc.)...
 C: la capitaneria di Napoli.
 L: sì, (inc.) però deve essere sicuri.
 C: no, ci stanno andando tutti, su questo non si discute.
 L: sì, ma infatti a me la notizia me l'ha data l'Ansa, si figuri?
 C: come?
 L: la notizia me l'ha data l'Ansa ...
 C: no, all'Ansa gliel'abbiamo, noi questi stanno rompendo i coglio ... mi scusi l'espressione, i coglioni, gliel'abbiamo date noi.
 L: ah, ho capito ... va bene grazie.
 C: noi siamo in comunicazioni con le navi diversamente, quindi stanno dirigendo tutti sui razzi.
 L: va bene grazie.
 C: se lei mi può far sapere quella notizia a Napoli per favore.

Omissis

- Ore 00.26: conversazione tra un uomo (U), Lippolis (L) e Blansulli (B) da Roma:

Omissis

L: sì, ma intanto noi c'abbiamo un'altra notizia che potrebbe essere buona.
 B: e cioè?
 L: e cioè verso Ustica.
 B: sì.
 L: più verso Ustica che verso il (Sud).
 B: sì.
 L: hanno vista dei razzi bianchi.
 B: e questo l'abbiamo sentito anche noi.
 L: ecco, e adesso la capitaneria di porto di Napoli...
 B: sì.
 L: voleva sapere se l'avessero eventualmente buttato un elicottero di soccorso, a noi non risulta (inc.) ha mandato nessuno razzi bianchi?
 B: no, che noi sappiamo no ... che noi sappiamo qui no...

L: no.
 B: no, ci hanno, è arrivata anche qui la notizia di questi razzi bianchi sparati...
 L: eh!
 B: però non si è capito bene se poteva essere una nave o qualcosa che li avesse sparati per segnalare qualcosa.
 L: no, no, no ho una nave che sta andando sul posto.
 B: ho capito, ma quelli che hanno sparato i razzi...
 L: e no, non c'è niente in quel posto ... (inc.) i nostri elicotteri del ... del soccorso, però ci siamo informati già che non hanno sparato niente.
 B: e allora ... e che cosa potrebbe...
 L: e non lo so, intanto una nave sta andando sul posto subito, le navi stanno dirottando sul posto, comunque (inc.)...
 B: cioè verso Ustica?
 L: sì.
 B: ho capito ... vabbè, quella è una zona anche possibile perché ... con...
 L: e sì perché dal ... dal punto (inc.)...
 B: eh, apposta, considerando appunto il fattore vento e considerando il fatto che potrebbe, appunto, avere avuto un'avaria di questo tipo ... è una soluzione che diciamo.

Omissis

- Ore 00.32: conversazione tra Smelzo (S) un uomo (U), il capitano Pagano(P) da Capodichino, Lippolis (L) e De Felice (D):

Omissis

L: sì, vabbè (inc.) le coordinate sono (inc.) quindi sono stati visti dei razzi bianchi, no?!

D: guarda questo negativo...

L: sì.

D: non ce l'ho questa notizia.

L: ecco.

D: negativo, le posso dire che. . le nostre navi arriveranno, le navi della capitaneria di porto di Napoli tra ... circa le 4 arriveranno sul posto.

L: sì, ma in questa posizione 40.00 - 13.20 che cosa è successo?

D: niente, è stato identificato questo come possibile punto di...di (inc.) del DC9.

L: e (inc.) le coordinate?

D: è una comunicazione.

L: no, guardi, questo punto qui...

D: (inc. per sovrapp. voci) che abbiamo noi.

L: ma guardi che quel punto là (inc.) 40.00 - 13.20 quello è il Condor,

(inc.) è il Condor, ed è l'ultima battuta radar della RIV. di Roma.

D: perfetto.

L: ecco, va bene, io volevo sapere se...

D: allora mi meravigliavo che il collega Aiello avesse dato sto' dato, io volevo dirle qualcosa di nuovo.

L: ah, vabbè, no, no vabbè, da qui partono le ... (ride) per la ricerca, ma io volevo sapere, lei mi esclude la possibilità di (inc.) ...

D: escludo la possibilità dei razzi, negativo, noi non abbiamo notizia.

L: no, vabbè lo so io dei razzi, volevo confermarlo io che hanno ... hanno visto dei razzi.

D: chi li ha visti?

L: Yankee, e sta andando una nave sul posto ... aspetti un momento...

D: senta comandante...

L: eh!

D: e il punto di quello?

L: no.

D: dov'è il punto dei razzi?

L: eh ... aspetti un secondo (dall'interno gli dicono che forse le navi stanno lasciando dei razzi bianchi) ... vabbè, comunque loro hanno visto dei razzi sul punto Condor, dei razzi bianchi e stanno mandando delle navi.

D: il Condor (inc.)

L: il punto Condor ce l'avete voi, è 39.35 - 13.04.

D: vabbè (inc.)

L: allora il punto Condor è il punto di riporto sull'Ambra... Ambra 1 h.00.38: conversazione tra Lippolis (L), Smelzo (S) e Trombetta (T):

Omissis

L: e dire che ... di 'sta storia dei razzi. . cioè che ... (inc.) mi avevano escluso che li potessero avere gli SH3D, perché Marisicilia ci aveva detto così...

T: eh!

L: però è possibile che questa notizia, digli che probabilmente ...

T: e vabbè, ma non se può confermà a Marisicilia questo?... Loro ce l'avranno il collegamento con l'elicottero, glielo potranno pure chiedere?!

L: vabbè, vabbè...

T: perché sennò questo...

L: aspetta in linea che c'è il comandante Basile, aspetta...

T: sì.

L: (riferisce che il Foxtrot ha visto l'elicottero della marina lanciare razzi

o bengala).

T: no, lui diceva i razzi, non i bengala.

L: non li ha, bengala niente?

T: no, razzi.

L: e allora guarda non è possibile Basile dice che non li tiene.

T: non ce l'ha i razzi?

L: non ce l'ha 'sti (razzi).

T: no, parliamo di razzi e non bengala ...

L: sì, razzi, non ce l'ha, aspetta in linea comunque e vediamo...
(all'interno dice che le navi mercantili sono state dirottate verso i razzi bianchi, cioè dove ha avuto l'ultimo contatto con la RIV di Roma).

T: no, è troppo lontano perché lui ... l'HH3F l'ha avvistato.

L: eh!

T: ha fatto una stima...

Omissis

L: scusa un momento (all'interno dice allora che non è stato l'elicottero della Marina a mandare i razzi, ma forse sono state delle navi e prega di raggiungere il punto Condor).

Omissis

L: (verso l'interno parla della possibilità di trovare carburante a Boccadifalco) aspetta un momento Trombè, se non me... se non mi segno 'sta telefonata dò i numeri a(inc.)...allora, 02...02.50...allora, comandante Basile esclude, comandante Basile esclude ... esclude che i razzi siano dell'elicottero MM che si ferma ... stai segnando?

Omissis

L: in questo momento arriva notizia, che ore so 02.57 ... arriva notizia che razzi (verso l'interno: in che punto so stati lanciati?) ... illuminanti.

T: razzi illuminanti?

L: sì ...

T: sì.

L: (verso l'interno: l'Atlantic li ha lanciati?)...sì, razzi illuminanti potrebbero, potrebbero eh, potrebbero...essere stati, eventualmente, perché non si sa se è sicuro ... lanciati dall'Atlantic.

T: ma questo lo posso chiedere perché ce lo dovrei avè in frequenza.

L: ah sì?

T: sì.

L: e allora chiedilo e poi me lo dici.

T: rimane in linea?

L: sì ... sì chiede a Trombetta di controllare in quanto ha l'aereo in

linea... (verso l'interno dice che i Carabinieri di Boccadifalco hanno il carburante GIP 4. Proseguono a parlare dei problemi circa il rifornimento di carburante. Poi così prosegue: ma questa è una cosa strana che ... da 270 un radar che lo tiene sotto traccia a 270 se scende se n'ha da accorgere se (inc.)...no, no sanno Roma radar, perché su quella zona è battutissima, allora veder scendere una traccia che sta sull'Ambra 1 ...sull'Ambra)...

T: pronto?

L: sì.

T: allora li hanno lanciati loro?

L: ok, allora ... adesso (inc) si chiede a Trombetta di controllare (inc.) l'aereo in frequenza.

T: (inc.)

L: va bene, si conferma che li ha lanciati il Golf, Echo, eh?

T: sì ... me lo so fatto ripetere 3 volte perchè lo sento un quinto...

L: aspetta, eh...Golf, Echo, fra quanto tempo arriva l'Atlantic?

Omissis

Nastro Martina Franca sequestrato il 16.11.95.

- Ore 00.02: conversazione tra sergente maggiore Cassano (V1) e maresciallo Attanasi (V2).

V1: sì!

V2: Palermo?

V1: sì!

V2: sono il sergente maggiore Cassano, c'è il capitano Patroni Griffi?

V1: può dire a me, so' Attanasi.

V2: eh?

V1: so', il maresciallo Attanasi, può dire a me.

V2: ah Attanasi...senta, per quanto riguarda la Lima Kilo 477 di Bracco no?

V1: sì.

V2: che sta facendo la la data reduction.

V1: ah sì...

V2: eh questo m'ha detto se vuoi che me la da a me la data se via telefono... e poi io te la ribalto... o se la vuoi solo via telex...

V1: ah, un attimo eh, mo' vediamo un po'.

V2: può darsi la telex...

V1: pronto?

V2: sì!

V1: senti un po'...chi è Metta?...

V2: Cassano sono.

V1: eh senta un po' ...se puoi via telefo...,via telex senz'altro.

V2: sì, va bè...eh!

V1: se è possibile averle via telefono così riceviamo prima.

V2: ...senz'altro, se c'è problema vi avverto.

V1: sì, è meglio anche via telefono.

V2: così facciamo prima.

V1: in ambedue... eh facciamo... però anche via telex.

V2: anche, va bene.

V1: ok, grazie.

V2: arrivederci

- Ore 01.01: conversazione tra sergente maggiore Cassano (V1) maresciallo Attanasi (V2).

V1: sì!

V2: pronto?

V1: pronto?

V2: ...stare col plottaggio?

V2: vai vè.

V1: allora: 18...no questa è la Lima Echo 157...che è stato correlato per loro col piano India Hotel 870 DC9.

V2: correlato...piano...India Hotel ottocentosettanta.

V1: sì!

V2: vai!

V1: allora...prima battuta 18 e 21.

V2: eh?

V1: prima battuta 18 e 21.

V2: alza un po' la voce per piacere.

V1: 18 e 21.

V2: vai!

Le successive battute sono il plottaggio della traccia LE157, la trascrizione riprende con il colloquio tra i due sottufficiali.

V1: oh, eh questo poi mi ha detto...oltretutto che tutte queste battute, per lui sono remote...di Pioppo.

V2: eh!

V1: che lui non l'ha mai fatta locale questa traccia.

V2: eh!

V1: ok?

V2: eh!

V1: niente più!...finito!

V2: è finita?

V1: sì. Per quanto riguarda il plottaggio via telex ha detto che vi arriverà

domani mattina.

V2: va bòh!

V1: ok?

V2: eh!

V1: ciao, chiudo.

V2: ciao.

- Ore 01.11: conversazione tra il capitano Patroni Griffi (V1) e sergente maggiore Cassano (V2):

V1: sì!

V2: pronto? Pronto?

V1: ... che è, Farina?

V2: sono Cassano.

V1: Cassano, eh...ho ricevuto il plottaggio Lima Echo 157...

V2: sì.

V1: e volevo chiedere una cosa: la Lima Kilo loro non ce l'hanno per niente?

V2: no! Eh questo qui è stato...il numero che loro hanno correlato con questo piano India Hotel 870.

V1: 870! Eh...eh....siccome una Lima Kilo c'è stata...

V2: ma non ne sanno niente evidentemente di questa Lima Kilo perché per loro oltretutto questa qui è stata sempre riportata da Pioppo.

V1: quali, tutti quei plottaggi della Lima Echo?

V2: sì, tutto da Pioppo.

V1: quindi lei non lo sa.

V2: loro nemmeno...non l'hanno mai fatta locale.

V1: ho capito...e quindi la Lima Kilo non sanno se è esistito lì.

V2: no!

V1: questo è il regalo del Nadge, porca miseria!

V2: eh!

V1: va bene, grazie.

V2: prego, niente.

In queste tre conversazioni, registrate tutte sul canale 8 collegamento tra il SOC e il capo controllore di Jacotenente, viene trasmesso al SOC il plottaggio della traccia LE157 come quella del DC9 avvistata da Poggio Renatico e Potenza Picena. Nell'ultima conversazione il capitano Patroni Griffi chiede della traccia LK477, secondo il SOC appartenente al DC9, gli viene risposto che la stessa è inesistente e l'ufficiale sì lascia andare ad una imprecazione: "questo è il regalo del Nadge...".

Nastro C - Martina Franca:

- Ore 07.06: conversazione tra Lippolis (L) e Mangani (M):

M: Mangani.
L: trovato!
M: sì?!
L: sì.
M: era quello?
L: sì.
M: niente, eh!
L: niente, tutti pezzi, morti eccetera.
M: pezzi, morti.
L: e cose varie.
M: sbriciolato insomma.
L: sì.
M: in che superficie è?
L: eh, beh, intorno a quella macchia, staranno venendo a galla, ma comunque le porto tutto il piano e le faccio vedere...
M: ah, vabbe', ma comunque stata una botta via.
L: sì, sì, caduto dentro, esploso secondo me.
M: o qualche cosa dentro che ha...
L: secondo me qualche cosa nel bagagliaio magari che ha troncato i piani di volo ed andato a fondo secco, insomma...
M: poi non hanno avuto nemmeno il tempo di, di...
L: di dire mamma mia aiutami eh...perché era a 22 mila piedi, se avesse pure piantato tutti e due i motori insieme...
M: vabbe' che la decompressione a 22 mila piedi non è...
L: non poi la fine del mondo...
M: (inc. per sovrapp. di voci)
L: ciò ma no, anche, anche volendo 22 mila piedi so' 7000 metri, a 8000 so' andati sull'Everest, eh!
M: no, vabbe', ma insomma quei 30,40 secondi tranquilli di, di...
L: sì, sì, insomma...poi i piloti ci hanno le maschere, quindi anche se vanno in decompressione tutti quanti i piloti si infilano le maschere e possono respirare insomma.
M: sì, sì, ma tutti ci hanno le maschere, ma a parte quello dico, lo stordimento non (impossibile).
L: no, non eccessivo.
M: so' 7000 piedi porca puttana...
L: va bene, vengo su comandante.
M: quant' è il fondale lì?...
L: eh... (inc.)
M: eh?

L: (1100).
M: quindi la scatola nera...
L: no, e chi la piglia più...
M: non che galleggia con qualche...
L: no, non penso.
M: (inc.) attaccata ai piani di coda per esempio.
L: ma, chi lo sa, può darsi, sì, chi lo sa.
M: ma i rottami ce n'è molti?
L: e stanno venendo a galla piano piano, perché quello sarà andato a fondo, no, poi la pressione l'ha finito di spaccare...e le parti inscatolate in cui rimasta dell'aria, oppure le parti che galleggiano vengono su piano piano...
M: porca puttana!
L: comunque noi adesso manteniamo una nave e un elicottero in zona.
M: i piloti sono quelli di ieri sera?
L: sì, sì.
M: vabbe', grazie Lippolis.
L: vengo su comandante.
M: sì, grazie.

La conversazione è registrata su canale 9 dell'RCC, utenza automatica del soccorso. Nella perizia Franco era registrata su canale 13. Lippolis comunica al generale Mangani che è stato individuato il DC9 .

9. Il personale in servizio nella sala operativa.

Il personale in servizio all'RCC era composto da due unità, un ufficiale, il tenente Smelzo Giovanni, e un sottufficiale, il maresciallo Marzulli Pietro. Verso le ore 22.00 raggiunge la sala anche il direttore, il tenente colonnello Lippolis Guglielmo.

Il personale in servizio alla sala operativa del SOC era composto da un ufficiale capo controllore, il capitano Patroni Griffi Vito, da vari sottufficiali addetti, di cui solo sei sono stati identificati con certezza, nonché avieri, dei quali nessuno è stato identificato.

Il maresciallo Attanasi, assistente del capo controllore del SOC riceve la notizia della scomparsa del DC9 dal sito di Marsala alle ore 19.16. Di conseguenza riferisce al responsabile della sala operativa, capitano Patroni Griffi; avvisa la sala del Soccorso e l'ADOC (Centro Operativo Difesa

Aerea); e chiede notizie del volo per la prima volta al CRAM di Licola alle ore 19.18.

Il comandante del ROC, generale Mangani viene informato alle 19.37, dall'ufficiale di servizio all'RCC, tenente Smelzo, presso il Circolo ufficiali. Alle 20.03 e alle 21.20 il comandante chiede ulteriori informazioni sull'evolversi delle ricerche, ma non raggiunge mai la sala operativa né quella del Soccorso, anche se afferma il contrario (v. esame Mangani Romolo, GI 26.07.91). Alle 21.40 chiede al tenente Smelzo se vi siano novità, se conoscono la posizione della portaerei Saratoga e se qualche "pollaccione" si sia scontrato, frase con la quale intende se vi sia stata collisione d'un qualche pilota - certamente militare - da strapazzo, con il DC9 (v. esame citato). Alle 22.39 e alle 00.30 (questa è l'ultima telefonata della notte) parla con il direttore dell'RCC, tenente colonnello Lippolis, di ulteriori novità sulle ricerche, accertandosi anche che è stata esclusa la presenza di traffico americano; nell'ultima conversazione si parla anche della nota segnalazione dei razzi bianchi. La mattina, alle ore 07.06Z, viene informato da Lippolis, che successivamente lo raggiunge nel suo ufficio, del ritrovamento del DC9 Itavia.

La 3^a Regione Aerea viene informata alle ore 19.50. La notizia viene ricevuta dall'ufficiale di servizio capitano Arcangeli, così come risulta dal brogliaccio dell'ufficiale. Su detto documento non risulta annotato se la notizia sia stata comunicata alla linea gerarchica della Regione Aerea. Vi è invece annotato che nel corso della notte il maresciallo Marzulli dell'RCC ha tentato di contattare lo stesso Arcangeli tramite centralino, ma l'ufficiale non ha mai risposto al telefono.

Alle 19.52 tramite i Carabinieri di Maruggio (TA) viene avvisato anche il direttore dell'RCC, tenente colonnello Lippolis. Quest'ultimo alle ore 20.42 chiama la sala del Soccorso per avere più dettagliate notizie. Raggiunge questa sala verso le 22.00 circa, come risulta dalla conversazione interna tra Smelzo e Patroni Griffi delle 21.42.

Il capo controllore e il suo assistente, dopo aver ricevuto la notizia della scomparsa del DC9 e diffuso la stessa alla catena gerarchica, richiedono e analizzano i dati provenienti dai Centri Radar dipendenti e anche da quelli collocati sotto la competenza del 1° SOC.

E' da rammentare che la sera del 27 giugno 1980 il CRAM di Marsala alle ore 19.00 doveva iniziare una esercitazione simulata denominata Synadex con il sito di Siracusa. Alle 18.42 l'operatore di Marsala riceve la risposta di Martina Franca, secondo cui che non occorre trasmettere i messaggi che attestino l'inizio dell'esercitazione. Tra le 18.58 e le ore 19.03 risultano, ancora, alcune conversazioni telefoniche da cui si può dedurre che

Marsala (Moro) prende accordi con Martina Franca (Sasso) di modo che il sito di Siracusa (Campo) continui ad operare con Martina Franca fino a quando non ha inizio l'esercitazione. In realtà come si evince dalla telefonata delle ore 19.28, individuata solo nel 1996 con la perizia Ibba-Paoloni, tra Sasso e Campo è quello il momento in cui termina il collegamento tra i due siti. Questo significa che tra il sito di Marsala e Siracusa quella sera non avvenne mai una trasmissione di tracce simulate relative all'esercitazione, così come emerge anche dalle conversazioni registrate a Marsala.

Nello stesso momento in cui il maresciallo Attanasi chiede alla sala operativa di Licola se hanno avvistato il volo IH870, telefonata delle ore 19.18, si sente in sottofondo una breve conversazione del capitano Patroni Griffi con il capitano Ballini di Marsala. Questo brano di conversazione è registrato a Marsala sul canale 22 alle ore 19.23. Si può così notare che tra i due siti vi era una differenza di orario di circa 5 minuti. A proposito di quest'ultima conversazione tra i due capi controllori, si deve rilevare che quello di Martina Franca chiede di interrompere l'esercitazione. In realtà Patroni Griffi in quel momento sa soltanto che il sito doveva iniziare un'esercitazione alle 19.00. Come già detto nella conversazione delle ore 18.42, Moro quella sera non comunicò mai alcun messaggio relativo all'effettivo inizio; di conseguenza egli chiede al suo omologo di Marsala se è il caso di interromperla, mentre a quell'ora, come si accerterà successivamente dalla CDR di Marsala, l'esercitazione che aveva avuto effettivo inizio alle ore 19.14.43, era già stata interrotta alle ore 19.22.48.

Alle 19.30, ricevuta la conferma da Marsala, dal sergente maggiore Vitaggio per la precisione, che il DC9 non era stato mai controllato da quel sito, l'attenzione del SOC si riversa tutta sul centro radar di Licola.

Dopo varie sollecitazioni la sala operativa di Licola e più esattamente il guida caccia maresciallo Di Micco, alle 19.32, comunica di aver controllato una traccia che alle 19.00 era stata persa sul punto Papa Kilo 0010. La stessa era stata rilevata ad una quota di 26.000 piedi e le era stato assegnato il Nato Track Number Alpha Golf 266.

Da quel momento fino alle 20.11 tra le sale operative del SOC e di Licola vi è un continuo scambio di notizie e dati sulla traccia in disamina, dal quale si desume che il primo avvistamento della traccia, Licola lo aveva effettuato sul punto Georef Papa Lima 0050 verso le ore 18.50. Il SOC richiedeva inoltre - e tale richiesta appare strana - l'invio di tutto il traffico "amico" a mezzo di telescrivente e non per telefono, nonché l'invio di eventuale traffico distante circa 50-60 miglia nautiche dall'Alpha Golf 266 e comunque riferito alla fascia oraria delle 19.00.

Alle 20.11 sempre il maresciallo Di Micco comunica al capo controllore del SOC che nella zona relativa all'ultimo contatto radio del DC9 erano stati avvistati a distanza di poco tempo due velivoli e che i relativi plottaggi venivano inviati per telescrivente.

Alle 20.22 il maresciallo Bruschina dell'RSC di Ciampino informa il collega Marzulli dell'RCC, che un ufficiale della sala operativa di Ciampino gli aveva riferito di un intenso traffico americano nella zona, o l'eventuale presenza di una portaerei, e che lo stesso era disponibile a richiedere notizie all'Ambasciata statunitense. Da quel momento e fino alle 20.37 le Sale dell'RCC e del SOC effettuano una serie di telefonate per accertare quanto sopra.

Alle 20.25 l'ufficiale dell'RCC, tenente Smelzo, contatta il COP dello Stato Maggiore e chiede di parlare con l'ufficiale di servizio. Risponde il maresciallo Berardi, il quale con tono altezzoso riferisce che anche lui è in grado di fornire risposte. Alla richiesta sulla presenza di traffico aereo militare statunitense e di una portaerei nella zona dell'incidente il sottufficiale risponde che non spetta ad esso di essere a conoscenza di queste notizie bensì al SOC di Martina Franca. A tal punto l'atteggiamento del maresciallo Berardi nei confronti del ten Smelzo è di poca collaborazione, che quest'ultimo conclude bruscamente la conversazione, ribadendo soltanto che il suo compito era quello di informare il COP come da circolare. Non è chiaro se Berardi riferisce all'ufficiale di servizio, tenente colonnello Giangrande queste notizie e con precisione. Di certo esse non vengono trascritte sul registro del COP che era compilato dall'ufficiale. E' certo altresì che si trattava di notizie degne di attenzione da divulgare alla scala gerarchica. Ragion per cui deve presumersi che, nonostante la mancata scrittura sul detto registro, abbiano compiuto la dovuta trafila.

Alle 20.25, 20.27 e 20.31 il capitano Patroni Griffi formula lo stesso quesito rispettivamente al sito di Licola, all'ADOC e al sito di Marsala. Mentre dai due centri radar ha una risposta negativa immediata, cioè senza alcun accertamento in sala - a rispondere sono per il sito campano il maresciallo Acampora e per il sito siciliano il sergente Abate - il sottufficiale dell'ADOC, il cui nominativo è rimasto incomprensibile, prende tempo e solo alle 20.37 fornisce la risposta, anch'essa negativa.

Alle 21.20 il generale Mangani chiede ulteriori notizie alla sala del Soccorso. Gli viene comunicato che non ci sono novità, ma non gli è riferito del traffico americano. Alle 21.40 nuovamente il citato generale chiede - e quindi d'iniziativa - all'ufficiale dell'RCC, Smelzo, se conosca la posizione della portaerei statunitense Saratoga. Smelzo risponde che già queste notizie sono state chieste al SOC, a West Star e a Bagnoli - non tutte le telefonate

sono registrate -, che hanno escluso la sua presenza nella zona, mentre la RIV di Roma aveva invece notato la presenza di traffico americano. Alle 21.42 in una conversazione interna, durante il segnale di libero di una chiamata telefonica, il tenente Smelzo parla con il capitano Patroni Griffi e gli riferisce che il comandante del ROC ha chiesto di informarsi presso West Star per accertare la presenza di eventuale traffico americano in quanto supponeva che qualche velivolo USA avesse avuto una collisione con l'Itavia. Il capo controllore gli ribadisce che ha già chiamato per avere questa informazione e che le risposte sono state negative. Aggiunge che avrebbe inoltrato la richiesta a Catania - Sigonella. Alle 21.54 l'ufficiale dell'RCC riferisce a quello dell'RSC di Ciampino, capitano Trombetta, che nel frattempo ha raggiunto il posto di lavoro, che secondo West Star non vi era alcun traffico americano nella zona. I due ufficiali avanzano ipotesi dell'esplosione in volo o del dirottamento e quello di Ciampino chiede di effettuare ancora un accertamento presso il sito di Marsala.

Sempre alle 21.20, il capo controllore chiedeva del suo collega di Licola, capitano Abbate, che in un primo momento veniva dato per presente dal maresciallo Acampora, ma all'apparecchio rispondeva il maresciallo Di Micco, che dopo un breve imbarazzo del capitano Patroni Griffi, che voleva parlare con il suo collega, riferisce a costui che aveva chiamato il "colonnello dello Stato Maggiore", con ogni probabilità l'ufficiale di servizio al COP, quel Giangrande di certo allertato dal borioso maresciallo Berardi, che richiedeva notizie. A costui aveva consigliato di rivolgersi al SOC. La conversazione continuava e l'ufficiale affermava dapprima che stava redigendo relazione per iscritto e che l'Alpha Golf 266 era da lui considerata la traccia del DC9; chiedeva poi se la stessa era stata correlata con un piano di volo. Il sottufficiale rispondeva che ciò non era avvenuto, in quanto quella traccia proveniva dall'area di freeplot; gli ricordava altresì che era già stato trasmesso un plottaggio con due tracce.

Dalle 21.44 alle 21.59, assistente del capo controllore, maresciallo Attanasi intrattiene un lunga conversazione telefonica con il sito di Marsala, dopo aver ricevuto prima la conferma da Licola che la traccia AG266 era stata trasmessa in cross tell a quel sito, telefonata delle 21.37. Parla con il tenente Muti cui chiede se avesse ricevuto in cross tell la traccia in questione da Licola; l'ufficiale però non è in grado di fornire alcuna risposta in merito. Successivamente Attanasi chiede di parlare con l'identificatore in servizio al momento della scomparsa del DC9, e si sente verso l'interno che il tenente Muti chiama il sergente maggiore Loi. Dopo una breve pausa interviene al telefono il sergente Abate. Tra i due sottufficiali si parla della traccia Alpha Golf 266, a proposito della quale l'interlocutore di Martina Franca conferma

che la traccia era stata avvistata alle 18.50 sul punto Georef Papa Lima 0050 ed era stata persa alle ore 19.00 sul punto Georef Papa Kilo 0010; di contro l'interlocutore di Marsala dichiara di non aver ricevuto il cross tell della traccia da Licola nell'immediatezza, ma solo alle 19.45, in risposta ad una richiesta di Marsala. I dati della traccia comunicati da Licola corrispondono a quelli ricevuti da Martina Franca. Attanasi afferma che è necessario effettuare una riduzione dati, ma Abate non dà alcuna risposta certa e porta la discussione su altro argomento. In questa lunga conversazione, quasi sei minuti, il sottufficiale di Marsala non accenna mai alla questione dell'esercitazione simulata. A distanza di qualche minuto dal termine della discussione chiama nuovamente il collega Attanasi e gli precisa che "in quel momento" erano stati impegnati per i preparativi della "manfrina" cioè dell'esercitazione. Ipotizza che siano andati persi 5-10 minuti di registrazione per caricare il programma, ma che comunque avrebbero dovuto verificare. Dall'altra parte si chiede il modo di registrare i dati del reale durante questa operazione; si risponde che si procede con il sistema fonetico-manuale. L'Attanasi si mostra preoccupato, ? giusta preoccupazione, che mai è stata ritenuta tale anche dalle Commissioni ufficiali, perchè, s'è detto, quel vuoto si verificava dopo l'incidente – in quanto anche un minuto di registrazione in quei momenti è importante. Le parole pronunciate da Abate lasciano intravedere che la riduzione dati è stata già effettuata o comunque di lì a poco sarebbe stata effettuata. A tal proposito il capitano Patroni Griffi ha dichiarato che da Marsala ricevette il plottaggio della traccia del DC9, dopo aver insistito con il suo collega Ballini per averla, ma di non ricordare il numero di traccia (v. esame Patroni Griffi Vito, GI 08.01.96).

Da questo momento, h.22.00 in poi, non risultano più conversazioni registrate tra i due siti, perché il nastro TBT di Marsala termina alle ore 22.08, mentre su quello di Martina Franca, come già detto, i canali collegati con Marsala non hanno registrato alcuna conversazione.

Alle 22.22 viene registrata sul canale 14 del nastro D di Martina Franca la conversazione tra il capitano Patroni Griffi e, presumibilmente, il maresciallo Acampora di Licola. Da questa conversazione si è scoperta, solo nel 1996, l'esatta canalizzazione dei nastri TBT di Martina Franca. In effetti questa esatta canalizzazione non era stata, fino a quella data, individuata dai periti d'ufficio, sia perchè nessuno dei militari interrogati aveva mai riferito alcunchè sull'errore delle perizie, sia perchè, fatto ancor più grave, lo SMA, pure essendo a conoscenza attraverso la trasmissione delle trascrizioni peritali di Martina Franca del detto errore sulla base di quei dati di cui è in possesso fin dal mese di luglio 88, non si premura di segnalarlo. La risposta

del capo di Stato Maggiore, generale Nardini, il 30 ottobre 91 riporta, tra l'altro, l'identificazione dei velivoli ed in merito alla sigla AJ421 precisa che si tratta della traccia del DC9, avvistata dal sito di Marsala. Questo dato l'unica volta che appare è nella conversazione di Martina Franca in questione, nella quale però si parla non del DC9 ma di un velivolo militare, il C141. Il capitano Patroni Griffi dopo aver ascoltato la conversazione dichiara che il sito con cui parlava era Marsala (v. esame Patroni Griffi Vito, GI 15.01.92). Nel corso dei successivi esami, fino al 1° aprile 96, ha sempre dichiarato che quella era una comunicazione con il sito di Marsala e che egli aveva chiesto le spiegazioni di quel plottaggio in quanto seguiva la traccia alla consolle in tempo reale ed aveva notato "dei baffoni". Con questo termine, ha spiegato l'ufficiale, intendeva che il velivolo seguito alla consolle aveva una velocità superiore al normale, cioè oltre i 500 nodi. Contestato il fatto che un velivolo C141 raggiunge una velocità di circa 470 nodi, e che pertanto quella sua giustificazione non appariva credibile, ne prendeva atto, così come prendeva atto che nella THR di Marsala in quella fascia oraria la traccia AJ421 non era registrata dal radar e l'unica traccia avente quella numerazione era riferita al velivolo DC9 Itavia, avvistata dal sito tra le 18.53 e le 19.00, il Patroni Griffi ribadiva che quel plottaggio non era riferito al DC9, ma al momento della visualizzazione del grezzo alla sua consolle (v. esame Patroni Griffi Vito, GI 31.01.96). In data 7 novembre 96, dopo che si era accertata l'esatta canalizzazione, veniva contestato al Patroni Griffi che la conversazione delle ore 22.22 intercorreva tra il SOC e la postazione del capo controllore di Licola. A questo punto, essendo Licola un sito fonetico manuale, tutte le dichiarazioni rese dall'ufficiale secondo cui egli quella traccia l'aveva seguita a consolle in tempo reale, venivano a cadere. In quest'ultimo esame forniva risposte adattandole alla trasmissione di un plottaggio con il sistema fonetico manuale e non più con il sistema Nadge, come invece aveva sempre precedentemente dichiarato. A tal proposito è da evidenziare la dichiarazione resa dal tenente colonnello Lippolis che riconosce nella telefonata la voce di Patroni Griffi, così come quella interna in quella del tenente Smelzo. Il Lippolis precisa anche che il capo controllore potrebbe aver visto un plottaggio manuale sulla lavagna in plexiglas, proveniente da un sito fonetico-manuale (v. esame Lippolis Guglielmo, GI 14.01.92).

Alle 23.05 il maresciallo Attanasi riferisce al collega Di Micco che ha ricevuto il plottaggio dell'Alpha Golf 266, ma non quello degli altri due velivoli di cui si parla nella telefonata delle 20.11. Dopo una breve pausa l'operatore di Licola afferma che il plottaggio delle due tracce è inserito nello stesso messaggio. L'operatore di Martina Franca accerta che la

seconda traccia è quella avente numero Lima Kilo 477, ma non specifica quale sia l'altra. Dal tenore di questa conversazione si deduce che il sottufficiale del SOC afferma che è in possesso della traccia AG266 e chiede appunto il plottaggio delle altre due tracce. Di contro da Licola gli viene risposto che entrambi i plottaggi sono sullo stesso messaggio. Quello che emerge però dalle telefonate e dal registro di sala operativa di Licola è che tra le 19.41 e le 20.00 è stato trasmesso un solo messaggio, quello dell'AG266 con gli orari 18.50-19.00, e che successivamente, dopo le 20.11, sono stati trasmessi più messaggi con vari plottaggi nei quali, presumibilmente, gli orari dell'AG266, sono stati modificati o, altra ipotesi, sono stati attribuiti alla traccia AG266. Orari che in realtà corrispondono ad un'altra traccia, cioè a quella avente il numero AG262 che emerge nelle conversazioni tra Marsala e Licola delle ore 19.17, successivamente correlata al velivolo dell' Air Malta.

Da questo momento in poi, come si vedrà di seguito, inizia la confusione da parte del SOC nell'analisi dei dati ricevuti da Licola. Il capo controllore, capitano Patroni Griffi, e il suo assistente, maresciallo Attanasi, che fino a qualche tempo prima avevano considerato la traccia Alpha Golf 266 come quella appartenente e correlabile al DC9, in quanto avvistata alle 18.50 intorno a Ponza e persa alle 19.00 sul punto Ambra 13 Bravo, da questo momento non la considerano più come tale e prendono in esame quella avente il numero LK477.

L'ufficiale, nella telefonata delle 23.18 con il maresciallo Acampora di Licola, afferma che è impossibile credere al plottaggio della traccia AG266 perché la stessa presenta "un salto di un canguro", cioè percorre una tratta ad una velocità supersonica che naturalmente non può essere quella di un velivolo civile. Non parla di orari riferiti al plottaggio. Considera più attendibile e correlabile al DC9 la traccia LK477.

Il maresciallo Attanasi alle 23.31, quando parla con il capo controllore del 31° CRAM di Jacotenente capitano Metta, che già è stato interessato dal SOC per accertare il percorso della LK477 presso il sito originatore di Potenza Picena, precisa per la prima volta che la traccia AG266 non è correlabile al DC9, perché il primo avvistamento della traccia è riferito alle ore 19.04. Ne consegue che la traccia LK477 diviene più attendibile come orario, giacché il suo primo avvistamento risale alle ore 18.55 sul punto Georef November Lima.

Alle 23.44 il capo controllore di Jacotenente riferisce a Patroni Griffi che il volo è stato identificato dal sito di Potenza Picena con il numero di traccia Lima Echo 157. Il numero di traccia LK477 non risulta assegnato ad alcun velivolo e comunque i centri radar di Potenza Picena, Poggio Ballone

e Poggio Renatico stavano effettuando le riduzioni dati per avere notizie più certe.

Alle ore 01.11 il sergente Cassano di Jacotenente trasmette al SOC il plottaggio della traccia del DC9, cioè quella detta LE157. La stessa gli era stata inviata dal sito di Potenza Picena. Al termine del plottaggio il sottufficiale viene chiamato dal capitano Patroni Griffi e così comunica a quest'ultimo che la traccia LK477 non esiste, alch  l'ufficiale esclama la gi  detta frase: "questo   il regalo del Nadge, porca miseria".

Ritornando indietro nelle conversazioni telefoniche   da segnalare quella delle ore 23.51. Questa comunicazione   stata individuata solo nel 96 con la perizia Ibba-Paoloni. Il tenente Smelzo chiama la sala operativa di Ciampino e chiede del capo controllore. Al telefono interviene il maggiore Massari, capo sala, che parla con il tenente colonnello Lippolis. A tal proposito   da evidenziarsi che contrariamente a quanto affermato da alcuni del personale dell'ACC e dell' RSC di Ciampino, come Grasselli, Chiarotti, lo stesso Massari e Trombetta, secondo cui il responsabile della sala del traffico civile   chiamato comunemente "capo sala" e non "capo controllore", in questa telefonata, viene richiesto il "capo controllore" ed interviene il maggiore Massari, cio  il capo sala dell'ACC. A conferma di quanto gi  s'  detto sull'argomento, le questioni sono riconducibili alla conversazione delle 20.31 tra Smelzo e Trombetta, nella quale l'ufficiale dell'RSC di Ciampino riferiva che il capo controllore gli aveva detto della presenza di una portaerei e che avrebbe preso contatti con l'Ambasciata americana per accertare ci . Nell'interrogatorio in qualit  di indiziato, il capitano Trombetta ammette che l'ufficiale poteva essere il maggiore Massari (v. interrogatorio Trombetta Antonio, GI 14.01.92).

Altra conversazione che   entrata di peso nell'inchiesta   quella delle ore 22.03. In questa telefonata il maresciallo Malfa Sebastiano, sottufficiale responsabile del distaccamento aeroportuale di Crotone chiede al personale del soccorso, maresciallo Marzulli, alcune informazioni sull'incidente del DC9, che gli sarebbero state a sua volta richieste dal comandante della Compagnia Carabinieri di Crotone, capitano Inzolia Vincenzo. La vicenda   meglio descritta in altro capitolo.

Il SOC non porter  mai a conoscenza di Licola che la traccia LK477   inesistente n  contester  a tal sito la discordanza degli orari relativi al plottaggio della traccia AG266, cio  che il primo avvistamento in un primo momento era stato collocato alle ore 18.50 e successivamente invece alle 19.04, come afferma il maresciallo Attanasi al capitano Metta, di Jacotenente, nella conversazione delle ore 23.31.

Nella serata del 28 giugno il SOC invia al COP (Centro Operativo di Pace) ed al COSMA (Centro Operativo dello Stato Maggiore) un messaggio che riporta i plottaggi dei siti di Poggio Renatico (Ferrara), Licola e Marsala. Questo documento non è stato mai trovato presso il 3° ROC/SOC né il suo protocollo (SOC/A/0215/NC/G10-1) risulta appartenere alla numerazione impiegata in quel periodo.

E' stato consegnato per la prima volta all'AG nel corso dell'esame testimoniale del generale Mangani, il 24.10.89. In proposito l'ufficiale esibiva l'atto e dichiarava testualmente: "se ricordo bene fu verso l'alba del 28 giugno che cominciarono a giungere documenti scritti tra i quali un telex di Marsala contenente le indicazioni ricavate dalle registrazioni. Più tardi, la sera del 28 evidentemente dopo che avevamo avuto i carteggi provenienti da Marsala e da Licola e dalla stazione radar di Ferrara nella cui copertura si era svolta la prima parte del volo, spedimmo allo Stato Maggiore il fonogramma di cui produco copia".

Non sono stati rinvenuti i telex con i plottaggi di Licola e Marsala sulla base dei quali è stato formato il documento in questione, né presso il SOC né ai siti d'origine. Il telex con i dati di Ferrara, trasmesso da Potenza Picena prima per telefono la notte tra il 27 e il 28 giugno e successivamente per telescrivente la mattina del 28 giugno, è stato rinvenuto e consegnato all'AG nel gennaio 96, nel corso del sopralluogo effettuato presso la sede del 3° ROC, in cui la documentazione era stata ricercata con la costante presenza della polizia giudiziaria. Nei siti d'origine, Poggio Renatico e Potenza Picena, non è stata invece trovata né traccia del documento né la registrazione dell'atto sui registri di protocollo. Presso la sede del 1° SOC è stata trovata traccia della registrazione del messaggio sui registri di protocollo, ma non è stato rinvenuto l'atto.

A tal proposito è da segnalare che il 3° ROC, il 30 giugno 88, aveva trasmesso fotocopia del messaggio, al comandante della 3^a Regione Aerea, nel contesto dell'attività aerea effettuata nell'area di responsabilità del 3° ROC il giorno 27.6.80. Vi si riporta, tra l'altro, testualmente: "msg G37-4/2111.1/1100/Z di Aeroradar Potenza Picena datato 28.6.80 che trasmette il plottaggio della traccia del DC9 Itavia 870 fino alle ore 18.46/Z". Questa risposta è connessa alla richiesta dell'AG del 4 giugno 88, che richiedeva, tra l'altro, dell'esistenza o meno di esercitazioni militari nella zona dell'incidente. Come si può notare nella missiva del ROC non viene specificato che il plottaggio è quello dell'aereo caduto, anche se viene indicata l'esatta sua denominazione. Si deve pertanto dire che non v'è alcuna ragione logica a riportare i dati del volo del DC9 come una attività

aerea del 27 giugno 80, anzi un'affermazione di tal fatta genera solo errori e confusione.

Si deve poi osservare, al riguardo del già detto telex del 3° ROC trasmesso la sera del 28 giugno al COP e al COSMA, che esso presenta una serie di gravi incongruenze, che di seguito si riportano:

1. sul primo plottaggio, quello trasmesso per telescrivente da Potenza Picena, si descrive la traccia LE157 come quella del DC9 Itavia fino alle 18.46, seguita dal radar di Poggio Renatico e Potenza Picena;
2. sul secondo plottaggio, quello del sito di Licola, documento mai rinvenuto, si descrive la traccia di un velivolo con rotta Nord AJ453 (Tripoli-Roma) fino alle 19.00; la traccia di un velivolo con direzione Sud senza numero di traccia e identificazione del velivolo che viene avvistato tra le ore 19.04 e le ore 19.12; la traccia di un velivolo con rotta Sud LK477 avvistato tra le ore 18.55 e le ore 19.00 correlabile con il DC9 Itavia;
3. sul terzo plottaggio, quello di Marsala documento mai rinvenuto, si descrive la traccia di un velivolo con rotta Sud tra le ore 18.53 e le 18.58 correlabile con il LK477 e cioè il DC9 e quella di un velivolo con rotta Nord, traccia AJ453, tra le ore 18.36 e le ore 18.55.

Come si può notare la traccia LK477 viene correlata al DC9 Itavia, mentre il SOC è già a conoscenza che la stessa è inesistente, cioè non è stata mai inizializzata dal suo sito originatore, Potenza Picenza (v. telefonata 01.11). La traccia AG266 avvistata alle ore 18.50 e seguita fino alle 19.00 non viene riportata. Viene indicata una traccia senza numero che è stata avvistata alle 19.04. Nel plottaggio del sito di Licola elaborato per la consegna all'AG di Palermo, l'11 luglio 80, poi il 22 luglio consegnato dall'ITAV all'AG di Roma, la traccia AG266 riporta lo stesso orario e numero di battute di quella senza numero. La stessa traccia con gli orari riportati nelle conversazioni telefoniche della sera del disastro, 18.50-19.00, non viene mai trascritta in alcun documento.

L'analisi di questi dati fu effettuata dal SOC. Come già sopra detto non è stato mai rinvenuto il documento né gli atti pervenuti da Licola e Marsala. Il messaggio venne trasmesso per telescrivente alle ore 21.15 del 28 giugno. Gli ufficiali responsabili del SOC e della segreteria, colonnello Arati, comandante, maggiore Montinaro e capitano Chirulli, addetti alla segreteria, non ricordano l'analisi di questi dati; ed il Chirulli precisa che il messaggio era stato confezionato in sala operativa. Vista l'ora della preparazione del messaggio, le 23.15 locali del 28 giugno, è stato escusso il capo controllore di sala operativa in servizio, capitano Disanto. L'ufficiale non ricorda di aver effettuato l'analisi di plottaggi riferiti alla vicenda del DC9, ma riconosce nella compilazione del messaggio il suo stile, per cui

riconosce di esserne stato il compilatore. In sede di confronto tra i due capi controllori, Patroni Griffi e Disanto, entrambi escludono di aver eseguito l'analisi di comparazione dei plottaggi e che la stessa può essere stata fatta dagli ufficiali in servizio alla segreteria del SOC (v. confronto Patroni Griffi-Disanto, GI 08.02.96).

10. L'attività del 3° ROC dopo il 27 giugno 80.

Il 10 luglio 80, in ordine temporale, il ROC riceve prima il messaggio dell'ITAV, indirizzato anche a Licola e Marsala, che richiede i DAT da consegnare alla commissione Luzzatti e successivamente il telex della 3^a Regione Aerea in cui è trascritto il decreto di acquisizione dell'AG di Palermo del 5 luglio 80. In entrambi i casi il ROC non fornirà alcuna documentazione di propria pertinenza. Si limita a pianificare le richieste dei due messaggi ed ordina ai CRAM di Licola e Marsala di allegare alla registrazione i tracciamenti radar ed eventuali registrazioni TBT. Tra il 18 e 20 luglio riceve la documentazione dai citati centri radar di cui consegnerà una copia il 29 luglio a personale del S.I.S.MI. Detta documentazione non sarà più reperita al ROC perché distrutta nel 1983. E' certo che se il ROC, invece di svolgere soltanto funzione di coordinamento, avesse conservato e consegnato la documentazione che aveva già raccolto sin dalla sera dell'incidente, l'AG e le varie commissioni d'inchiesta avrebbero avuto un quadro più chiaro e completo di tutta la vicenda.

Il 18 luglio 80 in relazione all'incivolo del MiG 23 libico il ROC chiede la trasmissione dei plottaggi ai siti di Licola, Otranto, Jacotenente, Siracusa e Marsala, e dispone la conservazione dei nastri di registrazione di quel giorno da parte dei siti di Otranto e Marsala. I plottaggi dei siti di Jacotenente e Licola non sono stati mai trasmessi a Comandi superiori né rintracciati agli atti del ROC. Invece per quanto concerne i nastri di registrazione di Otranto e Marsala, da cui è stata ricavata la riduzione dati dei momenti dell'incivolo, il primo, quello di Otranto, non è stato mai rinvenuto; il secondo invece è stato consegnato in data 27 giugno 95 ma tale esemplare è risultato diverso da quello che avrebbe dovuto contenere i dati del momento dell'incidente. Il nastro d'interesse non è mai stato rinvenuto.

Il 29 luglio 80 viene consegnato al maresciallo Maraglino Cosimo del distaccamento del S.I.S.MI di Taranto, su richiesta per le vie brevi, dal colonnello Fulvio Pacini, comandante interinale del ROC che sostituiva il generale Mangani perché in licenza, una copia della carta dei ritrovamenti

dei relitti del DC9 e una copia delle registrazioni radar di Marsala e Licola. Detta consegna è formalizzata con lettera di accompagnamento del ROC, a firma del citato Pacini senza alcuna classifica, avente per oggetto incidente DC9 Itavia.

Sempre in data 29 luglio un appunto interno del S.I.S.MI, la cui fonte è il maresciallo Maraglino, indica che il 3° ROC ha fornito, a seguito di esplicita richiesta verbale, ad un sottufficiale della Guardia di Finanza di Martina Franca copia delle carte concernenti i ritrovamenti dei relitti. Questo atto quindi è ben diverso da quello che risulta essere stato eseguito dalla Guardia di Finanza di Martina Franca il 6 agosto 80 sulla base del decreto di sequestro emesso il 16 luglio 80 dal PM di Roma.

Il 30 luglio, sempre lo stesso sottufficiale del S.I.S.MI, riceve dal 3° ROC a seguito di richiesta, in via breve, la copia in chiaro dei tracciamenti radar rilevati dalle 10.30 alle 11.30 locali del 18 luglio 80 - la data è quella asserita dell'incivolo del MiG 23 libico - dei siti di Otranto, Marsala e Siracusa. La nota di trasmissione questa volta riporta la classifica "segreto", è sempre firmata dal colonnello Pacini, ha per oggetto il rilascio di documenti di tracciamenti radar.

In merito a queste acquisizioni di documenti da parte del S.I.S.MI, il Maraglino ha dichiarato che egli ha richiesto i dati del DC9 di Ustica e non quelli del MiG 23 libico caduto in Calabria, così come gli era stato richiesto dal suo superiore del Centro di Bari Curci, via telefono. Ha ricevuto i plichi di risposta chiusi. Mentre ricorda nella prima occasione una lettera di accompagnamento, al riguardo della seconda esclude una circostanza del genere. Aggiunge che mentre era in attesa al ROC di ricevere la documentazione, il giorno 29, sentì che la carta dei ritrovamenti dei relitti era stata chiesta anche dalla Guardia di Finanza. La documentazione del giorno 29 egli la consegna al Curci presso la sede di Bari. Il giorno successivo, gli viene richiesto, forse dal capo Centro di Bari Antonicelli, di ritornare al ROC per chiedere il materiale in chiaro senza far riferimento alcuno all'incidente del MiG 23 libico. Sempre nell'attesa della consegna - più lunga del giorno prima dovette procedersi alla declassifica dei documenti - il sottufficiale ascoltò, come la precedente volta, che gli stessi documenti erano stati chiesti dal SIOS/A, ed anche in questo caso riferì con appunto al Centro di Bari la notizia (v. esame Maraglino Cosimo, GI 16.03.93).

Successivamente, il sottufficiale in qualità di indiziato, afferma di non ricordare se effettivamente si recò a Martina Franca a chiedere i tracciati del MiG 23 libico. Questa vicenda gli fu richiamata alla memoria dal suo superiore Curci nell'ottobre 89, allorquando, dovendo relazionare sui fatti alla Direzione del S.I.S.MI, gli fu esibita dal predetto una ricevuta che

recava la sua firma, come quella della persona che si era recata a Martina Franca nei giorni 29 e 30 luglio 80 (v. interrogatorio Maraglino Cosimo, GI 25.10.96).

Il 31 ottobre 96, il Maraglino produce una sua memoria difensiva ove, tra l'altro, si legge testualmente: "l'essermi recato vuol dire aver ricevuto l'ordine di ritirare un plico. E' assurdo presentarsi da sprovveduto per richiedere verbalmente documenti classificati, se non si è stati preventivamente agganciati. Non mi presentavo ad un amico o conoscente ma addirittura al comandante di un reparto delicato dell'AM, dove solo per accedere bisogna sottostare ad una serie di controlli, essere dotati di "passi" e poi accompagnati. Le richieste quindi sarebbero state fatte, certamente prima del ritiro del plico, al comandante di Martina Franca da uffici paritetici... Eseguivo un servizio di corriere che per sua natura non fa richiesta di documenti, ma di materiale plico o busta di cui non è tenuto a conoscere il contenuto...".

Il colonnello Pacini ha dichiarato di non aver mai conosciuto il Maraglino; non ricorda di una richiesta da parte del S.I.S.MI, attraverso il Centro di Bari e il Sottonucleo di Taranto, di documentazione attinente gli incidenti del DC9 e del MiG 23 libico. Ma riconosce la sua firma nelle lettere di accompagnamento del 29 e 30 luglio 1980 e ammette pertanto di aver dato il suo assenso per la consegna della documentazione (v. esame Pacini Fulvio, GI 16.03.93).

Il segretario dell'ufficio del comandante del ROC, maresciallo Stante Osvaldo, citato dal Maraglino come persona da lui conosciuta e punto di riferimento in occasione delle sue visite, dichiarava di conoscere il sottufficiale del S.I.S.MI in quanto lo intratteneva nelle attese prima che esso Maraglino venisse ricevuto dal comandante o da altri. Non ricorda però di sue richieste sulle vicende di Ustica e del MiG libico (v. esame Stante Osvaldo, GI 23.04.93).

Il comandante del ROC, generale Mangani, ha dichiarato di non aver mai ricevuto, durante il suo periodo di Comando, richieste da parte del S.I.S.MI. Non ha mai ricevuto alcun input da parte del S.I.S.MI. L'unica persona che sa essersi presentata al ROC era un maresciallo dei CC. distaccato a Taranto. Ricorda, perché gli era stato detto da Pacini, della consegna dei dati relativi al DC9. Non è mai venuto a conoscenza della consegna dei dati inerenti l'incidente del MiG libico. Afferma che Pacini non gli parlò mai di questa trasmissione, forse perché stimava che si trattasse di ordinaria amministrazione. Non ha mai conosciuto né parlato con i responsabili del Centro S.I.S.MI di Bari Antonicelli e Curci. Non ricorda se già in quel periodo l'AG avesse emesso decreto di sequestro per i

plottaggi radar e per la mappa dei relitti del 27.06.80. Non ricorda che il materiale consegnato il 29 e 30 luglio era stato richiesto anche dalla Guardia di Finanza e dal SIOS. In quei giorni si trovava in licenza ad Albinia (v. esame Mangani Romolo, GI 22 e 24.06.93).

Anche in questa vicenda emergono più contraddizioni che restano inspiegabili. Appare inverosimile che un sottufficiale del S.I.S.MI si presenti presso il comandante del ROC, che ha grado di generale o quanto meno di colonnello, per richiedere per le vie brevi documentazione "delicata", per ben due volte in due giorni consecutivi su due incidenti aerei di notevole risonanza, e che tali documenti vengano consegnati come se fosse documentazione di ordinaria amministrazione, senza alcuna richiesta scritta o preavviso tramite i canali previsti cioè il SIOS/A. Tutto ciò a fronte della negativa opposta dieci giorni prima, il 19 luglio, all'AG di Palermo e alla commissione d'inchiesta, che avevano fatto esplicita richiesta di documentazione radar, con l'asserita giustificazione della necessità del nulla osta del Gabinetto della Difesa per la relativa consegna.

Ma sull'intera vicenda ci si soffermerà più oltre, allorchè sarà trattata la parte relativa al S.I.S.MI.

Il 6 agosto 80 viene sequestrata dalla Guardia di Finanza di Martina Franca, in esecuzione al decreto di sequestro emesso dal PM di Roma il 16 luglio, la sola copia della mappa dei ritrovamenti dei relitti, dal momento che l'originale era stato già trasmesso il 17 luglio alla Procura di Palermo.

Sull'altra vicenda, quella riferita nell'appunto S.I.S.MI, del 29 luglio, di cui già s'è detto, appunto secondo cui sottufficiale della Guardia di Finanza aveva acquisito il detto materiale il 29 luglio, si deve ricordare che essa è stata negata dai testi escussi. Infatti i sottufficiali di stanza a Martina Franca in quel periodo Mura Giovannino, Argiolas Albinio e Rizzo Giuliano esaminati in merito, hanno escluso un fatto del genere (v. esami Mura Giovannino, Argiolas Albinio e Rizzo Giuliano GI 09.04.93 e Argiolas Albinio 23.06.93).

In data 13 agosto 80, il maggiore Montinaro Pasquale, ufficiale addetto alla segreteria del SOC, a seguito di specifica richiesta verbale del colonnello Bomprezzi del 2° Reparto SIOS, trasmette delle cartine riproducenti il percorso dei velivoli descritti nei plottaggi consegnati al S.I.S.MI il 29 luglio 80.

Come già detto nel luglio 88 vennero rinvenuti al ROC i cinque nastri TBT del 27 giugno 80. Il comandante pro-tempore del ROC, generale Frigo, ha dichiarato che in quella occasione fu rinvenuta nell'agenzia del SOC una scatola contenente cinque nastri. Furono ascoltati per intero con

un'apparecchiatura in uso al tempo, rinvenuta a Bari-Palese. Fu trascritto il contenuto dei vari canali. Non ricorda perché la trascrizione sia stata limitata al periodo 18.00Z-20.00Z. Non venne effettuato alcun controllo incrociato tra le registrazioni trascritte e i brogliacci delle varie agenzie. A rilettura del verbale rettifica che per "intero" intendeva dire nel periodo in cui sono state trascritte le registrazioni , cioè 18.00Z-20.00Z (v. esame Frigo Alberto, GI 01.07.91).

Il capo Ufficio Comando del ROC, tenente colonnello Molinaro, ha dichiarato che i nastri trovati erano cinque, che su ciascuno di essi v'erano quindici canali e che furono ascoltati con il solo registratore che si riuscì a reperire. Ricorda che furono ascoltate le conversazioni a cavallo dell'evento, da mezz'ora prima ad un'ora dopo, non certo per un tempo superiore (v. esame Molinaro Tommaso, GI 03.07.91). In un appunto manoscritto del comandante della 3^a Regione Aerea, generale Casagrande, rinvenuto e sequestrato nell'aprile 96 nel corso del sequestro eseguito con la costante presenza della PG si legge: "da ieri 29/6 si è scoperto al ROC di possedere 5 nastri registrati tra il 27 e il 28.06.80 di vecchio tipo a 15 piste che richiedono 6 giorni per il loro completo ascolto. Per ora trovata una pista SOC da un'ora prima a 30' dopo e solo dopo l'incidente c'è qualche chiamata relativa all'incidente, prima niente. Si sta ascoltando tutto per sicurezza all'epoca furono messi da parte per precauzione". In tal senso l'ufficiale ha dichiarato che quello scritto significava che erano stati trovati e riascoltati tutti e cinque i nastri (v. esame Casagrande Siro, GI 25.11.97).

Anche in questa vicenda vi sono varie contraddizioni. Infatti, come già detto precedentemente, dapprima il ROC segnala alla 3^a Regione in data 4 luglio che un nastro non si può ascoltare perché non vi è l'apparecchiatura idonea, e poi, il successivo 8 luglio, che due nastri non erano stati ascoltati perché non rientranti nel periodo d'interesse. Ma tali segnalazioni non corrispondono a verità perché sicuramente si sono ascoltati gli interi periodi compresi tutti e cinque nastri come scrive il generale Casagrande, e come afferma in un primo momento il generale Frigo. In un secondo tempo, probabilmente su disposizione dello Stato Maggiore, vengono invece trascritte e trasmesse solo le registrazioni a cavallo dell'evento.

Nei primi giorni di aprile dell'89, lo SMA richiede alla 3^a RA l'identificazione del capo controllore di Licola la sera del 27 giugno 80, in quanto deve essere escusso dalla Commissione Pratis; capo controllore in quel periodo ancora non individuato con certezza. Il ROC comunica che dalle registrazioni risulta essere il capitano Abbate Gerardo. In tal senso il capitano Patroni Griffi ha dichiarato di essere stato convocato dal vice comandante della 3^a Regione per un confronto con Abbate, che aveva

affermato di non essere stato in servizio. Giunto al citato Comando il confronto non vi fu, perché nel frattempo Abbate aveva ritrattato le sue dichiarazioni ed aveva ammesso di essere stato in servizio quella sera (v. esame Patroni Griffi Vito, GI 08.01.96).

Anche per questa vicenda, meglio descritta nel sito di Licola, si deve dire che nelle conversazioni telefoniche tra il SOC e il CRAM di Licola, il capitano Abbate appare menzionato soltanto nella telefonata delle ore 18.00, all'inizio del turno notturno, quale capo controllore di quella sera. Nel corso della serata e della notte non interviene mai, nonostante l'intenso scambio di notizie e dati tra i due siti. Nelle uniche due occasioni in cui viene esplicitamente richiesto dal capitano Patroni Griffi, telefonate delle ore 20.07 e 21.20, interviene al suo posto il maresciallo Di Micco, che senza giustificare la mancata presenza dell'ufficiale tiene il colloquio con l'ente chiamante. E' da sottolineare anche il fatto che le telefonate di Patroni Griffi sono sul canale 14, cioè la linea diretta tra il SOC ed il capo controllore di Licola, e che quella sera su questo canale hanno sempre risposto gli assistenti del capo controllore, marescialli Acampora e Sarnataro, il sergente maggiore De Masi e il guida caccia maresciallo Di Micco; cioè colui che appare, come ben si percepisce nelle comunicazioni telefoniche, il capo controllore effettivo di quella sera a Licola.

Il 10.04.89 nell'ambito dell'inchiesta condotta dal generale Pisano, il tenente colonnello Lippolis, comandante dell'RCC di Martina Franca, ha sostenuto, nell'audizione condotta dal colonnello Barale, che dall'esame delle condizioni dei sedili del DC9 e dei cadaveri egli aveva dedotto immediatamente che a bordo si era verificata una esplosione e che questa era avvenuta in corrispondenza del secondo o del terzo sedile a sinistra del portellone di accesso. Il colonnello Lippolis ha confermato tali dichiarazioni nel corso della sua testimonianza formale davanti alla Commissione, aggiungendo di aver immediatamente informato della sua convinzione il generale Mangani, comandante del ROC di Martina Franca e di aver dovuto molto insistere per la consegna alla Guardia di Finanza delle mappe relative al recupero dei relitti e dei cadaveri. L'ordine di Mangani era infatti "di non dar niente a nessuno". Secondo il racconto del responsabile del Soccorso, nel corso dell'incontro con il PM di Palermo e i suoi periti durato un'intera giornata, il Sostituto Procuratore lo condusse in un hangar per mostrargli i reperti che a suo dire dovevano costituire i resti di un missile e di un carrello del DC9; l'ufficiale riconobbe invece nei reperti mostratigli una tanica di T33 e un carrello di un aereo della 2^a Guerra Mondiale. Tra gli oggetti esibiti vi era anche un casco di volo con la scritta John Drake che in seguito

risultò essere appartenuto ad un pilota americano lanciatisi da un velivolo da portaerei. L'incontro tra Lippolis, il PM ed i periti non risulta verbalizzato anche se v'è in atti invece la citazione firmata dal sostituto procuratore di convocazione del Lippolis a Palermo per il giorno 06.10.80.

Il colonnello Barale riferisce altresì alla Commissione Pisano che il tenente colonnello Lippolis ha escluso che durante le ricerche iniziali qualcuno avesse rilevato la presenza di mezzi aerei in zona. A tal proposito è da porre in evidenza l'annotazione delle ore 01.48 locali sul quaderno di stazione dell'RCC effettuata dal Lippolis e commentata dal colonnello Barale come quella dei famosi flares lanciati dall'Atlantic. Il direttore dell'RCC a quell'ora annota: "signor Mancini dell'ANSA comunica che nave Clodia della Tirrenia in servizio fra Palermo e Napoli avrebbe avvistato due razzi da segnalazione nel tratto di mare fra Ustica e Ponza alle ore 01.44. Avvisato Trombetta". Quanto scritto sul brogliaccio risulta, come s'è visto, anche dalla conversazione telefonica registrata alle ore 23.40Z sul canale 9 del nastro C di Martina Franca, conversazione tra Lippolis e il giornalista Mancini. Da quel momento l'ufficiale effettua una serie di controlli per accertare la veridicità della notizia; infatti come risulta dalle annotazioni, di suo pugno, sul brogliaccio parla alle ore 02.30 locali con il maggiore Cerino della Marina Militare, alle ore 02.43 locali con il capitano Trombetta dell'RSC di Ciampino, alle ore 02.55 locali con il comandante Basile di Marisicilia. Tutti escludono che i mezzi di soccorso abbiano fatto uso di "razzi bianchi". Alle 02.57 locali, a Lippolis giunge notizia che i razzi bianchi potevano essere stati lanciati dall'Atlantic. Egli richiede al capitano Trombetta di controllare e questi, avendo interpellato per ben tre volte lo stesso Atlantic, conferma che gli stessi erano stati lanciati da quel velivolo identificato con la sigla ISSGE. Le notizie trascritte sul brogliaccio trovano riscontro anche nelle conversazioni telefoniche del canale 9 del nastro C di Martina Franca delle ore 00.23Z (Lippolis-Cerino) delle ore 00.32Z (Lippolis-direttore aeroporto Napoli), delle ore 00.38Z (Lippolis-capitano Trombetta). L'equipaggio dell'Atlantic Breguet 1150, ha invece escluso che nel corso del pattugliamento nella zona fossero stati lanciati flares. Dalla relazione di Maridipart di Napoli sulle operazioni di ricerca del DC9, risulta che alle ore 01.35 locali il suddetto velivolo ha effettuato soltanto un lancio di bengala, mentre il teste Gagliardo Umberto, componente l'equipaggio di un elicottero, ricorda che quella sera furono lanciati 5-7 bengala flares allo scopo di illuminare i tratti di mare d'interesse. Tutto questo non emerge dai rapporti di volo degli equipaggi impiegati nel corso della notte nelle operazioni di ricerca ed in particolare da quello del BR 1150. Nella telefonata delle ore 00.38Z, il capitano Trombetta riferisce a Lippolis di aver

contattato l'Atlantic per ben tre volte confermandogli di aver lanciato dei razzi. Di tale questione non risulta traccia nella relazione Pisano.

In data 11.04.89 il colonnello Barale, a chiarimento dell'annotazione riportata sul quaderno di stazione dell'RCC di Martina Franca relativa al giorno 27.06.80 alle ore 22.27 locali, rivolge, sempre nell'ambito della Pisano, domande al capitano Giovanni Smelzo, ufficiale di servizio la sera dell'incidente, che così ha risposto: "la comunicazione proveniva dall'RSC di Ciampino nella persona del maresciallo Bruschina che aveva ricevuto la notizia dall'ACC di Roma; l'annotazione sul quaderno fu effettuata dal maresciallo Marzulli; si chiedeva l'interessamento dell'Ambasciata USA per avere in supporto alle operazioni di soccorso l'intervento di mezzi statunitensi; non è stata intrapresa nessuna ulteriore azione poiché l'RCC, non avendo conoscenza diretta della situazione del traffico aereo, interessava il capo controllore del SOC, il quale esclude però la presenza di portaerei americani in zona; pertanto non è seguita alcuna richiesta. (v. audizione Smelzo, Commissione Pisano, 11.04.89).

Il colonnello Barale, escusso in merito all'incarico assegnatogli dalla Commissione Pisano e in particolare agli accertamenti esperiti presso l'RCC di Martina Franca, ha dichiarato che venne a conoscenza della presenza di velivoli americani dall'annotazione sul brogliaccio riferita alla telefonata tra l'RSC di Ciampino e il citato RCC. Prese visione anche delle trascrizioni delle telefonate di Martina Franca con vari enti, ma non vi trovò traccia della telefonata in questione pur avendola ricercata con cura data l'importanza della stessa (v. esame Barale Nello, GI 22.06.91). Si deve osservare che le trascrizioni visionate dal Barale terminano alle ore 20.00; era necessario perciò, per reperire la telefonata in argomento, registrata sul brogliaccio alle ore 22.27 locali, ore 20.27Z, ascoltare il nastro di registrazione TBT, che in quel periodo era giacente ancora a Martina Franca. Si deve poi sottolineare il fatto che proprio il 7 aprile 89, come già detto, a seguito di richiesta per le vie brevi, viene inviato alla Commissione Pisano un nastro di registrazione TBT di Martina Franca, successivamente identificato come nastro D" che contiene le registrazioni tra il SOC e i CRAM ma sul quale non è registrata la telefonata tra l'RSC e l'RCC. In questo nastro risulta la richiesta del SOC al CRAM di Licola nella quale si chiede se è stato controllato, nella serata, traffico americano. Il colonnello Muzzarelli, membro della Commissione, all'atto del sequestro del nastro, nel novembre 90, ha dichiarato che lo stesso non era stato mai ascoltato per la mancanza idonea di apparecchiatura. Risulta da tutta questa vicenda che il senso della telefonata, quella sera, fu quello di accertare la presenza di intenso traffico americano nella zona dell'incidente, avvistato dall'ACC di Ciampino, traffico che

avrebbe potuto causare una eventuale collisione con il DC9, Itavia e non invece, la ricerca di mezzi statunitensi da impiegare nei soccorsi, come pure interpretato e scritto oltre che da altri, dal colonnello Barale dopo l'audizione di Lippolis e Smelzo il 10 e l'11 aprile 89.

Tra la documentazione che il ROC avrebbe dovuto possedere, non sono stati mai rinvenuti i registri di sala operativa del SOC, e i messaggi con i relativi plottaggi pervenuti nel corso della notte da Licola e Marsala, documenti che avrebbero chiarito tante questioni che purtroppo restano insolute, quali: l'orario di inizio nel plottaggio della traccia AG266 trasmessa da Licola, se a 18.50 come emerge dalle conversazioni telefoniche o a 19.04; al riguardo del plottaggio delle tracce trasmesse da Marsala, se questa operazione venne effettuata nella notte tra il 27 e il 28, cosicché se ne trarrebbe la certezza che era stata previamente compiuta una riduzione dati; quanto all'analisi che il ROC invia al COP ed al COSMA la sera del 28 giugno, da chi fu effettuata e da quali documenti venne tratta.

Altra documentazione che non è stata rinvenuta, perché distrutta nel 1988, è quella relativa alla manutenzione del CRAM di Siracusa il giorno dell'incidente, giacché tra il 1989 e il 1990 alcuni testi avevano dichiarato davanti alla Commissione Stragi che il sito alle 19.00 si trovava ancora in manutenzione, mentre altri, come Patroni Griffi e Arati affermavano il contrario.

Nel novembre 95, nel corso di sequestro della documentazione con la costante presenza della PG, come già detto, viene rinvenuto e sequestrato un nastro di registrazione TBT che non era stato consegnato all'atto del sequestro avvenuto il 15 novembre 90. Il nastro inizia alle 00.01Z del 28 giugno e tra le conversazioni d'interesse v'è quella registrata sul canale 8, collegamento tra il SOC e il 31° CRAM di Jacotenente, nella quale viene trasmesso da quest'ultimo sito il plottaggio del DC9, ricevuto da Poggio Renatico e Potenza Picena fino alle ore 18.46 con il numero di traccia LE157 e non LK477, come invece conosce il SOC. Sempre nel corso di una successiva conversazione al capitano Patroni Griffi viene comunicato dal sergente Cassano di Jacotenente che la traccia LK477, quella che secondo il SOC si correla con la traccia del DC9, non risulta essere stata mai inizializzata quella sera dal sito di Potenza Picena. La decifrazione di questo nastro TBT è avvenuta con incarico peritale del 9.12.95 ai periti Ibbapaoloni.

Il messaggio relativo all'analisi dei plottaggi di Ferrara, Licola e Marsala, è stato rinvenuto in originale il 10.07.95 agli atti del 3° Reparto SMA, mentre in copia era stato esibito, come si ricorda, dal generale

Mangani nel corso del suo esame testimoniale del 24.10.89 e dallo SMA alla Commissione Stragi dal 89. Ma non è stata trovata traccia né del documento né del protocollo agli atti del ROC. Dalla documentazione sequestrata presso il ROC si è potuta così ricostruire la storia del messaggio SOC/A/0215/NC/G10-1. Nel 1980 il SOC aveva in uso un registro di protocollo, che non è stato rinvenuto, con il quale si protocollavano anche i messaggi giornalieri degli avvistamenti radar inviati dopo la mezzanotte di ogni giorno. Il SOC aveva anche a sua disposizione un registro denominato proprio SOC/A, rinvenuto, che inizia il 19.09.78 e termina il 20.10.80, che però nel periodo di interesse riporta una numerazione superiore a quella del messaggio, 1800 invece che 0215. Esaminato il registro di protocollo della sezione "I", (o Intelligence), si constatava che il messaggio relativo agli avvistamenti radar trasmesso dalla sala operativa del SOC il 28.06 riporta la numerazione 0214 e quello trasmesso il 29.06 la numerazione 0216. Pertanto, sulla base della considerazione che la numerazione del messaggio in disamina ha il numero 0215 ed è stato inviato alle 21.15Z cioè prima della mezzanotte del 28, si è indotti a ritenere che sia stato formato da personale della sala operativa del SOC e non da personale degli Uffici della Segreteria. Che il messaggio 0215 sia stato originato dalla sala operativa o comunque senza passare per l'Ufficio Operazioni, può inoltre essere confermato dal fatto che i dati in esso contenuti coincidono totalmente con quelli della conversazione avvenuta la notte del 28 tra il SOC e il 31° CRAM, mentre differiscono in parte da quelli del messaggio inviato il 28.06.80 alle ore 11.00Z da Potenza Picena, peraltro protocollato in arrivo il 30 giugno sul registro di protocollo dell'Ufficio Operazioni del ROC e mai su quello del SOC.

Il generale Romolo Mangani, deceduto il 9 giugno 96, comandante del ROC, dichiarò nel 91 che solo dopo esser venuto a conoscenza, attraverso la stampa della presenza militare statunitense la sera dell'incidente ebbe a ricordare della proposta di chiamare l'Ambasciata americana per accrescere le possibilità di soccorso; e in quella sede precisò che il termine "pollaccione" significava che un pilota commette errori in buona fede (v. esame Mangani Romolo, GI 26.07.91). In un successivo esame ricordò anche di aver disposto la conservazione dei nastri di registrazione; di aver avuto contatti con la 3^a RA di Bari con il comandante o con il vice nel corso della notte o la mattina successiva per riferire sui fatti; di aver riferito ai suoi superiori che non vi era stata alcuna collisione dopo aver compiuto gli accertamenti necessari; così come di aver comunicato al COP l'assenza della portaerei e la prima investigazione proveniente da Marsala, che

indicava il DC9 senza altri aerei nell'intorno l'aerovia; di aver parlato la mattina successiva con il capo di Stato Maggiore generale Bartolucci (v. esame Mangani Romolo, GI 12.10.91). Per esso Mangani il termine traffico americano significava collisione in volo; una volta esclusa la collisione, per lui non esisteva più il problema del traffico americano (v. esame Mangani Romolo, GI 14.01.92).

Il tenente Smelzo Giovanni, ufficiale di servizio all'RCC, già escusso nel novembre 1986, non aveva dichiarato che quella sera vi fu un interessamento, da parte della sala del soccorso, sulla presenza di traffico americano nella zona dell'incidente. Nel corso dell'interrogatorio del 22.06.91 dichiarava che la grafia sul quaderno di stazione sul traffico militare statunitense alle ore 22.27 locali era del maresciallo Marzulli; non era in grado di fornire spiegazioni sulle dichiarazioni con le quali il capo controllore aveva escluso la presenza di portaerei, annotazione anch'essa riportata sul quaderno di stazione dell'RCC. Fattagli ascoltare la telefonata delle 20.22 sul traffico intenso americano, risponde che all'epoca il Soccorso non aveva la possibilità di mettersi in contatto diretto con la flotta americana. In altro esame gli viene fatta ascoltare la telefonata delle 20.25 in cui parla con il maresciallo Berardi del COP; su di essa risponde che la ricorda, ma non è in grado di indicare quale sia stato l'ufficiale dell'ACC che ha parlato del traffico militare americano. Ammonito a dire la verità risponde testualmente "non sono in grado di ricordare. E' passato tanto tempo. Se ho fatto indagini sulla presenza americana, è probabile che ne abbia parlato di ritorno con Ciampino Soccorso" (v. esame Smelzo Giovanni, GI 26.07.91).

Il maresciallo Marzulli Pietro, sottufficiale di servizio all'RCC, come il citato Smelzo, nell'interrogatorio del 1986 non aveva riferito alcunché sull'interessamento al traffico americano. Nell'esame del 1 luglio 91 conferma di non ricordare di una telefonata in cui s'è parlato di Ambasciata americana. Preso atto della telefonata delle 20.22 in cui parla con il collega Bruschina dell'RSC di Ciampino, ne ricorda il contenuto e ammette di aver parlato con Smelzo, precisando che era assolutamente impossibile che si lasciasse cadere una notizia del genere; non ricorda altri particolari. Ammonito a dire la verità, risponde testualmente: "per il lavoro che facevo a me interessava solo il soccorso. Era irrilevante sapere come fosse successo il disastro. Sarebbe stato rilevante saper solo se c'era una portaerei, perché ciò avrebbe consentito l'intervento di elicotteri. Se ci fossero stati soltanto degli aerei, ciò per me sarebbe stato irrilevante e non di mia competenza. Oggi non so dire a cosa servisse l'Ambasciata americana. Anche all'epoca di sicuro avrò ritenuto che l'Ambasciata non c'entrasse nulla. Io posso avere

ricevuto una risposta da Smelzo sul tipo “a noi non interessa sapere se c’erano mezzi americani, me la vedo io”. A nuova contestazione relativa a cosa c’entrasse l’Ambasciata americana rispondeva che aveva appreso la notizia e basta. Non ricorda cosa abbia fatto Smelzo, anche perché in sala erano presenti due ufficiali superiori.

Il direttore dell’RCC, il tenente colonnello Lippolis Guglielmo, dichiara che quella sera, allorchè pervenne la telefonata sul traffico americano, era sicuramente presente in sala, giacchè era arrivato poco dopo la notizia dell’incidente. Non diede importanza alla comunicazione poiché l’unico interesse era quello di evitare interferenze con i mezzi dei soccorsi. Esclude di aver ricevuto la comunicazione della non presenza di una portaerei nella zona dell’incidente. Ricorda che fu chiamato il centro di Bagnoli tramite linea sip ma da altri e non da lui (v. esame Lippolis Guglielmo, GI 01.07.91). Nella successiva escussione, il 26 luglio 91, prendeva atto che fino alle 21.42Z non era stato presente in sala per cui non poteva esserlo al momento della telefonata giunta da Ciampino, 20.22Z sulla presenza del traffico americano. Ma nulla sa rispondere al riguardo.

Il colonnello Arati Giancarlo, comandante del SOC dichiara che la sera dell’incidente si trovava presso la propria abitazione; venne avvisato dal capo controllore del SOC intorno alle ore 21.15-21.20 locali; la notizia era pervenuta al SOC dal sito di Marsala e secondo questa notizia già era stato avvisato sia il soccorso che il comandante del ROC. Ricorda che i siti di Marsala e Licola avevano trasmesso esclusivamente il plottaggio del DC9; ricorda altresì di aver disposto la sera stessa la conservazione delle registrazioni telefoniche della sala operativa e Nadge; non ricorda di aver formato alcun documento relativo all’analisi dei dati radar provenienti dai CRAM di Licola, Marsala e Ferrara (v. esame Arati Giancarlo PG 26.10.94 e GI 22.05.96).

Il capitano Patroni Griffi Vito, capo controllore della sala operativa del SOC, è teste chiave, colui che conosce tutte le attività che sono state poste in essere quella sera nella sala operativa del SOC e in quelle dei centri radar dipendenti di Marsala e Licola. Ma nel tempo ha reso dichiarazioni contraddittorie. E’ lui che ha visionato e tracciato il plottaggio dell’AG266 prima versione con avvistamento alle 18.50; è sempre lui che alle 23.18 comunica al sito di Licola che il plottaggio anzidetto non è credibile perché presenta “un salto da canguro”, cioè percorre un tratto della rotta a velocità supersonica; che prende in esame la traccia LK477 e dopo qualche ora riceve la comunicazione, secondo cui che la stessa è inesistente presso il sito d’origine, cioè Potenza Picena; che afferma di aver ricevuto dopo varie insistenze con il suo collega capo controllore il plottaggio di Marsala nel

corso della notte. Nel luglio 88, unitamente ad altri colleghi ufficiali procede all'ascolto e alla trascrizione dei nastri TBT. Nel corso della sua audizione davanti alla Commissione Stragi, il 10.01.90, riferisce con precisione gli accadimenti di quella sera che ha tratto da documenti esistenti al ROC. Ma nel suo racconto vengono citate alcune operazioni che non trovano riscontro nei documenti sequestrati dall'AG. Questi appunti vengono acquisiti in copia nel corso dell'esame dell'8.01.96. Nel gennaio 92 dichiara che la conversazione delle 22.22, in cui si parla del plottaggio dell'AJ421, intercorre tra il SOC e il sito di Marsala e non invece, come si accerterà solo nel 96, tra il SOC e il sito di Licola. Per queste ragioni, per il suo atteggiamento cioè estremamente reticente, il Pubblico Ministero dovrà prendere in considerazione la sua posizione.

Il maresciallo Attanasi Rosario, assistente del capo controllore, altro teste chiave delle attività eseguite quella sera nella sala operativa del SOC, nonostante che la sua memoria sia stata ravvivata con l'ascolto delle conversazioni telefoniche, non ricorda situazioni importanti per l'inchiesta. E' l'operatore che riceve la comunicazione della scomparsa del DC9 da parte di Marsala e ciò lo conferma in sede di esame testimoniale. E' il primo collaboratore del capo controllore e si attiva a ricevere ed analizzare i dati che provengono dai centri radar della difesa aerea, in particolar modo da Licola. Nell'interrogatorio del 1° aprile 96, non ricorda più il contenuto delle conversazioni ascoltate. Mentre in data 14.01.92 aveva addirittura dichiarato che Martina Franca aveva ricevuto anche i plottaggi di Poggio Ballone, dato questo mai emerso nel corso dell'inchiesta. Non ha collaborato nell'analisi per la formazione del messaggio datato 28 giugno trasmesso dal SOC al COP e al COSMA. Infine, pur preso atto dei contenuti delle telefonate da lui effettuate quella sera, con Licola, Marsala, Jacotenente, tutte di rilievo per l'inchiesta, come già detto, nulla ricorda. (v. esame Attanasi Rosario, GI 30.01.96).

I restanti testi in servizio in sala operativa la sera dell'incidente, Tesauro, Comune, Pignatale, Todaro, hanno confermato soltanto la loro presenza in sala, anche perché comprovata dalle conversazioni telefoniche, ma non hanno fornito, come usuale, alcun utile elemento alle indagini.

Dalle dichiarazioni rese da Mangani e Arati pertanto si può ben notare che dopo l'incidente venne disposta anche la conservazione del nastro di registrazione radar. Nastro di cui purtroppo si è persa ogni traccia. Questo importante documento di prova avrebbe sicuramente fornito elementi utilissimi alle indagini tenuto conto che al SOC giungevano soltanto le tracce più significative, così come ben specifica il comandante del SOC, Arati: "Il

SOC non ha radar, coordina la Difesa Aerea facendo capo alla 5^a Ataf di Vicenza. Al SOC veniva trasmesso il traffico significativo: per traffico si intendono le seguenti tracce:

- X ray: tracce sconosciute probabilmente nemiche;
- Zombie: velivoli del Patto di Varsavia o comunque nemico potenziale in transito autorizzato nel nostro territorio oppure non autorizzato ma fuori del nostro spazio aereo;
- Hostile: velivoli nemici che hanno compiuto atti ostili sul nostro territorio;
- Uniform: tracce sconosciute probabili nemiche;
- Ic: intercettori nostri in volo;
- Kilo: erano tracce di particolare interesse (velivolo dirottati, di emergenza, vip, ecc.).

In questa testimonianza il colonnello Arati aggiunge – dopo aver dichiarato di aver disposto la conservazione dei nastri TBT e Nadge – che dei nastri non ha saputo più nulla, ricordando che anni dopo “4 o 5 circa non ricordo l’esatto periodo il generale S.A. Casagrande, comandante della 3^a Regione Aerea - io ero allora direttore del personale della 3^a Regione Aerea – mi chiese informazioni su un contenitore di cartone con all’esterno la dicitura a mano: “bloccati dal colonnello Arati” contenente delle registrazioni telefoniche o radar di Martina Franca inerenti l’incidente ritrovati in quel periodo al 3° ROC. Io risposi che non potevo dare nessuna informazione se non quella di confermare il mio intervento la sera dell’incidente o il mattino successivo per bloccare le registrazioni (v. esame Arati Giancarlo, PG 26.10.94).

Si ha ragione di ritenere pertanto – poiché i nastri di registrazione TBT anche se in modo travagliato sono alla fine giunti a questo Ufficio – che di quello di registrazione radar sia stata volutamente omessa la trasmissione da parte dell’Aeronautica.

11. Conclusioni.

Le vicende del 3° ROC di Martina Franca hanno rivestito un ruolo determinante in questa inchiesta.

La sera del 27.06.80 alle 19.16 il sito fu informato della scomparsa del velivolo, dal centro radar dipendente di Marsala. Ha coordinato le ricerche con i velivoli del Soccorso attraverso l’RCC; ha raccolto i dati degli avvistamenti dei centri radar della Difesa Aerea dapprima al fine di

individuare il velivolo, quindi per accertare se vi fosse stata collisione con altri velivoli.

Tramite l'ACC di Ciampino veniva a conoscenza che nella zona di scomparsa del DC9 vi era stato un intenso traffico militare americano nonché la presenza di una portaerei. Anche per questa ragione contatta i Centri radar dipendenti, Licola e Marsala, il Comando NATO di Bagnoli, la sede di West Star, l'ADOC di Monte Cavo, Catania Sigonella, ricevendo da tutti risposta che non vi è traffico militare statunitense né portaerei.

Tutto questo emerge a seguito della trascrizione delle conversazioni telefoniche di Martina Franca nel 91, anche se cenno risultava nel quaderno di stazione dell'RCC, di cui il colonnello Barale aveva preso cognizione, senza però compiere alcun approfondimento, come invece doveva esser fatto nell'ambito di quella Commissione.

Alle 19.30 il SOC non tiene in considerazione dei dati registrati a Marsala, perché quel sito aveva affermato che al momento della scomparsa era impegnato nell'esercitazione Synadex e non aveva seguito la traccia del DC9. Si scoprirà in seguito che quelle affermazioni non corrispondevano assolutamente al vero.

Sono perciò presi in considerazione solo i plottaggi del sito di Licola. Intorno alle 20.00 questo centro radar comunica il nominativo di una traccia che dagli orari e dall'avvistamento si correla con il DC9. Il nominativo della traccia è AG266, avvistata intorno a Ponza alle 18.50 sul punto Georef Papa Lima 0050 e seguita fino alle 19.00 sul punto Georef Papa Kilo 0010, meglio conosciuto come punto di riporto Ambra 13 Bravo. Questi stessi dati vengono comunicati a Marsala, dietro richiesta di quest'ultimo sito alle 19.47 e trascritti sul registro del guida caccia. Da una successiva richiesta del capo controllore del SOC, alle 20.11 il Guida Caccia di Licola, riferisce che in quel momento vi sono due traffici. La seconda traccia ha il nominativo LK477, che come primo avvistamento viene indicata sul punto Georef NL 5055 alle ore 18.55. I plottaggi di Licola, trasmessi quella notte, non sono stati mai trovati a Martina Franca.

Il capo controllore del SOC non riesce a parlare mai quella sera con il suo pari grado di Licola e le uniche due volte in cui lo richiede espressamente, 20.07 e 21.20, non riceve alcuna giustificazione da parte dei Sottufficiali che rispondono al suo posto. Non vi è però alcuna richiesta specifica da parte di Patroni Griffi affinché il capo controllore di Licola si metta in contatto con il SOC. Lo stesso discorso vale, in parte, anche per il capo controllore di Marsala, capitano Ballini Adulio, che dopo le 19.30Z, nonostante sia ricercato espressamente, non risponde al telefono perché

impegnato nel servizio di ronda - che in seguito si accerterà non esistente - o perché al bagno. Non risulta che il Ballini in seguito abbia contattato coloro che lo avevano chiamato.

Alle 23.18 il capitano Patroni Griffi parla con il maresciallo Acampora ed afferma sul plottaggio della traccia AG266, fino a quel momento considerata come quella correlabile al DC9, che è impossibile stimare che la stessa appartenga ad un velivolo civile perché essa presenta “un salto di canguro” cioè procede ad una velocità superiore a quella dei velivoli civili, caratteristica cioè di velivoli militari. L'ufficiale non rileva mai che la traccia non è correlabile perché situata in orario differente. Dopodichè prende in esame la traccia LK477, che ricade approssimativamente negli orari e nella posizione dell'ultimo contatto radio del DC9.

Alle 23.31 l'assistente del capo controllore, per la prima volta, parla con il 31° CRAM, riferendo che la traccia AG266 non è stata più considerata correlabile al DC9, perché il suo primo avvistamento inizia alle 19.04. Ma è proprio lo stesso assistente che qualche ora prima, a 21.47, parlando con il collega di Marsala aveva affermato che l'AG266 era stata avvistata da Licola dalle 18.50 alle 19.00 e non aveva menzionato per niente l'altro orario di avvistamento, 19.04. E' sempre lo stesso sottufficiale che alle 23.05 riferisce a Licola che ha ricevuto il plottaggio della traccia AG266 e vuol conoscere se sia stato trasmesso il messaggio con il plottaggio delle altre due tracce. In questo caso il guida caccia di Licola gli fa presente che le due tracce sono inserite nello stesso messaggio di cui la seconda è la LK477. A questo punto, probabilmente, si nota la differenza di orari della traccia AG266. Si deve tener presente che l'identificatore di Marsala alle 19.17 parla con il suo collega di Licola e chiede del traffico avvistato da quel sito. Quello di Licola risponde che segue la traccia AG262 e prima ha avvistato quella avente il NTN AG265. Non menziona mai l'AG266. Nel telex del 28 giugno trasmesso al COP e al COSMA il SOC, in riferimento ai tre plottaggi di Licola, ne comunica uno senza il numero di traccia, il cui primo avvistamento ha inizio alle 19.04. Non viene riportato il plottaggio dell'AG266 né con orario 18.50 né con quello delle 19.04. Tale plottaggio fa riferimento, per posizione e tempo, alla traccia AG262 identificata per l'Air Malta, come si riscontra anche nella THR di Marsala e nella conversazione delle 19.17.

Pertanto dalle 23.31 il capo controllore del SOC prende in considerazione la traccia LK477 come quella correlabile al DC9 e dopo quasi due ore di accertamenti tramite il 31° CRAM di Jacotenente, che richiede le notizie ai Centri radar del 1° SOC, Potenza Picena, sito

originatore della traccia, Poggio Renatico e Poggio Ballone, gli viene comunicato che la traccia attribuita al DC9 è la LE157, mentre quella segnalata non risulta mai inizializzata e assegnata ad alcun velivolo.

Il SOC non contesterà mai l'inesistenza della traccia LK477 a Licola che la riporta sui dati estratti dal DA1, nella lettera dell'11 luglio 80, consegnata all'AG il 22 successivo. Questa stessa viene correlata altresì come la traccia del DC9 nel messaggio del 28 giugno, anche se il SOC è a conoscenza della sua inesistenza.

Non sono stati mai trovati i registri di sala operativa del SOC né i nastri di registrazione magnetici.

Nel corso dell'audizione alla Commissione Stragi il 10.01.90 il capitano Patroni Griffi riferisce dati della sera dell'incidente estrapolati da documenti esistenti al ROC, che non sono stati più rinvenuti. Questi dati trascritti in forma di appunto su un foglio sono stati acquisiti nel corso dell'interrogatorio del 31.01.96.

Il sequestro dei nastri TBT, ha segnato un notevole progresso nell'inchiesta. Infatti attraverso la loro trascrizione si sono potute individuare situazioni di quella sera, che non erano mai emerse attraverso gli interrogatori e gli atti ufficiali trasmessi dall'AM. Tra le vicende più importanti quelle relative all'accertamento dell'intenso traffico americano, segnalato dall'ACC di Ciampino, nella zona dell'incidente; i plottaggi trasmessi da Licola delle tracce AG266 e LK477, correlati al DC9, poi risultati la prima non attendibile e la seconda inesistente - ma nonostante ciò l'AM fino al 90 ha sempre correlato la LK477 al DC9 -; il plottaggio della traccia AJ421, alle ore 22.22 proveniente da Licola, come velivolo militare USA C 141, inesistente nella THR di Marsala a quell'ora, mentre ma quel NTN qualche tempo prima era stato assegnato da Marsala al DC9 Itavia; conversazione questa che per anni, dal 91 al 96, è stata fatta credere come intercorsa con il sito di Marsala mentre il relativo canale era diretto tra il SOC e il capo controllore di Licola.

Quanto alla strana vicenda, infine, dei razzi bianchi segnalati da Lippolis all'incaricato della Commissione Pisano nell'aprile 89, si deve dire che l'argomento non è stato mai approfondito dall'AM. Dai documenti e dalle conversazioni telefoniche gli stessi appariva che erano stati lanciati dal velivolo Atlantic Breguet di Sigonella, ma dagli esami testimoniali resi dall'equipaggio di detto velivolo nonché dal rapporto di volo non risulta assolutamente l'uso di razzi bianchi bensì di bengala; per cui rimane il dubbio di chi abbia fatto uso di questi mezzi alle ore 01.44 locali.

* * * * *

Capitolo V
La 1^a Regione Aerea.

1. Competenza ed organizzazione.

La 1ª Regione Aerea aveva competenza su Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Liguria, Veneto, Trentino, Alto Adige, Friuli, Emilia-Romagna e Marche. Aveva sede a Milano. La sua gerarchia, all'epoca dell'evento, era la seguente: comandante generale S.A. Mura Antonio; vice comandante generale D.A. Papacchini Gioacchino; Capo di Stato Maggiore generale B.A. Maresia Aurelio; Capo ufficio operazioni colonnello Olivetti Oscar. I comandanti succedutisi dall'80 al 97 sono stati: dall'11 ottobre 80-83 generale S.A. Venturini Claudio; 1983/1986 generale S.A. Pisano Franco; 1986/1989 generale S.A. Savorelli Giovanni; 1989/1991 generale S.A. Meloni Luciano; 1991/1993 generale S.A. Giordo Lorenzo; 1994/1995 generale S.A. Tricomi Giovanni; 1995/1997 generale S.A. Parisi Gianbortolo. Dal Comando della 1ª Regione dipendeva direttamente il 1° ROC, ubicato ad Abano Terme (PD), che aveva come nome in codice "Rupe".

A premessa si deve dire che la 1ª RA non aveva competenza territoriale sul luogo di caduta del DC9 Itavia. Ciò nonostante fu interessata all'evento, perché competente del controllo sulla località di decollo del velivolo cioè l'aeroporto di Bologna ed anche per il fatto che due CRAM, il 12° di Mortara e il 14° di Potenza Picena, dipendenti dal 1° ROC, e il 21° di Poggio Ballone, seppur gerarchicamente dipendente dalla 2ª RA, ma funzionalmente dal 1° ROC, seguirono la rotta del DC9.

2. Le attività della 1ª Regione Aerea.

Queste le attività poste in essere dalla 1ª RA o che, poste in essere da altre entità, ebbero a destinataria questa Regione.

In data 1° luglio 80 l'ITAV richiede alla 1ª RA: "Presidente Commissione inchiesta... habet richiesto stralcio comunicazioni TBT et registrazioni comunicazioni con centri di soccorso aereo interessati... disponesi che enti T.A. indirizzo inviino sollecitamente at proprio comando RA et ITAV... documentazione richiesta...". (v. nota ITAV, 01.07.80). L'Ufficio Sicurezza al Volo della Regione protocolla questo telegramma e vi annota: "...tenere in evidenza" con sigla del generale Mura in data 2 luglio.

Non risulta che la 1ª RA abbia impartito disposizioni agli enti dipendenti per evadere tale richiesta. Soltanto il 1° ROC in data 4 luglio 80 trasmette lo stralcio delle comunicazioni TBT di Monte Venda alla Questura di Padova e per conoscenza alla 1ª RA e al 2° Reparto dell'ITAV, ma in esecuzione della richiesta della Procura della Repubblica di Bologna del 30.06.80.

In data 10 luglio la 3ª RA trasmette per competenza alla 1ª RA un telex, TR3-1034/3032/NC/G53-1, contenente la richiesta della Procura di Palermo, sost. Guarino: "...registrazione intercettazione radar militari comunque operanti su mare Tirreno tra ore 18.00Z et 21.15Z del giorno 27.06.80 con particolare riferimento at allineamento Latina-Ponza-Palermo...quanto sopra at Comando Aeroregione Prima per eventuali azioni di interesse...". Il telex viene siglato dal comandante della Regione in data 11 luglio con la seguente decretazione: "...colonnello Olivetti: quando tutto pronto, il ROC lavora da ieri, mandare tutto a Trapani". L'annotazione del colonnello Olivetti "Atti", apposta ovviamente in momento successivo non reca né motivazione né data. Non è stato possibile escutere il colonnello Olivetti Oscar, Capo Ufficio Operazioni della 1ª RA, a causa delle sue gravi condizioni di salute.

Deve porsi in evidenza che detti telegrammi sono stati rinvenuti in data 13 marzo 96 a seguito di sequestro - operato alla costante presenza di ufficiali di PG - presso la 1ª RA in una cartella dell'ex Ufficio Sicurezza al Volo, recante nel frontespizio la dicitura: "DC9 Itavia I-Tigi località mare Ustica data 27.06.80 81 deceduti"; documentazione non rinvenuta in precedenza poichè contenuta all'interno di un faldone recante sul dorso non l'indicazione dell'incidente di Ustica bensì il nominativo dei due piloti del DC9, Gatti e Fontana, che di certo non era assolutamente una titolazione, specie con l'allontanarsi col tempo dell'evento, in grado di condurre al fatto.

In data 20.06.96, il Capo di Stato Maggiore della Regione nell'80 - generale Maresia Aurelio - ha dichiarato: "... Non ricordo di una raccolta di dati, registrazioni radar da inviare alla 3ª RA, se ciò fosse accaduto me ne ricorderei... la decretazione in calce potrebbe essere di mano del generale Mura. Nemmeno l'annotazione "Atti" è di mio pugno... Olivetti dipendeva

da me. Devo dire che tra me e il generale Mura la situazione era critica, vi era... una certa incompatibilità dovuta ad incomprensioni di carattere. Io cioè venivo “bypassato” giacché tra il comandante ed il Capo ufficio operazioni vi era la mia posizione...”. (v. esame Maresia Aurelio, GI 20.06.96). E così anche passati contrasti e viscosità di ufficio impediscono la ricostruzione dei fatti.

Non è emersa poi altra documentazione della 1^a RA concernente la vicenda fino al giugno 88; nè peraltro risulta aver avuto corso l’annotazione del generale Mura diretta al colonnello Olivetti, in quanto non sono state rinvenute direttive al riguardo di inoltri a Trapani di documentazione della 1^a RA

In data 16 giugno 88, a seguito della richiesta di questa AG datata 4.06.88, il sottocapo di Stato Maggiore generale Meloni, con lettera SMA/SPSC/1011, richiede al comandante della 1^a RA la trasmissione di tutta la documentazione relativa all’incidente occorso al DC9, esistente nell’ambito della Regione.

La risposta è formulata in data 4 luglio 88. La 1^a RA con foglio n.TR1/131/19876/G40-5, rappresenta “... che nessuna notizia, relativa allo specifico accadimento e alle cause che lo produssero è in possesso di questo Comando o, sulla base della documentazione fornita, risulta nota agli enti dipendenti...”, risposta fornita ovviamente senza alcun riferimento alla documentazione che sarebbe stata poi rinvenuta nel 96.

Con la stessa missiva vengono trasmessi i documenti pervenuti dal 1^o ROC consistenti in: - fotocopia strip volo Itavia 870; - stralcio comunicazioni TBT fra volo Itavia 870 e Milano 2; - data reduction dei siti di Poggio Ballone e Potenza Picena; - DA1 di Capo Mele; - cartine avvistamenti del radar di Poggio Ballone.

A proposito della trasmissione, nella relazione del Capo di Stato Maggiore della Regione colonnello Luigi Maresio, al punto 3 si legge che “...tutti i documenti sopra elencati sono stati già a suo tempo visionati e vagliati dalle Autorità inquirenti...”. (v. memoria Maresio Luigi, 27.07.95)

Deve precisarsi che di tale documentazione soltanto le strips e le comunicazioni TBT erano note all’AG.

Per quanto riguarda il sito di Poggio Ballone vi si era approntato l’invio di documentazione sia al 1^o ROC che al Comando Aeroporto di Trapani Birgi; quella inviata al 1^o ROC venne consegnata nel 1988, la seconda non è mai stata rinvenuta.

Gli originali delle cartine degli avvistamenti radar del sito di Poggio Ballone non sono mai stati rinvenuti; quelle consegnate nel 1988 sono fotocopie della minuta giacente a Poggio Ballone.

In data 29.10.91 la Regione richiede al 1° ROC, con foglio nr.TR1-131/37963/G10-5, documentazione inerente la vicenda; il ROC, in data 05.11.91 risponde con foglio nr.ROC1/1.1/29642/G40-5, con il quale trasmette alla Regione:- copia Track History di Potenza Picena; - copia del DA1 di Capo Mele; - fotocopia di undici cartine del 21° CRAM di Poggio Ballone; precisando che già detta documentazione era stata trasmessa in data 30.06.88, in duplice copia.

In data 26.11.91 la 1ª RA con foglio nr.TR1-131/41461/G40-5, restituiva al 1° ROC la documentazione trasmessa in data 05.11.91.

Il 28 novembre 95 questa stessa Regione con lettera n.TR1-001/05/2332, trasmette allo SMA la documentazione in originale pervenuta dall'11° CRAM di Poggio Renatico consistente nei seguenti registri:

- rapporto operativo del Capo Controllore dal 16.06.80 al 08.07.80;
- rapporto operativo del Controllore F.A./I.C. dal 04.06.80 al 12.07.80;
- quaderno di stazione - S.A. dal 04.06.80 al 23.07.80;
- quaderno di stazione - MIO dal 17.05.80 al 05.07.80;
- quaderno di stazione Identificazione dal 30.05.80 al 12.10.80;
- quaderno di stazione - MIO Recording dal 26.09.80 al 12.08.80.

Deve precisarsi che in data 20 novembre 95 presso l'11° CRAM di Poggio Renatico era stato eseguito il decreto di esibizione di questa AG datato 20.11.95, concernente, tra l'altro, anche i registri di sala operativa; quell'esecuzione ebbe esito negativo, ma, a distanza di pochi giorni, quel sito radar inviò la documentazione sopra elencata alla 1ª RA; nella nota di trasmissione non fece riferimento al provvedimento di acquisizione, ma ad una nota della Regione risalente al giugno 95, contenente una direttiva di SMA relativa al rinvenimento ed alla custodia di documentazione comunque riferibile alla vicenda di Ustica.

Successivamente la Regione nominò una Commissione interna al fine di appurare le ragioni che avevano condotto al rinvenimento tardivo della documentazione, nonché eventuali responsabilità individuali, in quanto dal giugno 88 fino a quella data più volte erano stati richiesti quei registri.

1. Da una prima valutazione dei fatti sopra evidenziati si può senz'altro affermare che la ricerca di documentazione inerente "l'evento Ustica" effettuata presso l'11°CRAM a seguito dell'ordine del Comando di Regione è stata condotta:

- senza quella scrupolosità, senso di responsabilità e solerzia raccomandate dal Comando sovraordinato ed imposte dalle circostanze e dalla delicatezza ed importanza della vicenda, e dal suo inquadramento nell'attuale difficile momento storico;

- senza quella necessaria sensibilizzazione di tutto il personale interessato al ritrovamento ad opera del comandante dell'Ente.

Ciò ha portato allo svolgimento dell'incarico ricevuto con superficialità ed a limitare la ricerca ad un lavoro di "routine" e comunque non capillare e scrupoloso, escludendo aprioristicamente dalla ricerca locali la cui ricognizione avrebbe comportato un impegno maggiore in termini di tempo, di fatica e di personale.

2. Al di là di tutta la vicenda, di riflesso, è emersa nella Commissione la sensazione che presso l'11° CRAM esista una situazione ambientale profondamente degradata che determina difficili rapporti interpersonali e gerarchici tra il personale che ivi vive ed opera, probabilmente frutto di pregressa carente azione di comando e governo del personale.

3. Si ravvisa, infine e comunque, l'opportunità, per un quadro più completo e rispondente alla realtà dei fatti, acquisire sulla vicenda la testimonianza sia del tenente colonnello Menis al suo rientro dalla licenza all'estero previsto per il 13 dicembre 95, sia del tenente colonnello Mangini, comandante del Gruppo Radar fino al 21 agosto 95 ed attualmente in servizio presso SHAPE.

3. Conclusioni.

In conclusione i passaggi di maggior rilievo nell'attività di questa Regione sarebbero finiti nel dimenticatoio giacchè sapientemente occultati, se non vi fossero stati penetranti accertamenti per effetto di ricerche dell'inchiesta.

La disposizione del comandante della Regione, generale Mura, dell'11 luglio 80 con la quale veniva decretato che la documentazione esaminata e preparata dal 1° ROC, in relazione alla richiesta della Regione Aerea di Bari, dovesse essere inviata a Trapani Birgi, è stata rinvenuta soltanto nel marzo 97 – e di certo perchè l'esecuzione del provvedimento di questa AG è avvenuta mediante la ricerca diretta della polizia giudiziaria – negli Uffici della Regione Aerea di Milano, inserita, tra l'altro, nel fascicolo personale dei piloti del DC9 Itavia Gatti e Fontana e quindi di fatto irreperibile anche con una impegnativa diligenza. Ma non sono stati trovati quei documenti che avrebbero attestato l'invio di materiali a Trapani.

Da ricordare poi l'attività della commissione nominata nel novembre 95 per accertare le responsabilità del personale dell'11° CRAM di Poggio Renatico, che per anni aveva sempre affermato l'inesistenza di materiale

documentale e solo dopo l'ispezione con la costante presenza della polizia giudiziaria del 20 novembre 95, a distanza di pochi giorni, il 30 novembre rinviene i registri di sala operativa relativi all'evento, in un locale del GRAM di non facile accesso. Singolare è il fatto che il rinvenimento concerne solo i registri a disposizione in sala operativa che coprono parte del mese di giugno e del mese di luglio 80 e non altra documentazione; il che fa presupporre che quel materiale era già stato isolato e custodito sin dall'80 a seguito dell'incidente del DC9 Itavia.

* * * * *

Capitolo VI

La 3^a Regione Aerea.

1. Competenza ed organizzazione.

Il Comando di Regione costituisce il massimo livello della catena periferica di comando; esso è affidato ad un generale di Squadra Aerea. Sussiste un rapporto di corrispondenza tra la Regione Aerea ed il ROC, che

rappresenta il Centro Operativo. Il Comando del ROC può essere esercitato direttamente dal Capo di Stato Maggiore o dal comandante della quinta ATAF. La 3^a Regione Aerea, con sede a Bari è competente per le Regioni dell'Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia. Nella giurisdizione del Comando Regione è ubicato a Martina Franca il Comando del 3° ROC.

Nel 1980 il comandante della Regione è il generale di Squadra Aerea Piccio Piero, il vice comandante è il generale di Divisione Aerea Amaldi Franco, il Capo di Stato Maggiore il colonnello Boemio Roberto. Dopo il generale Piccio si sono avvicendati nel Comando della Regione: dall'81 all'83 il generale di Squadra Aerea Nenchia Andrea; dall'83 all'88 il generale di Squadra Aerea Casagrande Siro; dall'88 al 90 il generale di Squadra Aerea Moneta Caglio Giovanni; dal 90 al 92 il generale di Squadra Aerea Goldoni Rolando; dal 92 al 94 il generale di Squadra Aerea Montinari Giuliano; dal 94 al 95 il generale di Squadra Aerea Manca Vincenzo; dal 95 al 97 il generale di Squadra Aerea Caltabiano Marcello; dal 97 il generale di Squadra Aerea Crucio Piergiorgio.

2. L'attività della 3^a Regione Aerea dal 27.06.80 al 20.12.80.

La sera del 27 giugno 80 e il mattino successivo, l'ufficiale di servizio alla Regione Aerea, capitano Arcangeli Ezio, alle ore 20.59Z, 21.30Z e 05.25Z chiede notizie sul DC9 Itavia all'RCC di Martina Franca, come risulta dalle trascrizioni telefoniche delle bobine del 3° ROC di Martina Franca sequestrate nel 90. Nel corso dell'esame testimoniale del 18.12.91, dichiara: "...quella sera del 27.06.80 ero in servizio presso il Comando Regione, quale ufficiale di servizio, e quindi informato della scomparsa del DC9 Itavia, da Martina Franca, effettuai due chiamate a Martina al fine di reperire notizie più precise in relazione ai soccorsi, sicuramente le notizie apprese furono da me date ai superiori diretti. La linea gerarchica al di sopra di me prevedeva il Capo Ufficio Operazioni ed in caso di sua assenza il capo di S.M. o il Vice comandante. Ritengo di aver informato il generale Boemio, ma non ne sono sicuro in assoluto". Nel brogliaccio dell'ufficiale di servizio, sotto la data del 27 - 28 giugno 80, non risulta alcuna annotazione da parte dell'Arcangeli di aver comunicato la notizia dell'incidente alla scala gerarchica del Comando di Regione. Risulta trascritta, invece, una "lamentela" da parte del maresciallo Marzulli dell'RCC di Martina Franca che riferisce di aver chiamato più volte nel corso della notte l'interno

dell'ufficiale di servizio, ma che nessuno aveva mai risposto alle chiamate, circostanza questa che viene riportata anche sul registro dell'RCC di Martina Franca.

Il generale Piccio Piero, comandante della Regione, in data 12.10.91, dichiara: "... La prima comunicazione la ricevetti per via telefonica a casa dal generale Mangani nelle prime ore del mattino successivo alla sera del disastro. In questa telefonata il generale Mangani mi comunicava che stavano effettuando le ricerche e che nulla risultava alle postazioni radar".

Il generale Amaldi Franco, vice comandante della Regione, in data 15.10.91, dichiara: "... Ho appreso dell'evento dai giornali... non ricevetti alcuna informativa ufficiale dalla linea gerarchica superiore, tanto meno dal Comando del 3° ROC ... svolgevo solo le funzioni delegatemi dal comandante...".

Il colonnello Boemio Roberto, Capo di Stato Maggiore della Regione, in data 26.11.91 dichiara: "... personalmente sono stato informato la mattina successiva dall'ufficiale di servizio della sala operativa... non ricordo di aver avuto un colloquio diretto con Mangani... Non mi furono riferite particolari ipotesi sull'origine del disastro... non ricordo particolari ipotesi di Mangani... nessuno mi ha mai parlato, almeno non mi ricordo, di ricerche su una presenza di traffico americano nella zona dell'incidente...".

Il generale Mangani Romolo, comandante del 3° ROC, in data 12.10.91, dichiara: "... dovrei aver riferito a Bari e a Roma, probabilmente più a Bari che a Roma... i rapporti sono stati orali, per telefono... ritengo di aver parlato sia la sera che l'indomani mattina... presumibilmente dalla base logistica... ai miei superiori sicuramente ho riferito che escludevo la collisione dopo aver compiuto gli accertamenti necessari...".

La 3ª Regione nonostante avesse competenza territoriale sul luogo di caduta del DC9 Itavia non mette in atto, nei giorni immediatamente successivi, alcuna indagine. Entra a pieno titolo nelle indagini quando, il 7 luglio 80, perviene ad essa un messaggio cifrato, dal Comando Gruppo Carabinieri di Palermo, relativo al decreto di acquisizione emesso il 5 luglio 80 dal PM Guarino. Il messaggio così recita: "... acquisire registrazione intercettazione radar militari comunque operanti sul mare Tirreno tra ore 20.00 et ore 23.15 detto 27 giugno 80 con particolare riferimento at allineamento Latina - Ponza - Palermo. Pregasi pertanto voler approntare cortese urgenza documentazione argomento accentrandola presso codesto Comando dove sarà rilevata da ufficiale dipendente". Si ricorda, come già ampiamente discusso in altri capitoli, che il decreto dell'AG non reca la dizione "con particolare riferimento at allineamento ...", frase questa inserita

nel messaggio cifrato dai Carabinieri di Palermo inviato per conoscenza anche all'AG di Palermo.

Nel corso dell'acquisizione documentale dell'8 novembre 95 presso la citata Regione è stato rinvenuto un foglio dattiloscritto che descrive l'iter del decreto dal giorno della sua ricezione, 7 luglio, a quello dell'inoltro ai Comandi competenti il 10 luglio. Questo il suo contenuto: "in merito alle indagini effettuate è risultato quanto segue: giorno 7.7.80 - partenza messaggio ore 16.40, giorno 7.7.80 - ricevuto il messaggio dal capitano Prisco (Ufficiale Comando), giorno 8.7.80 - il messaggio viene visto dal sig. maggiore Angrisani il quale lo visita e lo sottopone in visione al vice comandante. Sempre in mattinata, dopo la visione da parte del vice comandante il messaggio viene consegnato al sergente maggiore Sigrisi il quale inserisce il predetto messaggio nella cartella in visione al CSM; giorno 9.7.80 - la cartella ritorna dalla visione CSM e si rileva che il CSM ha preso visione del messaggio, giorno 9.07.80 - il messaggio giace in segreteria S.M. fino verso le ore 12.00 - 12.30 e successivamente consegnato al 3° Ufficio, giorno 10.7.80 - il messaggio viene protocollato e consegnato alla 4ª Sezione verso le ore 10.00. Per essere più precisi alle 11.00. N.B. il messaggio non reca né la pandetta né il protocollo sia dell'Ufficio Comando sia della segreteria S.M.". Il 3° Ufficio, ovvero l'Ufficio Operazioni, predispone un messaggio di identico contenuto ma con la richiesta di non accentrare la documentazione a Bari bensì presso il Comando Aeroporto di Trapani - Birgi, in particolare dispone: "... est pregato custodirla e consegnarla at Ufficiale Gruppo CC. Palermo...". Il messaggio viene messo in partenza alle 13.35 locali (11.35Z) ed è firmato dal vice comandante di Regione generale Amaldi. Destinatari per competenza sono la 1ª Regione Aerea di Milano e il 3° ROC; per conoscenza il 3° Reparto dello SMA; il 2° Reparto dell'ITAV, il 1° ROC di Monte Venda e i Centri Radar della Difesa Aerea di Licola, Marsala e Poggio Ballone. E' stato accertato che ancor prima che il messaggio ufficiale pervenga ai Centri Radar, del 1ª ROC, nel pomeriggio del 10 luglio 80, questi hanno già effettuato le ricerche secondo la fascia oraria richiesta dall'AG di Palermo su input telefonico del primo ROC/SOC. Nel caso in esame sono i CRAM di Poggio Ballone, Potenza Picena e Capo Mele. I responsabili del citato ROC/SOC, generale Giachini Vittoriano e colonnello Moneta Carlo hanno escluso qualsiasi contatto per le vie brevi con il personale della 3ª Regione Aerea; altrettanto hanno dichiarato i responsabili di quest'ultima. Si ricorda però che il Capo di Stato Maggiore di Regione, colonnello Boemio, è stato escusso solo in data 26.11.91, e non più in seguito poiché l'11 gennaio 93 sarà ucciso in Bruxelles. In una sua nota manoscritta dell'8 luglio 80 unita al messaggio

pervenuto dai Carabinieri, l'ufficiale incarica il 3° Ufficio della Regione di: “provvedere a controllare se esiste il materiale richiesto e a recuperarlo. Il CRAM interessato Licola – Marsala”. Questa sua annotazione può far ipotizzare che ancor prima del messaggio ufficiale sia stato preavvisato della richiesta il primo ROC/SOC, ed anche il paritetico ufficio della 1ª Regione Aerea di Milano diretto dal generale Maresia Aurelio, il quale però ha escluso qualsiasi accordo verbale, per la predisposizione della documentazione (v. esame Maresia Aurelio, GI 20.06.96).

Sempre il 10 luglio alle ore 11.40 locali, cioè due ore prima dell'inoltro del già citato messaggio con la trascrizione del decreto di Palermo, la 3ª Regione riceve per conoscenza altro messaggio proveniente dall'ITAV diretto per competenza al 3° SOC di Martina Franca e per conoscenza ai CRAM di Licola e Marsala. Il contenuto del messaggio è relativo alla richiesta della Commissione Luzzatti “...registrazione tracciamento radar tratta Latina Ponza Palermo et eventuali comunicazioni TBT intercorse tra CRAM ... et aeromobile oggetto. Pregasi provvedere cortese urgenza”. Questo messaggio viene protocollato in data 11 luglio. Appare singolare che il Comando Regione non integri la richiesta dell'ITAV con l'ordinanza di Palermo. Detta disposizione viene invece data dal Comando del 3° ROC di Martina Franca, sempre il 10 luglio 80, ai siti competenti sotto la sua giurisdizione, cioè Licola e Marsala.

In data 11 luglio, il 3° Ufficio - 4ª Sezione della Regione, riceve un telex proveniente dal 35° CRAM di Marsala indirizzato all'ITAV e per conoscenza al 3° SOC, che, in riferimento ai messaggi del 10 luglio concernenti le richieste del PM Guarino e della Commissione Luzzatti, comunica: “... copia tracciamento radar richiesto est stata consegnata in data odierna at Comando aeroporto Trapani Birgi per successivo inoltro CC. Comunicasi inoltre che da registrazioni in possesso sito non risultano comunicazioni TBT tra scrivente et velivolo oggetto”. In calce al messaggio v'è annotazione manoscritta apposta dal Capo Ufficio Operazioni di Regione, colonnello Salvi Vinicio: “Gruppo CC. Palermo T. colonnello Valentini 091/587533”.

Il 12 luglio 80, il comandante del Gruppo Carabinieri di Palermo, tenente colonnello Valentini, scrive alla Procura della Repubblica di Palermo che la documentazione richiesta con il decreto del 5 luglio è in fase di completamento e viene accentrata presso l'aeroporto di Trapani Birgi. Continua nella missiva affermando che rimane in attesa di disposizioni per eseguire il provvedimento, poiché: “per poter procedere alla consegna di detto materiale è necessaria una comunicazione da parte di codesta AG al Gabinetto del Ministro per la Difesa, anche a mezzo telegramma”.

E' accertato documentalmente che la 3^a Regione non esprime alcun parere contrario alla consegna della documentazione. In tal senso il colonnello Salvi Vinicio, nel corso dell'esame testimoniale del 22.05.96, ha confermato di riconoscere come sua la grafia del nominativo dell'ufficiale dei Carabinieri e del numero telefonico di Palermo apposti in calce al messaggio, dichiarando: "tale annotazione rivela che probabilmente ho contattato personalmente quell'ufficiale dei CC., non lo ricordavo. Non ricordo di aver riferito a qualcuno che per prelevare il materiale era necessaria la richiesta di un nulla-osta del Gabinetto del Ministro da parte della Magistratura". Il tenente colonnello Valentini Francesco, comandante del Gruppo Carabinieri di Palermo, in data 8.09.90, in relazione alla dizione aggiuntiva posta nell'ordinanza e al nulla-osta da richiedere al Gabinetto della Difesa, ha dichiarato: "escludo di aver avuto contatti con ufficiali dell'Aeronautica prima del fonogramma e nemmeno dopo. Preciso: dopo sono avvenuti tutti per iscritto. Può darsi che la dizione mi sia stata suggerita da qualche mio collaboratore, che ha anche materialmente compilato il messaggio o da altri collaboratori del Nucleo Operativo che assistevano il magistrato". L'ufficiale sempre in relazione ai citati quesiti, in data 21.05.96 ha dichiarato: "ricordo venne mandato un sottufficiale presso un aeroporto militare, il quale tornò a mani vuote, asserendo che la documentazione non era disponibile perché già inviata presso la 3^a RA di Bari e che, anche qualora la documentazione fosse stata disponibile, non avremmo potuto ritirarla poiché era necessaria un'autorizzazione del Ministero della Difesa. Di seguito a tale notizia preparai una informativa per il magistrato, nella quale lo informavo di quanto era venuto a conoscenza, precisando tra l'altro, anche la circostanza dell'autorizzazione della Difesa". Continua quindi nella sua dichiarazione in relazione alla frase aggiuntiva: "la frase della quale mi viene richiesta spiegazione riguarda l'esigenza di ricercare il punto di impatto sul mare del velivolo. Non ho mai avuto contatti con il generale Salvi della 3^a RA di Bari". Sempre il 21 maggio 96 viene escusso il comandante del Nucleo Operativo del Gruppo Carabinieri di Palermo nel 1980, capitano Honorati Tito Baldo, il quale conferma che è stato proprio il Nucleo Operativo a preparare il messaggio inoltrato alla 3^a RA il 7 luglio 80, e ritiene che la frase aggiuntiva all'ordinanza dell'AG sia stata inserita di intesa con il magistrato. Esclude di aver avuto contatti con ufficiali dell'AM di Bari e di altre città. (v. esame Honorati Tito Baldo, GI 21.05.96).

Il 17 luglio 80 il colonnello Fiorito De Falco Nicola, capo del 2° Reparto dell'ITAV, annota nella sua agenda brogliaccio, dopo un colloquio con il generale Ispettore Fazzino: "il generale Ferri non c'era o era molto impegnato, mi ha detto di telefonare Stataereo per sbloccare la

documentazione giacente a Trapani”. Il 19 luglio il Fiorito ha effettivamente un contatto telefonico con il colonnello Agostino Brindisi, del 5° Ufficio del 3° Reparto dello Stato Maggiore e annota nella sua agenda: “SMA (Brindisi) conferma che attraverso il Gabinetto Ministro della Difesa è stata chiesta autorizzazione a fornire tracciamenti radar a Commissione inchiesta IH870. Sino a quando tale documentazione non sarà pervenuta non bisogna consegnare tale documentazione”. Come ben si può notare da queste annotazioni l’Ispettore dell’ITAV sollecita al suo Capo Reparto di sbloccare la documentazione custodita a Trapani. Il Fiorito nel corso dell’interrogatorio del 28.11.96, ha spiegato così il senso della dizione: “è il generale Fazzino che riferisce a me, evidentemente avrò detto il materiale è pronto. Che dobbiamo fare? Fazzino mi ha detto - ha telefonato il generale Ferri per dire questa roba la potete consegnare - ...Esatto per sbloccare la documentazione giacente a Trapani”; e in relazione alla dizione del 19 luglio, dichiara: “qui ci sono stati un sacco di problemi per questa documentazione, chi diceva che non bisognava consegnarla perché era coperta da segreto, chi diceva alla Magistratura non si può dire che non si consegna”.

Appare evidente una confusione nelle competenze tra Reparti dell’Aeronautica; infatti mentre da un lato i comandi periferici quali la 3ª Regione e il comando aeroporto di Trapani Birgi riferiscono per le vie brevi ai Carabinieri di Palermo che per la consegna della documentazione di cui al decreto del 5 luglio 80 occorre che l’AG richieda l’autorizzazione al Gabinetto della Difesa; dall’altro lo Stato Maggiore sollecita la consegna della documentazione, ma nel contempo asserisce che non si deve consegnare la documentazione, se prima non perviene l’autorizzazione dal Gabinetto della Difesa, già richiesta dallo Stato Maggiore. Richiesta quest’ultima mai consegnata dall’AM né rinvenuta nei vari sequestri documentali presso lo Stato Maggiore e il Ministero della Difesa.

E’ accertato altresì documentalmente che in data 11 e 13 luglio 80 viene consegnata all’aeroporto di Trapani Birgi la documentazione proveniente rispettivamente dai siti di Marsala e Poggio Ballone mentre non risulta alcun atto che attesti la consegna del materiale di Licola e di quello proveniente dal 1° ROC di Monte Venda al citato aeroporto. In relazione alla consegna della documentazione di Licola a Trapani, il 15 luglio 80, Fiorito annota nella sua agenda: “Chiarito che indirizzo di Licola era per i Carabinieri di Palermo, ma sono stazionanti a Trapani, come confermato da colonnello Salvi, chiamato su suggerimento del colonnello Brindisi”. Da questa annotazione si evince chiaramente che i plottaggi di Licola sono

giunti a Trapani come assicurato dal colonnello Salvi, Capo Ufficio Operazioni della 3^a Regione.

Il 21 luglio 80 il colonnello Salvi ordina al comandante dell'aeroporto di Trapani Birgi, colonnello Giorgio Pentericci, di trasmettere al colonnello Fiorito De Falco la documentazione ivi custodita pervenuta dai siti della Difesa Aerea. L'ufficiale, in pari data, predispone una lettera di accompagnamento e trasmette la documentazione di Licola, Marsala e Poggio Ballone all'attenzione dell'ufficiale dell'ITAV. La stessa viene consegnata, ad un corriere aereo del 32° Stormo di Brindisi, il 21 luglio 80 per essere recapitata al Fiorito. Il 22 luglio 80 Fiorito consegna, ad ufficiali di PG della Guardia di Finanza, solo i documenti cartacei dei siti di Marsala e Licola. Lo stesso 22 luglio perviene alla Regione un messaggio dall'ITAV, indirizzato anche ad altri enti dell'AM, nel quale viene richiesto di inviare con urgenza la documentazione giacente a Trapani e a Ciampino a seguito della richiesta del 16 luglio 80 del PM di Roma. Nella cedola smistamento pratiche allegata al messaggio viene annotato in data 24 luglio dal colonnello Salvi: "documentazione richiesta già inviata da Trapani a ITAV (colonnello Fiorito) con velivolo G91Y di Brindisi il giorno 21.07 (lunedì). Il giorno 23.07 ho avuto conferma che il colonnello Fiorito aveva il tutto". Il colonnello Salvi ha dichiarato in proposito che: "...ricordo di aver contattato l'allora comandante di Trapani Birgi, colonnello Pentericci, il quale mi rispose che il materiale era già stato inviato ... Dopo aver parlato con Pentericci ... contattai il colonnello Fiorito De Falco Nicola dell'ITAV, per dirgli che il materiale era già stato spedito. Qualche tempo dopo lo contattai nuovamente per chiedergli che fine aveva fatto quel materiale ... rispose che si trovava in cassaforte e che nessuno si era presentato per ritirarlo..." (v. esame Salvi Vinicio, GI 22.05.96).

In data 13 agosto perviene alla 3^a Regione, per conoscenza, la richiesta di nulla osta per la consegna della documentazione al Gabinetto della Difesa da parte dell'AG di Palermo, con allegato sia il decreto che la missiva dei Carabinieri di Palermo datata 12.07.80 ed indirizzata a quella AG di Palermo in cui si richiede il nulla osta secondo quanto indicato dalla 3^a Regione. Nella missiva risultano apposti dei visti, ma non viene adottata alcuna determinazione né fornita risposta dalla Regione all'AG richiedente. In questo caso la Regione doveva comunicare al PM Guarino che la documentazione accentrata presso l'aeroporto di Trapani era stata già consegnata, solo in parte, all'AG di Roma tramite l'ITAV così come aveva disposto lo stesso Comando di Regione il 21 luglio 80.

Il 19 agosto in un appunto diretto al Sottocapo di SMA generale Ferri, a firma del colonnello Bompreszi del 2° Reparto, avente ad oggetto:

“Rinvenimento materiale di interesse”, si legge: “In data 12.08.80, seguito segnalazione del Comando 3^a Regione Aerea e su disposizione della S.V. il colonnello Bomprezzi (2^o Reparto) e colonnello Sidoti (3^o Reparto) hanno effettuato un sopralluogo sull’aeroporto di Palermo Boccadifalco per l’esame di un presunto casco di volo rinvenuto nelle acque costiere in prossimità della località Isola delle Femmine. L’accessorio in argomento è risultato essere un casco protettivo ed antirumore, di produzione americana, in dotazione al personale USA operante a bordo di unità da combattimento che imbarcano mezzi aerei. La esatta natura del casco di cui trattasi è inequivocabilmente identificata dalla targhetta apposta all’interno in considerazione delle circostanze del reperimento...”.

Il 28 agosto 80, il PM di Palermo richiede ai Carabinieri del locale Gruppo di procedere al sequestro della documentazione di cui al provvedimento del 5 luglio, avendo ottenuto la chiesta autorizzazione dal Gabinetto della Difesa. Il 6 settembre il comando aeroporto di Trapani riferisce ai CC. che la documentazione è stata trasmessa all’ITAV su disposizione delle superiori autorità, in questo caso la 3^a Regione. L’ITAV, a sua volta, il 10 settembre riferisce, sempre ai CC. di Palermo, che la documentazione è stata consegnata all’AG di Roma il 22 luglio 80, senza però alcuna specificazione. Lo stesso 10 settembre, il Comando Gruppo Carabinieri di Palermo, restituisce il provvedimento del 5 luglio all’AG di Palermo, poiché l’atto di fatto non era stato mai notificato ad alcun Comando dell’Aeronautica.

La acquisizione parziale della documentazione – relativa cioè soltanto a Marsala e Licola - richiesta con il provvedimento del 5 luglio 80, ha cagionato un danno gravissimo all’inchiesta. Infatti come si è poi accertato tra il 90 e il 96, già era stata predisposta, il 10 luglio 80, la documentazione dei siti di Poggio Ballone, Potenza Picena e Capo Mele. Non si è mai trovata la documentazione del sito di Poggio Ballone consegnata a Trapani Birgi il 13 luglio e quella del 34^o CRAM di Siracusa, anch’essa compresa nella richiesta del 5 luglio. Si deve ricordare però che nelle note lettere dello Stato Maggiore del 20 e 23 dicembre 80, inviate rispettivamente allo Stato Maggiore Difesa e al PM, si parla della visione dei dati radar anche del sito di Siracusa. I generali Piccio e Amaldi, rispettivamente comandante e vice, non hanno mai riferito sull’attività concernente il decreto dell’AG di Palermo; in particolare Amaldi, che ha firmato il messaggio del 10 luglio con la trascrizione del decreto, nell’esame del 15.10.91 ha dichiarato di non aver compiuto alcun atto sulla vicenda di Ustica. (v. esame Amaldi Franco, GI 15.10.91). Il colonnello Salvi, capo dell’ufficio che ha predisposto il messaggio del 10 luglio 80, non ricorda nulla in merito, ma indica nel Capo

di Stato Maggiore di Regione, colonnello Boemio, che è deceduto, la persona che si occupò della vicenda in disamina (v. esame Salvi Vinicio, GI 30.11.95).

In data 4 novembre 80 perviene al comando di Regione la missiva del 35° CRAM di Marsala con la quale si comunica che i nastri di registrazione radar relativi al giorno 27.06.80 sono stati consegnati al giudice Santacroce, il 3 ottobre.

Il 20.12.80 nella relazione di servizio del tenente Cravero Francesco, ufficiale di turno alla Regione, si legge: “alle 12.45 mi telefona il maggiore Montinaro (comandante Marsala) avvisandomi che alle 13.00 sul TG2 e/o TG1 ci sarà un servizio sul DC9 Itavia precipitato tempo fa, e sembra che si svolgerà in modo critico nei confronti dell’AM ... ho portato a conoscenza della comunicazione il generale Amaldi”.

3. L’attività della 3ª Regione Aerea dalla fine dell’80 in poi.

Dalla fine del 1980 e fino al febbraio 1987 la vicenda del DC9 è trattata dalla 3ª Regione Aerea in modo marginale. Infatti solo in quel febbraio viene ad essa richiesto dallo Stato Maggiore - 3° Reparto -, che a sua volta è stato interessato dall’AG, di fornire elementi sull’aereo bersaglio rinvenuto a Lipari nell’agosto 80 nonché la documentazione relativa all’esercitazione Synadex. Mentre viene consegnata la documentazione relativa all’esercitazione, sul relitto rinvenuto a Lipari, custodito dal 41° Stormo di Sigonella fin dal 1980, non viene espletata alcuna indagine. Infatti viene trasmessa soltanto la documentazione cartacea, ma non si riferisce che il relitto non è più disponibile. Si accerterà nel novembre 88, che nell’85 ci si era disfatti del reperto con l’immondizia. Sempre in relazione alla citata richiesta, lo Stato Maggiore di sua iniziativa, trasmette all’AG la documentazione relativa ad altro aero-bersaglio rinvenuto nel settembre 80 nelle acque di Acquedolci (ME). La 3ª Regione non consegna alcuna documentazione. Anche in questo caso, come per l’altro reperto, nel novembre 88 si scopre che il relitto è ancora custodito presso l’aeroporto di Palermo Boccadifalco. Lo stesso avrebbe dovuto far parte dei reperti trasportati il 23 dicembre 80 ai laboratori AM di Roma. La vicenda in questione è meglio descritta in altro capitolo.

Nel maggio 88, dopo la trasmissione “Telefono giallo” in cui un sedicente aviere del sito di Marsala riferisce che gli è stato imposto il silenzio dai suoi superiori sull’incidente del DC9 Itavia, il comandante della

Regione, generale Siro Casagrande incarica il comandante del 3° SOC di Martina Franca, tenente colonnello Montinaro Pasquale, di effettuare una ispezione presso il sito di Marsala. Il generale nel corso dell'esame (GI 25.11.97) dapprima non ricorda l'episodio; dopo l'esibizione della sua informativa inviata il 5 giugno 88 all'attenzione del Sottocapo di Stato Maggiore, dichiara: "non ricordavo la missiva inviata. Ricordo il fatto. Fu inviato il Montinaro in quanto lo stesso aveva comandato il CRAM di Marsala nel 1980, che era in condizione di raccogliere la documentazione da ricercare poiché il comandante dell'epoca, De Angelis, era apparso poco pronto nel fornire gli elementi richiesti". Continua il generale nelle sue dichiarazioni: "nel 1988 la questione Ustica ha avuto un risveglio di richiesta della documentazione in ambito Regione... .Oltre al materiale cartaceo venne rinvenuto al 3° ROC materiale fonico, cioè nastri di registrazione, che vennero inviati direttamente dal 3° ROC allo Stato Maggiore. Ricordo di aver letto alcune trascrizioni, non ricordo particolari significativi. Non ricordo l'ora delle trascrizioni. Non ricordo di aver dato disposizioni circa l'ascolto e la trascrizione dei nastri relativamente ad un determinato orario" (v. esame Casagrande Siro, GI 25.11.97).

Nel corso dell'acquisizione documentale dell'11.04.96, vengono rinvenuti alcuni appunti manoscritti di questo generale, riferiti al periodo giugno-luglio 88, che di seguito si riportano. Su carta intestata generale Casagrande: "1 - Attività di volo verificata non esistente presso i reparti (tranne 32° e 41°, che però non hanno anni di interesse). 2 - trovata fotocopia della ricevuta del materiale consegnato a Santacroce citato al para 2, della relazione Montinaro del 5.06.88. Essa contiene un'affermazione significativa relativa al sequestro di materiale utile all'inchiesta su tutto il territorio. 3 - da ieri 29.6 si è scoperto al ROC di possedere 5 nastri registrati tra il 27 e il 28.06.80, di vecchio tipo a 15 piste, che richiedono 6 giorni per il loro completo ascolto. Per ora trovata una pista SOC (da un'ora prima a 30' dopo) e solo dopo l'incidente c'è qualche chiamata relativa all'incidente, prima niente. Si sta ascoltando tutto per sicurezza all'epoca furono messi da parte per precauzione". Altri appunti riportati su carta intestata Stato Maggiore: "1 - Amato 2 - Esperimento = esito. 3 - Stato ricerche I° tutto quanto - in documenti può far cadere ogni accusa = accelerare e approfondire. II° riflessioni su cauta azione verso stampa - in termini di documenti: essere larghi di informazioni quesiti: perché la pizza è stata data al terzo sollecito? (la pizza di Marsala). Raccomandazione = dubbi". Il Casagrande ha così interpretato e spiegato il significato dei suoi appunti: "Gli appunti da me scritti sono riportati su carta intestata Stato Maggiore Aeronautica e su carta intestata a me personalmente. In merito,

dichiaro che quando scrivo “cassetto di Amato” mi riferisco all’intervista del Sottosegretario della Presidenza del Consiglio on.le Amato in cui affermava di ritenere che la verità su Ustica fosse nascosta in qualche cassetto, intendendo così la Forza Armata. Quando scrivo: “quesiti. Perché la pizza è stata data al 3° sollecito? la pizza di Marsala”, è perché voglio conoscere il motivo del ritardo e mi è stato spiegato, credo dallo Stato Maggiore, che era necessario attendere l’autorizzazione del Gabinetto della Difesa per consegnare la “pizza”. Al punto 2) del foglio da me manoscritto scrivo: “trovata fotocopia della ricevuta del materiale consegnato a Santacroce essa contiene un’affermazione significativa relativa al sequestro di materiale utile all’inchiesta su tutto il territorio”, rileggendo la nota del 05.06.88 a mia firma non trovo nella relazione del tenente colonnello Montinaro questa mia affermazione, la stessa è stata da me rilevata sulla ricevuta del materiale consegnato a Santacroce. Non mi sono accorto, all’epoca, che il Montinaro scrisse nella relazione del 04.06.88 che il giudice Santacroce si presentò nella zona logistica “Stagnone” mentre nella ricevuta del 1980 risulta “Timpone”, zona operativa. Al punto 3) quando scrivo: “da ieri 29/6 si è scoperto al ROC di possedere 5 nastri”, intendo che il 29.06.88 sono stati trovati e riascoltati tutti i 5 nastri”.

Il 10 luglio 88 la 3^a Regione trasmette all’attenzione del Sottocapo di Stato Maggiore la documentazione relativa all’incidente del DC9 Itavia, esistente nel proprio archivio e di quella inviata dal 3° ROC e dal sito di Marsala. Per la prima volta si trasmettono le trascrizioni di tre dei cinque nastri TBT rinvenuti presso il ROC di Martina Franca nel periodo compreso tra le 18.00Z e le 20.00Z; la copia del registro dell’RCC sempre di Martina Franca; la fotocopia del foglio del 27 giugno 80 - registro MIO - e quella del foglio del turno notturno del 27 giugno 80 - registro del guida caccia - del 35° CRAM di Marsala. Documentazione che verrà consegnata a questa AG solo quando viene esplicitamente richiesta, tra il novembre 89 e il giugno 91. Si ricorda appunto che il 20 ottobre 89, a seguito di relativo decreto di esibizione, al Capo di Stato Maggiore era stato chiesto di consegnare tutta la documentazione - fonica, cartacea ed altra -, ma dell’esistenza di questa documentazione, ovviamente di rilievo per l’inchiesta, non era fatto alcun cenno nella lettera di risposta del Capo di Stato Maggiore del 15 novembre 89. Nella già citata lettera di trasmissione, il generale Casagrande, in relazione alle trascrizioni dei nastri TBT, precisa che non sembra emergere alcun elemento di particolare utilità ai fini dell’indagine condotta da parte dell’AG, mentre in relazione al brogliaccio dell’RCC segnala che gli elementi informativi ricavabili dal suo esame, pur interessanti, nulla aggiungono al quadro globale se non la dimostrazione dei numerosi

interventi eseguiti e controllati nell'area dell'incidente. Appare singolare la circostanza che qualche mese dopo, il 29 novembre 88, la 3^a Regione, dovendo soddisfare una richiesta del Sottocapo di Stato Maggiore del 18 novembre, sull'attività di velivoli stranieri la sera del 27 giugno 80, si accorge di un'annotazione sul brogliaccio dell'RCC alle 10.27 locali e così la riporta nella missiva: "sempre nell'annesso A - allegato A pagina A4 - è registrato che nella zona dell'incidente alle ore 20.27Z vi era traffico americano mentre si esclude la presenza di portaerei americane, come asserito dal capo controllore del 3° SOC - ore 20.40Z". La lettera di trasmissione è firmata dal nuovo comandante della Regione generale Moneta Caglio Giovanni, subentrato al Casagrande il 25 novembre 88.

Questa annotazione delle 20.27Z, nell'aprile 89, sarà oggetto di ulteriore accertamento da parte del colonnello Nello Barale, ufficiale incaricato della cosiddetta Commissione Pisano presso il 3° ROC. Il Barale chiede al capitano Giovanni Smelzo, ufficiale di servizio all'RCC la sera del disastro, il significato di tale annotazione; lo Smelzo risponde che v'era l'interesse di chiedere eventualmente l'intervento di mezzi USA in supporto alle operazioni di soccorso. E' significativa la dichiarazione resa dal Barale a questo GI il 22.06.91, ove afferma di essere venuto a conoscenza della presenza di velivoli americani dall'annotazione sul brogliaccio dell'RCC; quindi non dalla segnalazione della 3^a Regione; e di aver ricercato con cura, presso il ROC di Martina Franca, tra le trascrizioni delle conversazioni l'annotazione in questione senza però riuscire nell'intento. Questa dichiarazione non è credibile. Infatti è singolare che un ufficiale della sua esperienza ricerchi una annotazione delle ore 22.27 locali tra le trascrizioni che terminano alle ore 22.00 locali; quando invece aveva a sua disposizione i nastri, presso il 3° ROC, con le successive conversazioni, non trascritte dopo le 22.00, che comprendevano anche quella poi riportata nel brogliaccio.

A questo punto però è da considerare l'ipotesi che i nastri si trovassero presso lo Stato Maggiore a disposizione dei membri della commissione Pisano. Infatti, il 7 aprile 89, su disposizione per le vie brevi della 3^a Regione, il generale Frigo, comandante del 3° ROC, invia alla segreteria del Sottocapo di Stato Maggiore la registrazione delle comunicazioni telefoniche intercorse tra il 3° SOC ed i Gruppi radar in data 27.06.80. Nella missiva non viene specificato il numero dei nastri di registrazione trasmessi. Nel novembre 90, a seguito del sequestro di uno dei quattro nastri del 3° ROC presso lo Stato Maggiore, in un primo momento non veniva data alcuna spiegazione sul fatto di quella custodia presso lo Stato Maggiore. Il 28 giugno 91, il Capo di Stato Maggiore generale Nardini

sulle registrazioni telefoniche del sito di Martina Franca utilizzate dalla commissione Pisano, comunica a quest'ufficio che, al fine di allargare i termini temporali delle trascrizioni – che si ricorda terminavano alle 20.00Z – era stato richiesto verbalmente al Comando della 3^a Regione Aerea un ulteriore nastro, la cui trascrizione non era stata inviata nell'88. Come ben si può percepire dalla comunicazione del generale Nardini la Commissione Pisano era già in possesso quanto meno di altro nastro, se non di tutti i nastri di Martina Franca. Tra gli atti sequestrati e acquisiti presso la 3^a Regione non risulta alcuna documentazione relativa ad un ordine da parte del ROC di inviare allo SMA le registrazioni sopra citate.

In data 11 novembre 88, il Capo di Stato Maggiore della Regione generale B.A. Olivero Guido scrive su un foglio block - notes del suo ufficio: “nota per generale comandante. Chiama il tenente colonnello De Angelis comandante 35° CRAM Marsala, annunciando che sta fornendo alcune informazioni relative ai turni del personale al generale Graziano. Essendo ciò in contrasto con la direttiva ultima del Capo di Stato Maggiore, ho contattato il generale Graziano il quale conferma che è stato autorizzato a contattare il CRAM di Marsala dal Capo di Stato Maggiore. Ha aggiunto che sta preparando un briefing per il Ministro sulla turnazione del personale; una volta pronto lo coordinerà con lo Stato Maggiore. Per doverosa informazione.” Il generale Olivero continua nella sua nota manoscritta: “P.S. ore 14.00. Vengo a conoscenza che al generale Graziano è stato inviato via telefax il foglio relativo alla conservazione documentazione operativa. Trattasi di documento emanato dal ROC nel maggio del 66 e applicato sino all'avvento del Nadge (74/75). A detta del tenente colonnello De Angelis questo foglio non era mai stato citato in nessuna relazione documentazione relativa all'affaire Ustica. Ho contattato il generale Graziano spiegando quanto sopra. Intende utilizzarlo, in coordinamento con lo Stato Maggiore, per sfruttare la parte - durata conservazione -”. Si ricorda che il generale D.A. Graziano Pasquale ricopriva l'incarico di vice Capo di Gabinetto presso il Ministero della Difesa. Come ben si può interpretare da questo appunto il personale dell'AM che ricopriva incarichi presso la Difesa seguiva con attenzione l'evolversi della vicenda Ustica ed aveva anche un contatto diretto con i Comandi periferici dell'AM senza rispettare la via gerarchica in quanto, come nel caso specifico, aveva il benestare del Capo di Stato Maggiore, il generale Pisano in quel periodo.

Il 31 marzo 89, il Capo Ufficio Operazioni della Regione, colonnello Gino Maghelli, riceve una comunicazione telefonica dal generale Giordo dello Stato Maggiore e annota: “alle ore 19.50 del 31 marzo ha telefonato il generale Giordo, ha anticipato che è in arrivo un tele con il quale si richiede

di conoscere il nominativo del capo controllore di servizio a Licola la sera del 27 giugno 80 (incidente Ustica). Si è provveduto a interessare il 3° ROC. Il generale comandante è stato informato nella stessa serata”. Si rammenta che, nel marzo 89, il capo controllore di quel sito non era stato ancora individuato dall’Aeronautica con certezza. Infatti, dapprima nel novembre 86 era stato segnalato dal 22° GRAM di Licola il nominativo del capitano Pierluigi Piergallini, deceduto nel 1985 e successivamente nell’agosto 88 era stato nuovamente segnalato il nominativo del predetto nonché quello del capitano Abbate Gerardo. In data 4 aprile la Regione, dopo aver contattato per telefono direttamente il capitano Abbate, comunica allo Stato Maggiore che quest’ultimo era il capo controllore di Licola la sera del 27 giugno 80. L’esame della documentazione cartacea e fonica rinvenuta presso la 3ª Regione Aerea nell’aprile 96, relativa all’individuazione del capo controllore di Licola, è già stata trattata nel capitolo relativo al 22° CRAM.

Il 6 giugno 89 il generale Frigo, comandante del 3° ROC, invia un appunto al comandante della 3ª Regione, generale Moneta Caglio, nel quale si riportano in sintesi le impressioni avute dal sergente maggiore Gioia Giuseppe nel corso dell’esame testimoniale reso il 3 giugno 89. Si ricorda che il sottufficiale nell’80 risultava inserito nell’ordine di servizio dell’esercitazione Synadex del 27 giugno 80 presso il 35° CRAM di Marsala. Le impressioni del Gioia, nel 1989 in servizio al 34° GRAM di Siracusa, venivano riferite al suo comandante tenente colonnello Grana Giuseppe, che a sua volta, telefonicamente, le comunicava al citato generale Frigo. Nell’appunto si legge che il magistrato non conosceva bene il sistema della Difesa Aerea e le domande poste erano dal tono pressante e dal contenuto potenzialmente intimidatorio. Quest’appunto il 7 giugno successivo viene inviato e ricevuto dal Sottocapo di Stato Maggiore generale Meloni. E’ da sottolineare che proprio il Gioia, una volta ricevuta la comunicazione giudiziaria nel settembre 89, rammenta che il 27 giugno 80 si trovava in licenza.

4. L’attività della 3ª Regione Aerea nella vicenda del MiG libico.

Per effetto dell’acquisizione e sequestro documentale presso il Comando di Regione, rispettivamente nel novembre 95 e aprile 96, si è accertato che fin dal 1989 la Regione aveva raccolto, in copia, tutta la documentazione relativa al 35° CRAM di Marsala e trasmessa allo Stato Maggiore. Mentre l’inchiesta ha speso anni e decreti specifici per il suo

rinvenimento. E' da porre in rilievo la singolarità di un appunto manoscritto con il nominativo del maresciallo De Giosa ed il recapito telefonico della Stazione Carabinieri di Caccuri (CZ) trovato all'interno della cartella relativa alla raccolta della documentazione del DC9 Itavia (v. esibizione, GI 08.11.95). Quest'appunto avrebbe dovuto invece trovarsi tra la documentazione relativa all'incivolo del MiG 23 libico; infatti il De Giosa era il sottufficiale che, nel 1980 in servizio al 3° Nucleo SIOS di Bari, si era recato sul luogo di caduta del velivolo, Castelsilano, e presso il comando Stazione dei Carabinieri competente che era appunto Caccuri. Ed invece è confluito negli atti di Ustica.

In relazione all'incidente del MiG 23 libico dal quaderno brogliaccio dell'ufficiale di servizio al Comando di Regione, capitano Tesse Giovanni, il 18 luglio 80 emerge quanto segue: alle ore 15.15 locali la RIV di Brindisi, informa della caduta di un velivolo, forse da turismo, tra le 14.15 e le 14.20 locali in zona tra Castelsilano e Cirò Marina; alle 15.25 la notizia viene data dall'ufficiale di servizio al tenente colonnello Giuliani e al colonnello Salvi Vinicio, capo Ufficio Operazioni; alle 16.50 locali il colonnello Brancaleone Cherubino, comandante del 36° Stormo di Gioia del Colle, mette a disposizione degli Ufficiali della 3ª Regione, che sono interessati ad osservare da vicino i resti del velivolo precipitato, un elicottero; alle 17.40 locali viene comunicato dalla RIV di Brindisi che si tratta di un Phantom medio orientale bimotore.

Il comandante della Regione, generale Piccio, ricorda che dopo aver appreso la notizia inviò sul luogo il comandante del 3° Nucleo SIOS di Bari, tenente colonnello Luigi Tramacere e il comandante del 36° Stormo di Gioia del Colle, colonnello Brancaleone. Non ricorda se sul posto si portò anche il Capo di Stato Maggiore della Regione, colonnello Roberto Boemio. Egli invece non vi si recò mai. (v. esame Piccio Pietro, GI 27.02.91).

Il Comando di Regione dopo l'invio del suddetto personale a Castelsilano non prese più parte alle indagini. Infatti sin dalla sera stessa del 18 luglio 80 sul posto di caduta del velivolo giunse il Capo del 2° Reparto SIOS, generale Zeno Tascio, che coordinò ogni tipo di accertamento. Anche la nomina della Commissione d'inchiesta per determinare le cause dell'incidente, che secondo le procedure vigenti all'epoca doveva essere effettuata dalla 3ª Regione, fu compiuta direttamente dallo Stato Maggiore. La nomina della Commissione avvenne il 23 luglio 80 ed a capo di essa fu posto il colonnello Sandro Ferracuti, del 36° Stormo di Gioia del Colle.

Nel settembre 88 a seguito di specifica richiesta dello Stato Maggiore alla 3ª Regione Aerea, che doveva riferire ai quesiti posti da questo GI con

la nota del 4 giugno 88 sul MiG 23 libico, il comandante di Regione generale Casagrande, più volte sollecitato dallo Stato Maggiore, nel trasmettere la documentazione in possesso della Regione, in data 26 scrive una lettera al Capo di Stato Maggiore generale Pisano, dai toni alquanto polemici. Il Casagrande tiene a sottolineare che i documenti e gli elementi trasmessi, da soli, sono palesemente inidonei a consentire la risposta ai quesiti posti dal magistrato e propone l'opportunità che i dati forniti fossero correlati con altri non più disponibili dal comando di Regione perché trasmessi sin dal 1980 agli enti centrali su esplicita richiesta dello Stato Maggiore. Tale correlazione, prosegue il generale, deve essere operata da chi dovrà formulare la risposta ultima ai quesiti della magistratura. Sottolinea ancora la circostanza che le conclusioni a cui è pervenuto lo Stato Maggiore sin dal 1980 non sono state mai rese note alla 3ª Regione. Conclude la sua lunga lettera proponendo che lo SMA convochi una riunione a cui dovrà partecipare personale tecnico e operativo qualificato, possibilmente reperito tra quanti hanno già lavorato al problema allo scopo di valutare i nuovi elementi e confrontarli con quelli già raccolti a suo tempo; solo così forse sarà possibile pervenire alla formulazione di risposte obiettive e puntuali. La proposta di Casagrande viene accolta ma non allo scopo di fornire le risposte ai quesiti della magistratura, bensì per determinare, sulla scorta della documentazione disponibile, se il velivolo libico fosse stato avvistato dai radar della Difesa Aerea nazionale. In tal senso il Sottocapo di Stato Maggiore, generale Meloni, il 13.10.88 conferisce il mandato all'Ispettore dell'ITAV, generale Pugliese, di nominare un'apposita commissione con il compito di produrre una relazione tecnica. Viene nominata una commissione composta dai colonnelli Gaudio Francesco e Gioffrè Giuseppe, dell'ITAV, dal tenente colonnello Montinaro Pasquale, Capo del 3° SOC di Martina Franca, e dal maggiore Cipriani Antonio, ufficiale addetto alla Brigata Tecnica Addestrativa di Borgo Piave. La commissione, che ha eseguito i propri lavori presso gli uffici del 2° Reparto SIOS, il 15 ottobre 88 giunge alla conclusione che il giorno dell'evento - 18 luglio 80 - nessun radar della Difesa Aerea nazionale ha dato classificazione al proprio avvistamento in maniera compatibile con quella che sarebbe stata assegnata al MiG 23 se identificato. Tra l'altro pur essendoci possibilità di correlazione tra la traccia LJ054 e il velivolo MiG 23, non se ne poteva esser con sufficienza certi.

Altra vicenda singolare connessa all'incidente del MiG libico è l'occultamento del nastro di registrazione radar del 32° CRAM di Otranto. Così scrive la 3ª Regione, il 19 settembre 88, allo Stato Maggiore sul nastro: "tale approfondimento potrebbe effettuarsi con l'analisi del nastro originale

di registrazione del 32° CRAM di Otranto che fu trasmesso al Centro Tecnico Addestrativo di Borgo Piave il 30.07.80 tramite corriere del 2° Reparto SMA, come risulta dal telex del 3° ROC e dalla ricevuta rilasciata". In quel periodo sia il sito di Otranto che la 3ª Regione affermavano, sulla scorta dei documenti esistenti, che il nastro di Otranto era giacente a Borgo Piave dal 30 luglio 80 e che sarebbe stato di grande utilità per approfondire e conoscere le cause dell'incivolo del MiG. Tutto ciò non corrispondeva al vero perché una attenta consultazione dei documenti avrebbe consentito di stabilire che il nastro il 19 agosto 80 era stato restituito alla Segreteria Speciale della 3ª Regione dal Nucleo SIOS di Bari per la successiva consegna al 32° CRAM di Otranto, operazione questa effettuata in quel periodo. Tra l'altro il nastro non poteva essere smagnetizzato o riutilizzato se non su apposita autorizzazione della Regione o dell'ITAV, in quanto conteneva i dati relativi ad un incivolo di velivolo militare straniero, richiesta quest'ultima mai avanzata dal 32° CRAM. Il nastro pertanto nel settembre 88 doveva trovarsi presso il citato CRAM. Questa vicenda è citata nel capitolo del 32° CRAM di Otranto.

Singolare è anche il rinvenimento e successivo inoltro a quest'Ufficio, il 27 giugno 95, dal 35° GRAM di Marsala, del nastro di registrazione contenente i dati relativi all'incidente del 18 luglio 80 occorso al MiG libico. Qualche giorno dopo l'Ufficio procedeva alla riduzione dati di questo nastro presso la Brigata Tecnica Addestrativa di Borgo Piave ed accertava che i dati e gli orari in esso contenuti erano successivi all'asserito incidente, e cioè a partire dalle ore 09.30Z. L'Ufficio sin dal 1988 era in possesso della Track History relativa al periodo dell'incidente, cioè dalle ore 06.59Z alle ore 09.24Z. La 3ª Regione avviava un'indagine per conoscere i motivi di un così tardivo rinvenimento del nastro. In data 27 settembre 95, il comandante della Regione, generale Marcello Caltabiano, comunica al Capo di Stato Maggiore che il nastro in argomento faceva parte di una raccolta di nastri sottoposti a conservazione per motivi vari ed indagini. La Regione era a conoscenza dell'esistenza del nastro sin dal maggio 90, allorquando il 35° CRAM aveva richiesto l'autorizzazione a reimpiegare quel nastro in quanto ritenuto non più d'interesse. Alla richiesta non aveva fatto seguito alcuna autorizzazione alla smagnetizzazione. Precisava altresì che non era stata effettuata dal nastro alcuna Track History. In relazione invece alla THR conservata ancora dal CRAM che corrispondeva a quella trasmessa all'AG, il comandante di Regione comunicava che non era possibile determinare da quale nastro essa fosse stata effettuata; così come non risultava conservato presso il sito di Marsala alcun nastro relativo all'evento. La vicenda del nastro è specificamente descritta nel capitolo del 35° CRAM di Marsala.

5. Conclusioni.

In conclusione resta che il decreto Guarino pervenuto dal Comando Gruppo Carabinieri di Palermo il 7 luglio 80 è inspiegabilmente messo in circuito a distanza di tre giorni il 10 luglio alle ore 13.35 locali, dopo un lungo iter burocratico tra l'ufficio del Capo di Stato Maggiore, del vice Comandante e del Comandante della Regione. Singolare è anche il fatto che ancor prima che il telex pervenga ai comandi competenti della 1^a Regione, questi hanno già effettuato THR o compilato i DA1 secondo gli orari richiesti dall'AG e cioè 18.00Z-21.15Z. In vero non è stata trovata documentazione di corrispondenza tra la Regione Aerea di Bari e lo Stato Maggiore e altri Reparti periferici concernenti il decreto Guarino prima del 10 luglio 80. I responsabili della Regione dell'epoca escludono contatti con altri Reparti della Forza Armata per l'iter del decreto, come escludono la disposizione data ai carabinieri di Palermo secondo cui per la esecuzione del provvedimento di esibizione dell'AG fosse necessario il nulla osta del Gabinetto della Difesa.

Anche presso la 3^a Regione Aerea, come per altri reparti della Forza Armata, solo con i sequestri del novembre 95 e aprile 96, con la costante presenza della polizia giudiziaria, venivano rinvenuti documenti, appunti manoscritti ed anche una bobina registrata nell'aprile 89 dal colonnello Giannandrea, che servì come prova per identificare il capo sala operativa di Licola la sera del disastro, nella persona del capitano Abbate; il quale in precedenza aveva escluso la sua presenza. A tutto questo materiale, ovviamente di rilevante interesse per l'istruttoria, prima dei detti sequestri, non s'era mai fatto cenno; anzi è stato occultato per ben quindici anni.

* * * * *

Capitolo VII
B.T.A. di Borgo Piave – BTADA.

1. Introduzione.

Le operazioni effettuate presso il Centro Tecnico (che in seguito diverrà Brigata) di Borgo Piave nel 1980, seppur ispirate alla asserita collaborazione dell'AM per una rapida definizione delle cause che portarono alla caduta del DC9 Itavia, - da rammentare che nella prima fase dell'istruzione sommaria il PM confidò pienamente nell'ausilio della Forza Armata, che appariva, e per alcuni versi lo era anche, almeno in ambito nazionale, l'unica entità in grado, per conoscenze e mezzi, di dare risposte ad alcuni primari quesiti dell'inchiesta - furono in realtà parziali e fuorvianti, determinando una serie di equivoci e convincimenti che saranno chiariti, in parte, soltanto negli ultimi anni dell'inchiesta.

Nel corso di quelle attività, delle quali si è già detto nella parte 2^a del capitolo 2°, l'11 novembre 80 vennero consegnati dei tabulati "nella parte non classificata" (v. verbale operazioni peritali 11.11.80) - la parte classificata comprendeva le coordinate x e y, che sono state nelle THR materialmente tagliate, coordinate dalle quali si sarebbe potuto risalire alla posizione del sito, ma senza le quali era impossibile collocare in un qualsiasi punto le tracce che comparivano nel tabulato.

A proposito della censura della parte classificata, appare interessante la corrispondenza tra il 3° Reparto SMA e l'ITAV; il 15 ottobre il PM richiede l'autorizzazione alla decifrazione presso Borgo Piave dei nastri sequestrati a Marsala oppure, in caso di risposta negativa, di conoscere se detto materiale contenga notizie od informazioni coperte da segreto militare. Nel telex di risposta, il 17 ottobre, il 3° Reparto dichiara coperte da segreto militare le coordinate geografiche relative alla posizione del radar. Ciò che non emerge dalla risposta ufficiale al magistrato, sono le disposizioni di quel Reparto all'ITAV e a Borgo Piave, cioè che tali informazioni potevano essere fornite se esplicitamente richieste soltanto all'AG e in separata sede, non in presenza di altri membri della Commissione d'inchiesta. In tale senso, il generale Melillo nella memoria difensiva presentata il 30.04.98, riferirà che solo il capitano Di Natale potrebbe illustrare le modalità di esecuzione della decodificazione nei nastri, perchè essa fu parziale e se si trattò di una sua iniziativa o di altri, e in tal caso da chi ricevette l'ordine; circostanze mai riferite dal Di Natale.

Per le ragioni esposte, non possono condividersi le osservazioni che vengono fatte nella cd. Relazione Pisano: "il fatto che particolari notizie concernenti il radar siano coperte da segreto militare non ha comunque costituito un impedimento per l'esame del contenuto del nastro". E appare anche singolare che pochi giorni dopo vengano fornite al magistrato quattro

copie di cartine di plottaggio con le tracce AJ417-AJ410-AJ453-AG265-AJ421-LG477 (cartina rinvenuta agli atti della commissione Luzzatti - seq.21.10.96), che non potevano in alcun modo essere analizzate dai periti in base ai tabulati in loro possesso; la Commissione Luzzatti aveva infatti ricevuto anch'essa il tabulato privo delle coordinate unitamente alla cartina dei plottaggi sequestrata nel '96, e in tal modo doveva "fidarsi" dei dati visualizzati sulla cartina, non potendo effettuare alcun tipo di riscontro, perché in nessuna delle tracce riportate, ad eccezione della AJ421, veniva indicato il tempo dell'avvistamento.

2. Il ruolo del capitano Di Natale; le operazioni di riduzione dati e copia dei nastri.

E' da rammentare l'episodio della consegna dei nastri il 3 ottobre 80 dal 35° CRAM di Marsala al PM, accompagnato dai periti d'Ufficio La Franca, Cantoro e Magazzù. In tale occasione il Centro Radar predispose il verbale di consegna dei nastri ed indica come luogo di consegna l'area operativa di Marsala-Timpone, cioè quella ove sono installate le apparecchiature radar, mentre in realtà la consegna avviene nella zona logistica, cioè a Marsala-Stagnone. Deve stimarsi che con queste modalità il comandante del CRAM, maggiore Montinaro, volesse far credere che il luogo della consegna coincidesse con la base operativa, conservando in tal modo il segreto militare sulla localizzazione del centro radar operativo.

Le anomalie che si verificarono durante le operazioni peritali, non si esauriscono qui. Infatti durante quelle attività di riduzione, che si concretarono nella realizzazione di due tabulati THR, da 18.43 a 19.04 per il nastro 99, da 19.12 a 07.31 per il nastro 100, emerge che dal nastro 99 non è possibile visualizzare la data di registrazione, mentre lo è, al contrario, per il 100. Nei tabulati trasmessi il 17 novembre invece, estratti da entrambi i nastri, veniva stampata la dicitura "situazione aerea del giorno". Tale discrepanza veniva rilevata anche dal perito prof. La Franca che, in data 04.09.87, osservava che "è ragionevole pensare che esse non provengano dal contenuto del nastro ma che siano state introdotte a mano e con criteri diversi, proprio in occasione della stampa dei tabulati".

Quale termine di paragone sulla genuinità della scritta, se cioè fosse registrata sul nastro oppure fosse stata inserita durante le attività di riduzione, devono essere prese in considerazione le riduzioni dati rinvenute

presso il 35° CRAM nel gennaio 96, realizzate in una data compresa tra il 27 giugno e il 3 ottobre 80, ove in entrambe compare la data.

Le tracce che figurano nelle cartine richieste dal PM, dovevano comprendere, secondo la richiesta del magistrato, “la situazione aerea a Nord di Palermo”. Per tale ragione, è più che probabile, viene rappresentata la AJ417, che per posizione non interessava il luogo dell’incidente.

Al termine di quella riunione, che cadde, come si ricorda, l’11.11.80, si verifica un fatto sul quale a tutt’oggi non s’è fatta chiarezza: la riconsegna o meno dei nastri originali al magistrato. Come noto il PM in esito all’incontro richiede “almeno 4 copie del tabulato e 4 rappresentazioni geografiche”; a questo punto, il Di Natale, come ha dichiarato sia in Commissione Stragi che in sede di esame testimoniale, rimane in possesso dei nastri originali. Situazione che invece non trova riscontro nella precisazione che il generale Gullotta farà nella missiva del 17 novembre, laddove “ricorda” al magistrato che “i due nastri magnetici occorrenti per la decifrazione sono stati riconsegnati brevi manu al termine della visita”. Appare singolare tale precisazione del Gullotta poiché, come da lui stesso dichiarato il 09.10.96, egli non poteva conoscere le operazioni realmente compiute nell’area riservata, non essendo stato mai presente a tali attività; d’altra parte egli afferma anche di aver firmato il verbale soltanto perché a lui sottoposto dal magistrato, che gli disse che in tal modo avrebbe accettato gli impegni assunti dalla Brigata.

Deve sottolinearsi, inoltre, che nella nota del 17 novembre viene inserita anche una “legenda” al fine asseritamente di agevolare la lettura dei tabulati, ma, più che probabilmente, per “mascherare” l’eliminazione delle coordinate x e y. Infatti vi vengono riportate le istruzioni per leggere i tabulati, indicando anche che, sebbene nelle registrazioni risultino altre tracce rispetto a quelle rappresentate graficamente, esse non sono state inserite perché “evidentemente al di fuori dello scenario considerato”. Non si comprende a questo punto, quale ragionamento sia stato seguito per rappresentare la AJ417 e la LG477 (che non verranno riportate in altre note, neppure in quella trasmessa da Marsala l’11.07.80), mentre non venivano raffigurate tracce di maggiore interesse come le due AG262.

Sulla questione della realizzazione delle copie, Gullotta ha affermato di non averne conoscenza diretta, ma di sapere della loro esistenza perché il Di Natale gli aveva richiesto dove potessero essere conservate. Ci si deve allora chiedere per quale ragione il Gullotta, pur “rammentando” al magistrato la riconsegna degli originali l’11 novembre, non restituisca anche le copie dalle quali erano stati estratti i tabulati. Una ipotesi non peregrina in proposito può essere quella secondo cui le copie dei nastri originali non

furono effettuate in quella data, ma erano state probabilmente realizzate in precedenza e quella circostanza permise di “legalizzarne” l’esistenza. Infatti quando il Di Natale riferirà in Commissione Stragi di aver chiesto al magistrato di effettuare una copia del nastro, dichiarerà anche che la copia non riguardava l’intera durata del nastro ma soltanto un periodo di esso. Ebbene in base ai dati copiati non era possibile realizzare i tabulati successivamente consegnati il 17 novembre.

Si è accertato che oltre al capitano Di Natale citato nel verbale, prese parte alle operazioni di riduzione anche il sottufficiale maresciallo Golini Nicola autore materiale della riduzione dati e presumibilmente anche della copia dei nastri; Golini che non figura inserito tra i presenti nel verbale in argomento. Egli afferma: “Riuscii ad effettuare una riduzione dati perché avevamo disponibile un nastro di programma presso la nostra biblioteca...non ricordo se la riduzione dati riguardava l’intera durata del nastro...se diedi particolari comandi. Sul tabulato di riduzione non compariva la scritta “situazione aerea del giorno”. E riferisce inoltre che non aveva le capacità professionali per poter effettuare operazioni di copiatura di un nastro magnetico limitatamente ad un intervallo di tempo e non per tutta la durata del nastro (v. esame Golini Nicola, GI 09.10.96).

Ipotesi che potrebbe essere confermata da un’altra circostanza, quella relativa alla conservazione delle copie. Di Natale e Gullotta affermano che vennero conservate al Centro, nell’area riservata del Gruppo presso la nastroteca all’interno di un plico recante all’esterno la scritta “Pratica Ustica-Di Natale-non toccare”. All’atto del rinvenimento del plico, di cui meglio si dirà in seguito, non venne in verità trovata al suo interno traccia di quelle copie.

Volendo ipotizzare in quale periodo potesse essere stata effettuata la duplicazione, si deve ricordare che nel tempo compreso tra il 30 giugno e il 4 luglio (secondo quanto emerge dal registro dei fogli di viaggio del 35° GRAM trasmessi in data 01.02.95), il personale MIO del sito si recò, per un corso di aggiornamento, presso il Centro Tecnico; tra gli altri, dal 2 al 4 luglio, anche D’Apuzzo, che, in sede di esame testimoniale ha affermato di essere colui che scrisse le diciture presenti sull’etichetta dei nastri 99 e 100, e che in particolare, relativamente alla indicazione del sito “Marsala” ha aggiunto che non era prassi scrivere il nome del sito radar, deducendone che se appariva quella indicazione, la ragione stava nel fatto che il nastro era destinato ad uscire dal CRAM (v esame D’Apuzzo Raffaele, GI 15.05.97).

Dichiarazioni di interesse in tal senso, che tuttavia non hanno trovato riscontro, sono quelle del capitano Pietrantuono, nel 1980 ufficiale addetto al Gruppo Addestramento, il quale ha ricordato di essere stato chiamato

telefonicamente presso la propria abitazione, dal suo superiore diretto tenente colonnello Rossi Gennaro, il giorno dopo la caduta del DC9 o nei giorni immediatamente successivi, e di aver avuto l'ordine di recarsi a Siracusa o Marsala per la lettura dei nastri sulla console; questa disposizione era stata poi revocata in quanto i nastri relativi all'incidente sarebbero giunti a Borgo Piave (v. esame Pietrantuono Antonio, GI 09.10.96). Circostanza confermata anche in un successivo esame, nel quale ha precisato che doveva trattarsi del sito di Marsala, senza però riuscire a collocare temporalmente l'episodio (v. esame Pietrantuono Antonio, GI 09.10.96).

Tale racconto tuttavia non ha trovato, come si diceva, alcuna conferma poiché l'interlocutore del Pietrantuono, il tenente colonnello Rossi Gennaro, esclude di aver mai contattato alcuno dei suoi subalterni per affidare un incarico del genere, né di aver ricevuto disposizioni in tal senso. (v. esame Rossi Gennaro Ottavio, GI 16.10.96).

Le ragioni per le quali venne scelto il Di Natale quale ufficiale che doveva coadiuvare il magistrato, non sono state mai chiarite. Infatti secondo il comandante del Centro generale Gullotta "Per quanto mi riguarda, la scelta del Di Natale fu puramente casuale trattandosi di un analista; il suo comandante di Gruppo me ne indicò il nominativo" (v. esame Gullotta Giuseppe, GI 09.10.96). Di scarsa o nulla memoria il magg. Scarantino Luigi, responsabile del GSSDA (Gruppo Sviluppo e Sistemi Difesa Aerea): "Santacroce arrivò a Borgo Piave... non ricordo nulla di tutte le operazioni effettuate perché non venni coinvolto in alcun modo alle attività da espletare; ritengo che il generale Gullotta avesse predisposto tutto senza dare incarichi ai Comandanti del Gruppo" (v. esame Scarantino Luigi, GI 29.10.96). Si ricordi che il Di Natale era un ufficiale addetto ad una sezione del GSSDA.

Di Natale, a proposito della riconsegna dei nastri al termine delle operazioni peritali del novembre 80, ha fornito, come cennato, nel tempo diverse versioni: nella deposizione resa alla Commissione Stragi nell'89, riferisce che i nastri originali vennero riconsegnati nel novembre 80 dopo aver effettuato i lavori supplementari richiesti dal magistrato e non al termine delle attività dell'11 novembre; versione confermata anche nel '92; nelle dichiarazioni rese nel '96, invece, cambia versione asserendo che la sera dell'11 novembre 80 al termine delle operazioni peritali, il magistrato portò con sé i nastri originali, lasciando a Borgo Piave le copie realizzate durante la giornata per permettere la produzione della documentazione supplementare richiesta.

E' certo comunque che il capitano Di Natale per poter produrre quattro tabulati THR nei giorni successivi all'11 novembre e trasmessi il 17 novembre, doveva avere i nastri di registrazione, che, secondo quanto scritto nel verbale dell'11 novembre appaiono essere degli originali; mentre nella nota del 17 novembre a firma di Gullotta, viene espressamente precisato che i nastri erano già stati restituiti "brevi manu" al magistrato al termine della riunione. In ogni caso su questa nota non veniva precisato sulla base di quali nastri fossero stati realizzati i tabulati.

3. La relazione "Pollice".

Le attività del novembre 80 furono rivisitate criticamente dall'Aeronautica che, nella relazione cosiddetta "Pollice", elaborata tra il 21 novembre e il 15 dicembre 88, dalla Commissione voluta dal generale Meloni, Sottocapo di Stato Maggiore - nella quale, oltre al Presidente colonnello Pollice Carmine del 3° Reparto, figuravano anche tre specialisti per i vari settori, e cioè il tenente colonnello Lato Salvatore, esperto del 2° Reparto SIOS, il colonnello Finocchio Pietro esperto giuridico del 1° Reparto e nuovamente il maggiore Di Natale Salvatore come esperto di Difesa Aerea del 3° Reparto - con il compito di analizzare e criticare tutta la documentazione che la Forza Armata aveva rinvenuto e raccolto dal giorno dell'incidente, sia del DC9 che del MiG libico.

Sulla vicenda dei nastri di Marsala, questa Commissione scrive che per un approfondimento ed ulteriore analisi del documento Luzzatti potrebbe essere avviato il "visionamento" delle copie delle registrazioni radar custodite presso la BTA-DA di Borgo Piave. Specifica però che tale visione assumerebbe una fisionomia di attività investigativa, per il momento non attribuita alla Forza Armata.

Sulla vicenda del segreto militare sul contenuto dei nastri, così testualmente questa Commissione si esprime: "ancora, quando viene richiesta la decodifica dei nastri, viene fatto un distinguo sul segreto militare, lasciando fuori i membri della Commissione Luzzatti. Non si è in grado di valutare, per mancanza di cognizioni tecniche, se il sottile distinguo tra le prestazioni operative del radar di Marsala, coperte da segreto militare, in definitiva, metteva, comunque, a conoscenza di tutti, ivi compresa la Commissione Luzzatti, dati che potevano far risalire alla stessa struttura del radar. Se così fosse, potrebbe essere questo un ulteriore elemento, che, opportunamente amplificato da quella cassa di risonanza che è la stampa, e

raccolto in un primo momento nella relazione Luzzatti come causa di mancanza di tutti i dati a disposizione, abbia, poi, inevitabilmente alimentato le tesi false e tendenziose di depistaggio, reticenza, elusione delle indagini, ecc. tesi che, se veritiere avrebbero fatto scantonare i responsabili presumibilmente nell'area del reato di favoreggiamento o di omissione di atti d'ufficio".

La "Pollice" non ha mai menzionato, nella relazione, la riunione peritale del 4 marzo 85 a Borgo Piave. In quell'occasione il collegio peritale Blasi scrisse sul verbale che erano state effettuate tre copie dei nastri di registrazione di Marsala, lasciate poi in custodia alla Brigata. Pertanto quando la Pollice indica che si possono visionare le copie dei nastri di Marsala si riferisce a quelle effettuate presumibilmente nell'80 dal Di Natale di cui egli soltanto è a conoscenza.

Il Di Natale ha riferito inoltre di aver effettuato, nel periodo in cui prestava servizio a Borgo Piave, riduzioni dati ed analisi dei dati relativi ad una collisione o evento simile, episodio accaduto nell'area di competenza di Marsala; circostanza quest'ultima che assumerà rilievo in seguito, quando l'ufficiale riconoscerà come propria la grafia che compare sull'etichetta del nastro del 1982 custodito all'interno del plico rinvenuto nel 1988 (v. esame Di Natale Salvatore, GI 25.09.96).

L'episodio cui faceva riferimento il Di Natale, è quello della nota "near collision", accaduto in data 15.05.82. In quella occasione il comandante Murabito, pilota Alitalia, al suo arrivo a Palermo con l'aeromobile AZ1122 proveniente da Milano, rilasciava alla stampa dichiarazioni sulla presenza di velivoli militari non identificati dal Controllo nella zona tra Ponza ed Ustica, che avevano provocato una "near collision" con il suo velivolo.

In merito la Procura di Palermo avviava indagini ed il PM di Roma, tramite il Nucleo Centrale della Polizia Tributaria della Guardia di Finanza, esperiva accertamenti presso lo SMA. In data 19.06.82 lo SMA trasmetteva una cartina con i dati tratti dai siti di Marsala e Licola. In data 07.10.82 veniva trasmessa all'AG di Roma la relazione conclusiva. Ma solo molti anni dopo ci si renderà conto che la cartina allegata agli atti del procedimento penale, al n.695 del fascicolo "generici", non riguardava la situazione aerea del 15.05.82 bensì quella del 27.06.80.

Questo episodio e la circostanza che fosse stato il Di Natale ad esaminare i nastri relativi alla near collision, fanno presumere che allo SMA o alla CTADA qualcuno si premurò di confrontare quei dati con quelli relativi alla caduta del DC9 Itavia; non si conoscono i risultati di tale esame,

né furono descritti nella relazione finale del 7 ottobre 82 redatta dalla Commissione interna presieduta dal generale Ferri.

Sia nella relazione del 7.10.82 che negli atti trasmessi in data antecedente al PM non emerge come si fosse venuti in possesso dei dati di Marsala, cioè se la lettura dei nastri di registrazione fosse avvenuta presso il sito oppure a Borgo Piave. Si può in ogni caso presupporre che le THR vennero realizzate presso il sito di Marsala e quindi trasmesse allo Stato Maggiore per essere “trascodificate” (v. esame Capizzano Giuseppe, PG 18.05.82). Tuttavia attraverso una analisi dei documenti è lecito pensare che lo Stato Maggiore abbia analizzato e realizzato le cartine relative alle tracce del 15.05.82; si ricordi che l’analisi competeva all’allora UTEAV (attuale 6° Reparto), che con ogni probabilità effettuò lo scambio delle cartine. Inoltre non si deve escludere che un confronto tra i dati del 27.06.80 e quelli del 15.05.82 registrati dal sito di Marsala, sia stato effettuato anche dallo stesso Di Natale, il quale ha dichiarato di aver analizzato i dati del 15 maggio e che per farlo si era avvalso delle copie dei nastri del 27.06.80 presenti a Borgo Piave, di cui egli conosceva l’esistenza.

Il 4 marzo 85 il collegio dei periti d’Ufficio procedeva alla lettura a Borgo Piave, presenti i capitani Raffaelli e Cipriani, del nastro relativo alla situazione reale del traffico aereo (nastro 99) e all’esercitazione Synadex tenutasi presso il Centro Radar di Marsala il 27 giugno 80 (nastro 100).

Dalla lettura del verbale delle operazioni peritali emerge con assoluta chiarezza che i periti “per motivi di sicurezza dei dati”, avevano cercato di effettuare una “copia conforme dei nastri magnetici pervenuti al collegio peritale” e che tale operazione riuscì solo parzialmente, nel senso che del nastro 1, concernente la registrazione del traffico reale, “non è stato possibile per difficoltà tecniche effettuare una copia integrale”, mentre del nastro 2, concernente la registrazione dell’esercitazione Synadex, “è stato possibile effettuare la copia completa per due supporti a nastro magnetico” (espressione quest’ultima che significa creazione di due copie del nastro 100); il processo verbale del 4 marzo 85 reca testualmente: “tali copie rimangono in custodia al CTADA fino all’espletamento completo del lavoro o (probabilmente) ad altra decisione dei giudici”.

Il collegio peritale Blasi, a chiusura delle operazioni del 4 marzo 85, dopo aver preso atto che vi era un intervallo di tempo dalle ore 19.04 alle ore 19.12 non coperto da registrazioni, ritenne che fosse utile “effettuare in data successiva, da concordare con il CTADA, la riduzione completa dei dati contenuti in tutti e due i nastri che, per limiti di tempo, non è stato possibile completare in giornata”.

In sintesi queste le attività di quel 4 marzo: dapprima vengono effettuate le copie dei nastri di registrazione, al fine di salvaguardarne l'integrità; successivamente viene estrapolata la THR dei due nastri. Si deve dire che in questa riunione alcune operazioni peritali sono state condotte senza la presenza di alcun rappresentante del collegio peritale, poiché nella pausa pranzo invece di sospendere le attività, si proseguì alla presenza del solo personale AM (v. esame Lecce Leonardo, GI 18.10.96). I tabulati estratti sono gli unici ad essere differenti dagli altri ricavati nel corso delle varie operazioni peritali. Tali differenze secondo le valutazioni del tenente colonnello Fagiani, ufficiale incaricato dalla Brigata come interlocutore nelle richieste della Magistratura (dal 1989), sono da attribuire all'impiego di un programma di riduzione non compatibile; infatti anziché usare il programma tipo UDARN 59250, in possesso del Centro, in quella occasione si sarebbe impiegato un programma molto più avanzato, del tipo BRP-360. Inoltre rispetto alle altre operazioni peritali, questa è l'unica volta che sul nastro di registrazione n.99 compare la data del 27.06.80.

Risulta tuttavia che in epoca successiva a quel 4 marzo, il collegio peritale non si riunì nuovamente nè si procedette in alcun'altra data alla riduzione completa dei dati. Ciò è confermato indirettamente dalla circostanza che mentre la THR del nastro originale 99 va dalle ore 11.20 alle ore 19 o 19.04, i tabulati di riduzione estratti dal collegio peritale Blasi iniziano alle ore 18.36 e finiscono alle ore 19.04, vale a dire a far tempo da un orario convenzionalmente prescelto in quanto prossimo all'ora di caduta del DC9 Itavia, nel presupposto, tutto da verificare, che l'esame del periodo precedente fosse del tutto privo di utilità. Sempre dalla analisi dei verbali di riunione di quel collegio peritale, si evince che le copie dei nastri, due copie integrali del nastro 100 ed una copia incompleta del nastro 99, secondo quanto risulta dal verbale del 4 marzo 85, sono rimaste in custodia a Borgo Piave. Deve essere inoltre rilevato che nel verbale di operazioni peritali viene menzionato il capitano Cipriani Antonio che, sebbene non avesse presenziato alle attività, figura come presente e firmatario del verbale, mentre il maresciallo Cesaro Luigi presente alle operazioni, non figura né firma il verbale; di più, nonostante nel documento venga menzionata l'attività di duplicazione dei nastri, non viene citato il nominativo dell'operatore che, secondo quanto dichiarato dal Cesaro, era sicuramente un altro collega del Centro mai individuato.

4. Il plico rinvenuto nel novembre 88.

Il 16 giugno 88 – a seguito della richiesta di questo GI datata 4 dello stesso mese alla Presidenza del Consiglio - lo Stato Maggiore nella persona del Sottocapo generale Meloni richiede agli enti sottoposti di effettuare “una puntuale verifica” di tutti gli elementi in possesso relativi alla vicenda di Ustica e a quella di Castelsilano. Secondo la Commissione Stragi da questa richiesta ebbe origine la vicenda del rinvenimento di un plico del novembre dello stesso anno, presso la BTADA. In realtà tale richiesta dello SMA venne “evasa” dall’ITAV, comprendendo anche Borgo Piave - che fornì una risposta negativa sulla custodia di documentazione attinente agli incidenti del DC9 Itavia e del MiG23 libico - il successivo 8 luglio, inoltrando una missiva con varia documentazione senza fare alcun riferimento ai nastri, che invece erano, o dovevano essere, giacenti presso la BTADA.

La scarsa collaborazione del personale della BTADA si manifesta proprio in questa occasione. Infatti alla individuazione dei nastri e della documentazione si arriverà non per una attività del personale della Brigata, ma grazie ad una segnalazione del capo del 6° Reparto SMA, generale Bellucci Vincenzo, al suo collega generale Podrini Carlo, comandante della Brigata. Ufficialmente in effetti l’11 novembre 88 il maggiore Di Natale durante un colloquio con il capo del 6° Reparto, il Bellucci cioè, “comunica di aver ricordato” che a Borgo Piave si trovava giacente la copia del nastro magnetico sequestrato a Marsala dal giudice Santacroce realizzata nel novembre 80, quando egli prestava ancora servizio presso quella Brigata. Le ragioni che portarono il Di Natale ad esternare questo suo ricordo non sono state mai chiarite.

Il generale Bellucci trasmette la notizia al SCSM Meloni, il quale a sua volta la inoltra all’Ispettore dell’ITAV con richiesta di un ulteriore e definitivo controllo della documentazione esistente presso la Brigata. Secondo quanto riferito da Podrini, egli contattato direttamente dal Bellucci, veniva informato “... che presso il Gruppo S.S.A.D.A. ... era custodito un nastro che aveva attinenza con l’incidente di Ustica” (v. esame Podrini Carlo, GI 27.09.96); circostanza non menzionata nella nota inviata via fax all’ITAV il 14 successivo, ove si legge “oggi 11 novembre 1988...è stato rinvenuto un plico che, ad ore 15.30 presenti il colonnello Mancinelli ed i tenenti colonnelli Buccilli e Donali, è stato aperto”, e al cui interno viene rinvenuto il nastro magnetico con la scritta “712.15.05.82, recording di Marsala, copia dell'originale...”. Successivamente, nella medesima area riservata, è stato rinvenuto un nastro magnetico recante la scritta “1142.copia del nastro di Marsala del 27.06.80” (v. sequestro del 19.02.96).

Quest'ultimo nastro risultò essere stato utilizzato nei giorni precedenti al rinvenimento dal maresciallo Stasio Fausto su richiesta telefonica del maggiore Di Natale, che gli aveva chiesto di prelevare in un armadio, da lui stesso indicato, un nastro di registrazione ed estrapolare da esso il rilevamento dei tempi di riavvolgimento, smontaggio e rimontaggio nastro nonché quelli di intervallo della registrazione.

Il generale Podrini il giorno del rinvenimento diede incarico al tenente colonnello Donali di effettuare una riduzione dati sia del nastro rinvenuto all'interno del plico da 2400FT che di quello rinvenuto nell'area riservata da 600FT; attività che però non ebbero luogo, poiché i programmi utilizzati risultarono non compatibili. Lo stesso 14 novembre il generale Podrini invia all'ITAV una nota avente ad oggetto: "Rinvenimento nastri magnetici Difesa Aerea"; nella missiva viene trascritto integralmente il contenuto del verbale inviato via fax lo stesso giorno sulle modalità di rinvenimento del plico e del nastro; viene tuttavia aggiunto che il nastro da 600FT recante la scritta "1142. copia del nastro di Marsala del 27.06.80..." è stato utilizzato "presumibilmente l'8 novembre u.s. ... su richiesta telefonica del maggiore Di Natale dello SMA-6° Reparto, da un operatore", omettendo il nominativo del sottufficiale che Podrini ben sapeva essere il maresciallo Stasio. Sulla provenienza dei nastri, viene riferito che dalle informazioni reperite dal personale del BTADA, il nastro 2400FT n.712 (rinvenuto all'interno del plico) potrebbe essere copia del nastro originale realizzata alla presenza del magistrato allo scopo di preservare il nastro originale da eventuali guasti; il nastro da 600FT n.1142 invece potrebbe essere quello predisposto in occasione della riunione peritale del 4.03.85 tenutasi a Borgo Piave, circostanza questa che potrebbe essere suffragata dal rinvenimento del verbale di riunione peritale all'interno del plico e dall'assunzione in carico del nastro 1142 nella stessa data.

Tuttavia il fatto che il verbale dei periti sia stato rinvenuto all'interno del plico sigillato, ove peraltro non era conservato il nastro da 600FT n.1142, porterebbe da un lato a non escludere l'utilizzazione del nastro da 2400FT n.712 nella stessa data e dall'altro a dubitare che il nastro da 600FT fosse stato effettivamente realizzato il 4.03.85, in quanto lo stesso sarebbe stato conservato all'interno del plico e non fuori.

L'esame dei dati contenuti nei nastri prosegue fino a fine mese, quando il 29 novembre, in una nota che l'ITAV invia al SCSM generale Meloni, vengono riferite le risultanze degli "ulteriori approfonditi" controlli effettuati presso la Brigata, affermando che non sono emersi elementi nuovi e che il materiale reperito risultava custodito su specifica autorizzazione rilasciata a suo tempo dalla magistratura.

Quest'ultima affermazione in vero appare parziale e fuorviante, perché viene omesso che l'autorizzazione alla conservazione di copia del nastro concerne il solo nastro copiato nel corso delle operazioni peritali del marzo 85, mentre non viene fatto alcun riferimento alle ragioni per le quali la copia di un nastro del 27 giugno 80, realizzata quasi certamente in una occasione diversa dalla riunione peritale del novembre 80, si trovasse in quel plico. Si sottolinea inoltre, che né il generale Podrini, né il generale Pugliese rilevano che il nastro utilizzato su richiesta telefonica del Di Natale, pochi giorni prima del "rinvenimento" del plico, non era quello che il Di Natale dichiara essere "copia immagine" del nastro di Marsala cioè quello da 2400FT n.712 rinvenuto all'interno del plico, bensì quello da 600FT n.1142 rinvenuto all'esterno del plico e realizzato nel 1985, quando il Di Natale aveva già lasciato la BTADA. In conclusione la tesi sostenuta da Podrini, ed avallata da Pugliese è che i nastri sono: quello da 600FT n.1142, copia parziale del nastro contenuto nel plico, realizzata nel 1985; mentre il nastro da 2400FT n.712, contenuto nel plico, copia del nastro originale n.99 di Marsala, realizzata nel novembre 80.

Detta versione viene modificata dopo pochi mesi quando il 3 maggio 89 il generale Pugliese comunica al SCSM generale Meloni che, nel corso delle ricerche effettuate presso la BTADA nel novembre del 1988, era stato rinvenuto un plico contenente un nastro magnetico ed altra documentazione, tra cui un altro nastro, nella medesima area riservata. Al punto 3 della nota si legge che in quella occasione, si ritenne che i nastri fossero copia di originali già in possesso dell'Autorità Giudiziaria, ipotesi formulata in base alle etichette riportate sui nastri; e si fa presente che nella medesima circostanza non si era potuto verificare il contenuto dei nastri a causa della indisponibilità dei programmi di supporto.

Al punto 4, sempre di questa nota si pone in evidenza che in data 26.01.89, allo scopo di fornire alla Commissione Pratis gli elementi disponibili, erano stati individuati i programmi di supporto e conseguentemente stampati i dati contenuti nel nastro magnetico; dati che risultarono i seguenti: a) il nastro n.712 conteneva i dati relativi ad una situazione aerea registrata presso il 35° CRAM il giorno 15.05.82 dalle ore 09.15Z alle ore 10.19Z; b) il nastro n.1142 conteneva i dati relativi ad una situazione aerea registrata presso un sito non identificato in data sconosciuta dalle ore 12.31Z alle ore 14.05Z; in ogni caso alla Commissione Pratis erano stati consegnati i tabulati estrapolati in tale data.

Il 2 febbraio alcuni membri della medesima Commissione si recarono nuovamente a Borgo Piave dove, nel corso di briefing con la presenza dell'Ispettore dell'ITAV, generale Pugliese, del comandante della Brigata e

di esperti del traffico aereo e della difesa aerea, furono illustrate attraverso dei lucidi le tracce avvistate da Marsala e Licola il 27.06.80, così come risultavano dai plottaggi trasmessi l'11 luglio 80; a distanza di cinque giorni furono inoltrati, via fax dalla Brigata alla Pratis, i tabulati THR ricavati nel novembre 80 comprensivi delle coordinate x e y. Si ha notizia di tale trasmissione, perché copia dei fax venne rinvenuta nell'ottobre 96 tra la documentazione sequestrata alla Commissione Luzzatti; materiale che la Luzzatti aveva inoltrato nel dicembre 88 alla Pratis per la consultazione e da questa restituito a conclusione dei lavori nel maggio 89.

Pochi mesi dopo, il 12.10.89, vengono richiesti chiarimenti al generale Pisano nel corso di una audizione in Commissione Stragi; i nodi da sciogliere concernono la custodia dei tre nastri copiati nel 1985, atteso che quelli contenuti nel plico erano stati realizzati nel 1980. Il Capo di Stato Maggiore sollecita nuovi accertamenti e l'8 novembre successivo in una nota, che l'ITAV invia al Sottocapo generale Giordo, vengono comunicate le conclusioni cui è giunta la Commissione di "verifica" della BTADA formata dal generale Podrini Carlo, comandante BTADA, dal colonnello Guerzoni Fernando, dal maggiore Raffaelli Vittorio, dal maggiore Cipriani Antonio e dal maggiore Di Natale Salvatore; scopo della "verifica" era fornire ulteriori elementi in merito alla riproduzione dei nastri del Centro radar di Marsala, con riferimento anche al verbale di riunione peritale del giorno 04.03.85 tenutasi presso la BTADA.

I lavori di quella commissione di verifica permisero di accertare che la scritta dell'etichetta del nastro da 600FT n.1142, era del maggiore Raffaelli, ed era stata redatta il giorno della riunione; che i dati contenuti nel nastro riguardavano l'intervallo di tempo 12.31Z-14.05Z; che la scritta dell'etichetta del nastro da 2400FT n.712 era del maggiore Di Natale, ed era stata redatta il 17.05.82; che i dati contenuti riguardavano l'intervallo di tempo 09.05Z-10.31Z.

Secondo le conclusioni raggiunte dalla Commissione di verifica, il nastro n.1142 sarebbe, secondo le dichiarazioni giudicate "attendibili" del maggiore Raffaelli, il risultato della riproduzione della registrazione del nastro originale n.100 e della riproduzione del nastro originale n.99; tale operazione di ri-registrazione, avrebbe causato la cancellazione dei dati preesistenti. Quanto al nastro n.712, questo potrebbe essere stato erroneamente incluso in data sconosciuta nel plico dell'incidente di Ustica. Inoltre singolare appare la conclusione sulle dichiarazioni del maresciallo Cesaro, il quale sarebbe stato giudicato reticente solo per aver dichiarato che, nel corso della riunione peritale del 1985, aveva effettuato delle

riduzioni dati; circostanza peraltro confermata dal verbale di riunione peritale.

Questa seconda informativa dell'ispettore ITAV però non contiene alcun riferimento all'intervento del maggiore Di Natale, di cui è menzione nella prima informativa; così come non spiega in qual modo abbia potuto il maresciallo Stasio effettuare la riduzione dati e calcolare i tempi di svolgimento e riavvolgimento dei nastri senza disporre dei relativi programmi di supporto. In proposito il sottufficiale ha dichiarato di aver utilizzato un programma di riduzione UDARN reperito presso l'area riservata della Brigata per aderire ad una richiesta del maggiore Di Natale che prestava servizio al 6° Reparto SMA, e che per tale ragione aveva ricevuto una sanzione disciplinare comminata dal generale Podrini (v. esame Stasio Fausto, GI 30.10.96).

L'11 dicembre 89 il collegio peritale Blasi, dopo aver ricevuto il supplemento d'incarico, ritorna per la seconda volta dopo l'85 a Borgo Piave. In quest'occasione prima di procedere alla riduzione dati si effettuano le copie dei nastri 99 e 100. Né i componenti del collegio né il personale AM di Borgo Piave ricordano l'esistenza delle copie dei nastri effettuati nel 1985. L'inchiesta interna della Brigata, sul rinvenimento di nastri ritenuti copie degli originali, era terminata nel novembre 89 e vi aveva partecipato, tra gli altri ufficiali dell'AM, anche il maggiore Di Natale nominato ad ottobre di quell'anno perito di parte imputata, e quindi presente alla riunione dell'11 dicembre. Nonostante quanto sopra, nessuno riferisce al Collegio peritale dell'esistenza di copia del nastro di registrazione né dei tabulati THR estrapolati nel 1980. Nel corso di questa riunione viene portato dai periti Blasi per la prima volta il nastro di esercitazione Synadex SPS 5904, sequestrato nel febbraio 87 a Marsala. Su richiesta della parte imputata viene effettuata copia di questo nastro e lasciato in custodia a Borgo Piave per fornire risposta ai quesiti posti dalle parti, in quanto erano sorte difficoltà per la sua decifrazione. Al termine della riunione venivano consegnate ai periti di parte civile e imputata fotocopie delle THR estrapolate nel corso della riunione. Alla Brigata rimaneva solo la copia del nastro di esercitazione. Dopo aver effettuato le relative comparazioni, in data 12.02.90, il capitano Fagiani, quale rappresentante della Brigata, riferiva al collegio peritale che molto probabilmente il nastro Synadex non corrispondeva a quello usato la sera del 27 giugno 80. Nonostante ciò la copia lasciata a Borgo Piave l'11.12.89, che doveva servire per i chiarimenti richiesti dal collegio peritale, veniva trasmessa allo SMA per motivi che non sono stati mai spiegati.

In data 5 gennaio 90 il generale Podrini trasmette all'ITAV le fotocopie dei tabulati estratti e la copia del nastro in questione. Questo materiale il successivo 31 gennaio viene trasmesso allo Stato Maggiore. Il generale Lorenzo Giordo, Sottocapo di S.M., ordina al colonnello Triches, responsabile del Gruppo di Lavoro Ustica dello Stato Maggiore, l'esame e l'analisi della documentazione trasmessa dall'ITAV, che comprendeva i verbali delle riunioni peritali della Commissione Blasi, nonché i relativi resoconti interni della Brigata; mentre per le copie dei tabulati non viene precisato da quali nastri siano state estratte, del nastro di esercitazione viene detto che è stato consegnato dalla Commissione Blasi. Relativamente al dubbio che il nastro SPS 5904 non sia quello effettivamente utilizzato il 27 giugno 80, l'ipotesi che si avanza è la seguente: se il nastro è stato effettivamente utilizzato quel giorno, lo stesso non contiene le tracce che vengono considerate simulate sulla THR e pertanto quelle tracce, pur se appaiono simulate nel tabulato, di fatto sono da considerare reali. Quanto detto viene avvalorato da una specifica domanda del consulente di parte civile Miggiano, formulata nel corso della riunione peritale del 23.01.90 "in una situazione in cui il sistema Nadge è predisposto in mixed, la console è stata predisposta per il simulato, il video della console è settato sul cielo reale, come vengono registrate le operazioni fatte da quell'operatore a quella console?"; il capitano Fagiani risponde "tutte le azioni effettuate da quella console avranno per oggetto simbologia simulata, specificamente in caso di inizializzazione di una traccia la stessa nascerà come traccia SIM, di conseguenza verrà registrata come traccia SIM". Da questa affermazione si evince che le tracce che appaiono simulate nel nastro n.100, non contenute nel nastro di esercitazione, possono considerarsi reali, in quanto avvistate in un periodo di tempo in cui le consoles erano predisposte per il simulato, ma controllavano traffico reale. Questa tesi sostenuta dal consulente Miggiano sulla base delle notizie fornite da un esperto dell'AM, verrà contraddetta dal Di Natale nelle osservazioni di parte imputata, ove sosterrà che le tracce reali possono trovare correlazione esclusivamente con plots reali e quelle simulate con plots simulati provenienti per esempio dal nastro Synadex. Tra le tracce simulate, individuate nel tabulato del nastro 100, di interesse v'è quella con NTN AJ452, avvistata dal sistema alle 19.19 a breve distanza dal punto dell'incidente; tale traccia viene considerata reale nel plottaggio trasmesso l'11 luglio 80 dal 35° CRAM di Marsala. Alla luce di quanto sopra esposto appare logico dubitare la conformità del nastro di esercitazione sequestrato con quello realmente utilizzato la sera della caduta del DC9 Itavia.

Si sottolinea anche che il Di Natale, consulente di parte imputata, in tale veste porrà quesiti ai quali egli stesso avrebbe dovuto fornire risposta; ad esempio la richiesta di notizie circa la mancata presenza della data nel nastro n.99, nel qual caso egli non tiene conto, o simula di non ricordare, che anche nella THR da lui stesso realizzata nel 1980 la data non compariva sul nastro 99.

Deve essere infine rilevata la reticenza del generale Podrini, comandante della Brigata dal 1987 al 90, il quale ha in più occasioni negato fatti provati dal rinvenimento di materiale documentale. All'atto del rinvenimento del noto plico nel novembre 88, egli trasmette in visione al generale Pugliese le lettere relative alla vicenda e le rende "ufficiali" soltanto dopo l'approvazione di quest'ultimo; tale circostanza è stata appurata grazie al rinvenimento delle minute corrette dal Pugliese. Prima della missiva del 29.11.88, in cui Pugliese comunica al Sottocapo di S.M. che i nastri rinvenuti sono quelli già in possesso della Magistratura, si sono tenute alcune riunioni presso lo Stato Maggiore tra il Sottocapo e l'Ispettore, e presso l'ITAV tra Pugliese e Podrini, al fine di predisporre la missiva di cui è cenno. Il comandante della Brigata inoltre dapprima nega di aver mai trasmesso copia di un nastro e di tabulati THR prodotti nel corso delle operazioni peritali ai comandi superiori; poi, preso atto delle contrarie risultanze, dichiara di averne perduto memoria senza aggiungere altro. Anche sull'incarico dato al capitano Fagiani nel corso della riunione peritale dell'11 dicembre 89, cioè quello di confrontare il nastro di esercitazione Synadex, dapprima viene smentito e, dopo aver preso atto che esso in effetti fu dato, non ne dà chiarimento. Non ricorda poi, sempre esso Podrini, per quale ragione dietro disposizione del generale Pugliese, autorizzi l'8 settembre 89 il maggiore Di Natale a prender visione del materiale relativo all'incidente, custodito a Borgo Piave. Infine dichiara di non aver mai autorizzato la trasmissione via fax dei tabulati rinvenuti l'11 novembre 98 alla Commissione Pratis (v. esame Podrini Carlo, GI 05.11.96)

Relativamente alla vicenda del MiG23 libico precipitato in Sila, agli atti di quella Brigata viene rinvenuta la dichiarazione di una Commissione interna per la ricerca della documentazione, datata 15.10.91, ove si legge: "l'unica documentazione giacente alla Brigata connessa con l'evento di Ustica ed antecedente alla visita del GI Santacroce (11.11.80), riguarda l'analisi di un nastro proveniente dal 32° CRAM (Otranto). A riguardo si precisa quanto segue: - in data 31.07.80 è pervenuto dal 2° Reparto SMA un nastro di registrazione, contrassegnato con il numero 10, e relativo al periodo 07.30Z-10.50Z del giorno 18.07.80; - detto nastro, è stato

decodificato, analizzato e stampato presso il Gruppo Sviluppo Sistemi Automatizzati della Brigata in presenza di personale esterno appositamente giunto; - la documentazione relativa è stata direttamente acquisita dal suddetto personale esterno mentre il nastro originale è stato restituito a mezzo corriere allo SMA 2° Reparto il giorno 08.08.80; di tale evento ne è stata data comunicazione al Sig. Ispettore delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo “pro tempore” con il foglio TCT-00/236/G37-1 del 18.01.1991.” Nastro lo si ricordi, che non sarà mai più ritrovato.

I dati riferiti corrispondono alla realtà; infatti in data 31.07.80 il colonnello Bomprezzi trasmette a Borgo Piave il nastro di registrazione del sito di Otranto relativo al giorno 18.07.80; presso quel Centro venne effettuata una riduzione dati di tale nastro, nel periodo di tempo compreso tra il 31 luglio ed il 6 agosto 80; data in cui venne riconsegnato al SIOS da Borgo Piave. Il generale Gullotta Giuseppe, comandante all'epoca del CTA esclude di aver autorizzato od aver avuto notizia della riduzione dati di tale nastro di registrazione. (v. esame Gullotta Giuseppe, GI 09.10.96).

5. Conclusioni.

Al termine di questa esposizione delle vicende del sito, ben si può dire che esse si commentano da sole. Deve soltanto sottolinearsi che nel corso dei tanti anni in cui l'inchiesta si è interessata alla lettura ed analisi dei dati contenuti nei nastri di registrazione radar, nessun operatore di quella Brigata ha mai fornito informazioni aggiuntive a quelle richieste; neppure in occasione della prima riduzione dati quando ci si limitò ad effettuare una generica e incompleta riduzione. Delle innumerevoli chiavi di lettura dei nastri si è venuti a conoscenza soltanto nel 1989, limitatamente ai comandi che comparivano sull'etichetta dei nastri. E solo successivamente in seguito alle conoscenze acquisite dall'inchiesta, si è proceduto a completa rivisitazione del materiale radaristico e dei dati che se ne son tratti.

Borgo Piave, così è emerso dalla compiuta istruttoria ed era ovviamente risaputo dagli esperti dell'AM, era il centro presso il quale si poteva dare spiegazione ad ogni interrogativo in materia radaristica ed ogni necessaria interpretazione dei nastri magnetici agli atti – oltre che l'indicazione di tutto quel materiale che si doveva acquisire e conservare per la comprensione dei fatti. Quello che invece è successo, le precise scelte e i comportamenti conseguenti, sono provati dalle righe che sopra si sono scritte.

Segno di quale fosse l'interesse per l'evento – e quindi non la serata tranquilla in cui tutti avevano svolto un lavoro di routine, nulla di particolare era stato avvertito e non era emersa alcuna situazione d'allarme – in primo luogo quell'ordine dato al capitato Pietrantuono, da suo superiore diretto tenente colonnello Rossi, di recarsi a Marsala per controllare la registrazione delle tracce alla console, e i giorni immediatamente dopo l'incidente. Ordine poi revocato in quanto il relativo nastro di registrazione, come di sicuro altri nastri di quella sera, sarebbero stati raccolti ed esaminati direttamente presso il Centro.

Conferma dell'interesse e del progetto la riduzione dati effettuata tra il 31 luglio e il 6 agosto 80 a Borgo Piave del nastro di registrazione di Otranto – relativo all'incidente del MiG – di cui non è rimasta alcuna traccia documentale, nessuno ha memoria e addirittura il comandante del Centro, Gullotta, esclude di essere mai stato messo a conoscenza, così come di essere stato informato della consegna di quel nastro al suo personale dal SIOS il 31 luglio.

A Borgo Piave naturalmente, essendovi concentrate le più sofisticate strutture per la riduzione e qualunque altra operazione sul Nadge tutte le sessioni delle operazioni peritali a partire dal novembre 80 al 97. Anche in queste riunioni la medesima linea.

Nella prima, l'11 novembre 80, presente il PM, vengono consegnati i tabulati THR con il taglio nella parte delle coordinate x e y, rendendo così ininterpretabile anche dal perito più esperto il documento.

E poi a seguire in quella del 17 dello stesso mese allorchè vengono consegnati, a seguito di specifica richiesta dell'11 novembre dell'inquirente, le note quattro copie di tabulati THR e altrettante copie di cartine con il percorso del DC9 Itavia. Anche in questa occasione i tabulati THR presentano il taglio nelle parti relative alle coordinate. Singolare appare però come possa il Centro di Borgo Piave aver proceduto alla estrapolazione dei dati dai nastri di registrazione, in quanto gli originali erano stati consegnati la sera dell'11 novembre, come tra l'altro indica lo stesso Centro nella lettera del 17 novembre 80, mentre non v'è alcuna traccia documentale, verbale delle operazioni peritali dell'11, ove si sarebbe asserito che erano state effettuate le copie dei nastri. Questa circostanza lascia intravedere come il Centro di Borgo Piave, prima della riunione peritale, fosse già in possesso della copia dei nastri ed abbia approfittato di questa occasione per tirar fuori le copie tratte in un periodo antecedente l'11 novembre 80.

Quindi la riduzione dati del maggio 82, del nastro di registrazione di Marsala, portato a Borgo Piave da personale del SIOS, relativa alla near collision del 15 maggio 82 tra l'aereo di linea Milano-Palermo e i velivoli

militari in esercitazione nello spazio aereo dell'isola di Ponza e zona circostante. Anche in questo caso non c'è traccia documentale del passaggio di personale del SIOS a Borgo Piave. Viene invece effettuata una copia parziale del nastro di registrazione che poi è inserito nella pratica dell'incidente del 27 giugno 80 con la scritta "capitano Di Natale non toccare". Il nastro di registrazione originale non è stato mai restituito dal SIOS o dallo Stato Maggiore al CRAM di Marsala.

Sempre in questo Centro la riunione peritale del collegio Blasi del 4 marzo 85. Anche in questa circostanza non vengono prodotti tabulati attendibili, giacché, pur non presentando i tagli del novembre 1980, sono stati ottenuti mediante un nastro di riduzione non conforme a quello usato nell'80, cosicché le parti relative ai Tell States sono diverse da quelle registrate sui nastri, come sono diverse anche le impaginazioni dei fogli dei tabulati rispetto al 1980 e quindi la vicenda del rinvenimento dei nastri di registrazione nel novembre 88 e le varie versioni fornite dal generale Podrini.

Solo nella riunione peritale dell'11 dicembre 89, per la prima volta il personale di Borgo Piave svela ai periti che dai nastri di registrazione di Marsala possono effettuarsi altre estrapolazioni di dati dai nastri, diverse dalla semplice THR, la riduzione sempre propinata, quella da comando ID 12; così come invece era stato effettuato nelle due precedenti operazioni peritali dell'11 novembre 80 e 4 marzo 85.

Che lo Stato Maggiore seguisse quei lavori di Borgo Piave e che questo Centro non tenesse in alcun conto i vincoli che derivavano dall'inchiesta giudiziaria è provato dal fatto che il nastro di registrazione dell'esercitazione Synadex SPS 5904 viene nel gennaio 90 inviato, tramite ITAV, allo SMA così come gli vengono inviate le copie dei tabulati estratti dai nastri di Marsala ed effettuate nel corso delle riunioni peritali del dicembre 89. Tutto questo materiale ovviamente viene inviato senza che nulla si riferisca al collegio peritale e, di più, senza alcuna sua autorizzazione.

Qui in questo Centro l'allora capitano Fagiani, che ha sempre distillato con contagocce e solo dietro pressanti richieste dell'Ufficio e dei suoi periti le sue conoscenze del Nadge, quando non ha dato versioni riduttive o non conformi al vero o addirittura fuorvianti. E l'allora capitano Di Natale, che avrebbe potuto, come Fagiani, fornire precise cognizioni alle indagini, ed invece è stato trasformato da ausiliario dell'inquirente in consulente di parte di compagni d'Arma.

E poi le reticenze di Podrini, Stasio, Golini e Cesaro.

L'occultamento e la distruzione di tutte le copie dei nastri di registrazione di Marsala effettuate presso quel Centro sia nell'80 che nel marzo 85.

Emblematici infine della risposta di alcuni ambienti AM di fronte ad ogni ricerca che concernesse il disastro in oggetto e che potesse comportare un qualche passo avanti dell'inchiesta, i comportamenti sopra descritti di tutta quella serie enumerata di personaggi che operarono nel sito.

* * * * *

Capitolo VIII

ITAV.

1. Premessa.

L'ITAV era l'Ispettorato dell'AM specializzato nell'interpretazione dei dati del Traffico e della Difesa Aerea, con autorità funzionale su tutti i Comandi ed enti del Sistema di Difesa Aerea e, all'epoca del disastro, sull'intera rete del Controllo del Traffico Aereo. Per tale ragione, nei giorni successivi all'incidente, furono ad esso avanzate da parte della Commissione ministeriale presieduta dal dott. Luzzatti, richieste sui nastri TBT del traffico aereo civile. La prima richiesta venne formulata (oralmente il 9 luglio e con telex il 10 luglio) dalla citata commissione il 6 luglio 80, richiesta che l'ITAV girò ai Centri Radar di Marsala e Licola.

Lo stesso 10 luglio perviene la richiesta dell'AG di Palermo attraverso un telex della 3^a Regione Aerea, dal quale si evince che il 2° Reparto sarà destinatario di una copia di documentazione che verrà concentrata presso l'aeroporto di Trapani Birgi per la successiva consegna all'AG richiedente. Già dal giorno successivo, l'11 luglio, comincia a pervenire all'ITAV la documentazione; in quel giorno infatti risultano trasmesse dal 1° SOC le Track History di Poggio Ballone e Potenza Picena; le stesse però non appaiono registrate sui registri di protocollo dell'ITAV nè vi sono mai state rinvenute. Lo stesso giorno da Licola e Marsala vengono trasmessi i plottaggi che saranno invece registrati in arrivo sui registri di protocollo il 22 e 23 luglio 80; documentazione che poi sarà trasmessa all'AG l'8.07.88.

Il 15 luglio perviene la documentazione di Licola e Marsala, così come risulta scritto in atti trovati nell'archivio, nel febbraio 96, nonchè su appunti riportati nelle agende personali del Capo del 2° Reparto, sequestrate nel corso di perquisizione domiciliare nel settembre 95. Ma gli atti del 22° e 35° CRAM non verranno mai trovati all'ITAV così come non ne risulta traccia di trasmissioni presso i siti originatori. Nella stessa giornata perviene dal centro radar di Poggio Ballone la documentazione concernente la riproduzione di undici cartine riproducenti il traffico avvistato la sera del 27 giugno 80; documentazione che sarà trasmessa all'AG l'8.07.88.

Emerge che tra il 17 e 19 luglio il colonnello Fiorito De Falco, responsabile del 2° Reparto, nel corso di un colloquio con l'Ispettore

generale Fazzino, riferisce che la documentazione richiesta dalla commissione di inchiesta Luzzatti poteva essere inoltrata in quanto non presentava “questioni riservate”; mentre, in un colloquio con il responsabile dell’Ufficio Sicurezza Volo del 3° Reparto dello SMA, colonnello Sidoti, fa invece riferimento, per la consegna della documentazione alla anzidetta commissione, ad una autorizzazione del Gabinetto della Difesa.

Argomento quest’ultimo, mai prima emerso così come mai è stata rinvenuta la documentazione con la quale sarebbe stato richiesto il nulla-osta da parte del Gabinetto Difesa in quel periodo. Deve rammentarsi al proposito che l’unica missiva inerente questa autorizzazione da Difegabinetto è quella inoltrata dall’AG di Palermo in data 4 agosto 80 a seguito della comunicazione pervenuta dai Carabinieri di Palermo il 12 luglio.

Il 21 luglio il colonnello Fiorito De Falco riceve la notifica del decreto di sequestro dell’AG di Roma che richiede la consegna dei nastri magnetici (ove applicabile) della Difesa Aerea nella zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo. Il giorno successivo il Capo del 2° Reparto consegna, ad ufficiali di PG del Nucleo di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza, solo documentazione cartacea, specificando che presso il sito di Licola non esisteva registrazione magnetica mentre presso quello di Marsala il nastro non poteva essere consegnato sia perchè inserito nell’elaboratore elettronico e sia perchè contenente dati di carattere classificato. La documentazione consegnata era quella che era stata custodita a Trapani Birgi nelle more dell’esecuzione del provvedimento dell’AG di Palermo. Deve tuttavia precisarsi che il Comando dell’Aeroporto di Trapani aveva specificato, nella nota di trasmissione, la presenza anche della documentazione del centro di Poggio Ballone, documentazione che non sarà mai rinvenuta e della cui soppressione verrà imputato il Fiorito De Falco.

Il sequestro delle agende di questo colonnello, che rimarrà all’ITAV fino al 1981, avvenuto nel settembre del 95, nonchè quello di documentazione di varia natura presso gli uffici dell’ITAV, avvenuto nel febbraio 96 alla costante presenza della polizia giudiziaria, consentiva di acquisire numerosi elementi preziosi per l’inchiesta, sino ad allora sconosciuti, di cui dovrà dirsi oltre.

2. Le funzioni e le competenze dell’ITAV.

Le funzioni dell'Ispettorato Telecomunicazioni e Assistenza al Volo vengono così descritte dal generale Fazzino che fu Ispettore Generale fino al 1981: "l'ITAV era articolato in 4 reparti di cui, il 1° si occupava della difesa aerea; il 2° del traffico aereo; il 3° di telecomunicazioni; ed il 4° di meteorologia. Era in questi settori un organo di Stato Maggiore specializzato, nel senso che, pur non impiegando direttamente gli enti periferici dipendenti dai Comandi di Regione, aveva la responsabilità del loro addestramento. Dipendevano direttamente dall'ITAV il centro tecnico di Borgo Piave - per la difesa aerea - e il centro tecnico addestrativo di Pratica di Mare - per le telecomunicazioni e assistenza al volo -". Nella catena di comando - limitatamente al controllo del Traffico Aereo - trattandosi dell'ente sotto la cui responsabilità venivano emesse le autorizzazioni e le restrizioni al sorvolo di determinati spazi aerei, esso Ispettorato doveva essere informato di quanto accadeva nei suddetti spazi; per tale ragione nell'ora immediatamente successiva alla scomparsa del DC9 Itavia il Capo del 2° Reparto fu informato telefonicamente dalla RIV di Ciampino, interessato perché nell'ufficio da lui diretto

incardinato l'ufficio inchieste.

Queste le competenze dell'ente che tra i primi ricevette la notizia della scomparsa del velivolo Itavia. Circa mezz'ora dopo l'incidente, alle 19.37Z il tenente colonnello Guidi Guido - Direttore della RIV dice al maggiore Massari Porfirio - capo sala operativa di Ciampino, "io avverto l'ITAV" e Massari chiede "a Fiorito gli telefoni tu che hai il diretto?"; Guidi a questo punto dovrebbe aver avvisato il colonnello Fiorito De Falco Nicola - Capo del 2° Reparto ITAV - dell'accaduto; non si ha però registrazione di tale comunicazione, perché, essendo stato il Fiorito probabilmente chiamato presso la sua abitazione, la linea privata non veniva registrata.

Nella successiva conversazione delle 20.23Z sul canale 28 - bobina VI - di Ciampino - è il colonnello Fiorito De Falco, evidentemente già al corrente dell'accaduto che chiama il tenente colonnello Guidi per avere maggiori notizie sulla caduta del DC9 Itavia. Il testo della conversazione è noto, giacché è stato commentato nella parte dedicata a Ciampino.

I punti salienti comunque della conversazione riguardano l'intenso traffico militare americano presente al momento dell'incidente e le eventuali ipotesi avanzate dagli interlocutori, esplosione o collisione; Guidi e Fiorito De Falco, come già s'è visto, in primo luogo non hanno rammentato per intero la conversazione; dopo la contestazione e l'ascolto, ne hanno rivisitato il contenuto facendo solo delle ipotesi sulle ragioni che li portarono

a discutere di quegli argomenti, ma non apportando, a causa delle loro scelte di chiusura totale, alcun contributo al progresso dell'inchiesta.

I contatti tra Guidi e Fiorito De Falco proseguirono anche il giorno successivo. In proposito il tenente colonnello Guidi ha dichiarato: "...il giorno dopo riferii al colonnello Fiorito De Falco del 2° Reparto ITAV, mio superiore sulla linea operativa, che era stato localizzato il punto in cui si era verificato l'incidente e che però dall'esame del tracciato non erano emersi elementi significativi per individuarne la causa... . Non so se questa comunicazione fu fatta per le vie brevi o per iscritto...non mi risulta che qualcuno mi abbia parlato di intenso traffico militare...se ci fosse stato di certo avrebbero dovuto riferirmi...quella sera non si fece l'ipotesi della collisione..." (v. esame Guidi Guido, GI 10.10.91).

3. Le dichiarazioni di Fiorito De Falco e degli altri ufficiali.

Analoghe le dichiarazioni di Fiorito De Falco: "... ero stato avvisato la sera stessa per via telefonica dall'ufficiale di servizio a Ciampino...escludo che il capo sala...mi abbia informato dell'esistenza di un intenso traffico militare...il giorno dopo io richiesi informazioni su presenze di traffici, certamente al Russo che era venuto a rapporto da me, e forse anche a Guidi che probabilmente lo accompagnava...i due interpellati escludono la presenza di qualunque traffico che avesse potuto far pensare ad una collisione..." (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 10.10.91).

L'Ispettore Generale dell'ITAV dell'epoca, Fazzino, dichiara in Commissione Stragi che "il giorno dopo l'incidente...seppi del disastro ascoltando...il giornale radio delle ore 06.30. Questo proprio perché non ero inserito nella catena operativa, perché chi deve essere informato immediatamente è il Sottocapo, il Capo di S.M. e naturalmente la catena operativa. Quella che deve attivare i soccorsi". (v. audizione Fazzino Cesare, Commissione Stragi 23.11.89); dichiarazioni confermate anche dinanzi all'AG: "... io non fui avvisato la sera stessa del fatto, perché vi è una catena operativa che fa capo ai Comandi Operativi (ROC) mentre per l'ITAV non vi è un obbligo di comunicazione..." (v. esame Fazzino Cesare, GI 10.10.91).

Permane così la discrepanza tra le dichiarazioni di Fazzino che esclude di essere stato avvisato la sera stessa dell'incidente e quelle di Fiorito confermate dalla conversazione delle 20.23Z con Guidi. Ma tutto

induce a stimare la veridicità dei contenuti delle conversazioni telefoniche. Per cui deve dedursene che quel teste è pienamente mendace e come tale dovrà essere preso in considerazione dall'Ufficio del PM.

Il capitano Valenti Mario, che era capo dell'Ufficio inchieste dell'ITAV, fu contattato la sera stessa e, come risulta dalle conversazioni telefoniche di Ciampino, si recò durante la notte presso l'ACC, dove rimase fino all'indomani mattina; questo il suo ricordo: "fui chiamato telefonicamente dall'ACC da persona che non ricordo. Giunsi a Ciampino verso le 23... . Sono rimasto fino alle 08.30 del mattino successivo, ossia il 28 giugno 80. Non furono fatte ipotesi particolari, mi sono stati riferiti i dati necessari per la ricostruzione del fatto. Non mi ricordo che siano state fatte ricerche per trovare aerei americani... . L'indomani mattina chiesi al generale Fazzino di essere sostituito perché prevedevo che l'indagine sarebbe stata...difficile. Fui sostituito dal maggiore Mosti". (v. esame Valenti Mario, GI 31.01.92).

Delle notizie ricevute durante la notte rimane traccia in alcuni fogli manoscritti dal Valenti e sequestrati in data 17.03.95 presso l'ITAV; detti documenti non sono stati consegnati in epoca precedente, probabilmente perché conservati nella cartella di un altro incidente aereo, quello occorso al velivolo IBADE il giorno 27.06.80 nei pressi dell'isola d'Elba. Negli appunti si legge: "ha sorvolato Bolsena 18.34 a FL290; tra Latina e PNZ ha richiesto di scendere a FL250 per forti venti; veniva autorizzato a raggiungere FL250 sull'A13A (18.56) stimando PRS alle 19.13Z... . In volo contemporaneamente nella zona si trovava il volo Air Malta 571 a FL370 (A1.A13) circa 10' dietro...Licola avrebbe avvistato la traccia del velivolo a FL260 fino all'A13A. Marsala non avrebbe seguito la traccia perchè aveva al momento una esercitazione...".

La mattina del 28 giugno l'allora capo Ufficio Operazioni della RIV, il tenente colonnello Russo Giorgio, riferisce al colonnello Fiorito De Falco delle attività poste in essere per le ricerche del DC9 Itavia "...Russo mi fece vedere una cartina... In quella circostanza gli chiesi espressamente se era rilevabile qualche elemento che potesse far pensare ad una collisione, egli rispose negativamente, rassicurandomi..." (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 10.10.91). La cartina cui fa riferimento Fiorito è stata sequestrata in data 8.10.91 e riporta i plots del velivolo I-Tigi, tra cui i due famosi -17 e -12 di cui più ampiamente è detto nel sito di Ciampino.

Russo non rammenta di aver incontrato personalmente Fiorito; ricorda invece una conversazione - probabilmente telefonica - nel corso della quale illustrò cosa emergeva dal tracciato e cioè che ad un certo momento si

interrompeva il segnale secondario del DC9 e che nulla di anormale poteva essere segnalato attorno a quell'area. (v. esame Russo Giorgio, GI 10.10.91).

Nel corso della giornata, secondo il generale Fazzino, Fiorito De Falco e Sguerri lo aggiornarono sulla situazione "...chiesi ai miei collaboratori...se vi erano state delle possibili collisioni con aerei militari, mi fu risposto che questa possibilità non vi era, perché non vi erano velivoli militari nelle immediate vicinanze dell'aereo DC9. Si parlò anche di eventuali portaerei e la risposta dei miei collaboratori fu che avevano fatto ricerche per verificare dove fossero le portaerei americane...e che l'esito era stato negativo..." (v. esame Fazzino Cesare, GI 10.10.91).

Il 1° Reparto dell'ITAV, competente per la Difesa Aerea, venne interessato limitatamente ai dati prodotti dai siti radar; in esso fu delegato a seguire la vicenda il tenente colonnello Vespasiani del quale si dirà in seguito; il colonnello Sguerri Ferdinando, capo del Reparto, ha tuttavia, rispetto a quanto riferito da Fazzino, un diverso ricordo: "...per quanto concerne il disastro in questione ricordo che il venerdì in cui successe ero appena ritornato da una missione NATO a Bruxelles. Non ricordo quello che ho fatto il giorno successivo...con ogni probabilità per il fatto che ero stato in missione all'estero rimasi a casa...non ricordo di riunioni con il generale Fazzino l'indomani dell'incidente aereo... può darsi che ad essa abbia partecipato il mio sostituto...il tenente colonnello Vespasiani..." (v. esame Sguerri Ferdinando, GI 22.04.93).

Il 28.06.80 il maggiore Aldo Mosti dell'ufficio inchieste viene, probabilmente dietro suggerimento di Valenti, chiamato a far parte della Commissione di inchiesta nominata dal Ministro dei Trasporti come rappresentante per l'AM; la Commissione era presieduta, come già noto, da Luzzatti Carlo, Direttore dell'Aeroporto di Alghero. Nello stesso giorno dell'insediamento la Commissione richiede all'ITAV "...stralcio comunicazioni TBT relative al volo IH870 Bologna - Palermo giorno 27 giugno...et registrazioni comunicazioni con centri soccorso aereo interessati...". Nel telex compare l'annotazione manoscritta del tenente colonnello Valenti, dalla quale risulta che l'ITAV avrebbe richiesto direttamente agli enti del traffico aereo la documentazione indicata nel telex, richiesta formalizzata dal 2° Reparto in data 1° luglio 80.

L'attività di informazione dell'Ispettorato viene confermata dalle annotazioni presenti nel quaderno-brogliaccio di Fiorito De Falco, sequestrato in data 06.10.95. In data 28 giugno vi si trova scritto: "Firenze - Bolsena - Puma - Latina - Circeo - Ponza dopo Latina a FL 290 chiesto di

scendere a 250. Dalle comunicazioni TBT risulta che pilota abbia affermato: mi sembra un cimitero, Firenze non è operativo (OFF) Bolsena pure e a Ponza non funziona né il radiogoniometro (RDP) né il VOR. Chiesto vettore per (raggiungere) Ponza. Su Ponza, afferma che riceve bene Palermo. Seguito fino al punto Condor.

- La Difesa non ha visto (niente di anormale?) un Air Malta a livello 370 (cioè a quasi 12.000 piedi sopra) seguiva la stessa rotta distanziato di 10 minuti (poi a circa 80 miglia)

- Chiamato a 115 miglia da Palermo = non (ha risposto) il controllore ha chiamato '56 (alle 18.56?) (risposta stima Palermo alla distanza di 136 miglia)

- Sembra che un elicottero (abbia) visto una macchia d'olio a circa 130 miglia (da Pal?). Mare forza 4

- Trombetta (Capo CRS di Ciampino?) (avvistate?) 15 salme - troncone di coda recuperato da (?) a 39°39'N/13°11'E (E) il cono terminale di coda della fusoliera - 160 centimetri di lunghezza.

- L'Andrea Doria è incaricata di recuperare (le) salme maciullate (?)

Registrazione plot (?)

(a) 126 miglia (si è verificata) caduta del radar secondario di bordo (SSR) poi a 15- battute circa 2 battute di primario”.

In merito a tali annotazioni Fiorito non fornirà elementi a chiarimento nel corso dei successivi esami testimoniali ed interrogatori; esse in ogni caso dimostrano come l'ITAV venisse informato in tempo reale dello svolgimento delle operazioni di soccorso.

In data 7 luglio perviene all'ITAV un telex da parte di Luzzatti, con il quale si richiedono le “...registrazioni tracciamenti radar Difesa Aerea (DAT) operanti in zona compresa tra Latina/Ponza/Palermo relativi al volo IH870 Bologna/Palermo giorno 27 giugno/coran et eventuali comunicazioni TBT intercorsi tra Enti Difesa Aerea et A/M.”. Il messaggio viene smistato dalla Segreteria Generale, per le azioni di competenza al 1° Reparto e per coordinamento anche al 2° Reparto; al 1° Reparto perviene il 9 luglio quando il capo Reparto Sguerri vi annota: “Provvedere con urgenza”. La pratica viene trattata dal tenente colonnello Vespasiani secondo quanto risulta dall'annotazione: “9 luglio 80 - Allertata Licola - comandante interinale maggiore Carchio...9 luglio 80 - Allertata Marsala - Controllore I.C. tenente Del Zoppo... 10 luglio 80 - Fatto tele “o” ufficiale...”. Effettivamente, in data 10.07.80, il 1° Reparto invia un telex a firma di Sguerri - avente priorità “O” - al 3° SOC, alla 3ª R.A. ed ai CRAM di Licola e Marsala. Appare invero singolare che tale messaggio sia stato formato ed inviato ad ore 08.50Z, cioè in un orario in cui non era ancora

stata formalmente ricevuta la richiesta di Guarino di seguito riportata: "...registrazioni intercettazione radar militari comunque operanti sul mare Tirreno tra ore 18.00Z et ore 21.15Z del giorno 27.06.80 con particolare riferimento at allineamento Latina/Ponza/Palermo...", messaggio che perviene dalla 3^a RA ad ore 12.40Z del 10 luglio 80.

Sulla copia, l'11 luglio il colonnello Sguerri annota: "...Vespasiani, attenzione! La copia dell'ITAV sarà indirizzata dal 2° Reparto."; nel quaderno-brogliaccio di Fiorito De Falco, alla pagina compresa tra le date del 9 e 11 luglio 80, compare la seguente annotazione: "...Salvi: richiesta Procura di Palermo documentazione radar militare ..."; il colonnello Salvi Vinicio era il capo Ufficio Operazioni della 3^a RA, ufficio che aveva originato il telex.

Lo stesso 11 luglio il CRAM di Marsala invia un telex all'ITAV con il quale comunica di aver consegnato al Comando Aeroporto di Trapani Birgi la documentazione richiesta il 10.07.80; sulla cedola di smistamento pratiche, che assegna la trattazione al 2° Ufficio del 1° Reparto, vistata da Sguerri il 12.7, compaiono le seguenti annotazioni di Vespasiani: "Ricevuta documentazione P.Ballone il: 15/7/80 ore 11.45 Ricevuta documentazione Marsala il: 15/7/80 ore 13.15".

L'11 luglio perviene per conoscenza un telex dal 3° SOC di Martina Franca che coordina la raccolta della documentazione richiesta con i telex datati 10 luglio. Sulla cedola di smistamento pratiche compare in data 12/7 il "visto" di Sguerri che assegna la "questione" a Vespasiani; nello stesso foglio compare la seguente annotazione manoscritta da Vespasiani: "Ricevuta documentazione Licola il: 15/7/80 ore 12.10".

Dalle annotazioni sull'orario e sul giorno di arrivo della documentazione, si evince che il 15 luglio il materiale richiesto ai siti radar interessati era interamente pervenuto all'Ispettorato, e da una annotazione che compare, tra le altre, nel quaderno-brogliaccio di Fiorito De Falco, emerge anche l'analisi che su quei dati venne subito compiuta: "...15 luglio QTN (sta per questione; nde) Itavia IH870 Disposizioni generale Ispettore: non appena giunta la documentazione richiesta ai CRAM, dopo rapida valutazione inviare copia a dr. Luzzatti presidente Commissione Inchiesta c/o dr. Bonfiglio Direttore Aeroporto Civile Ciampino. Ore 11.40 pervenuta a mezzo corriere documentazione di Poggio Ballone. Valutata con tenente colonnello Vespasiani: non sono rilevabili tracce correlabili con velivolo di cui trattasi. Pervenuta documentazione Licola, nulla di significativo: le tracce sono correlabili intorno al tempo previsto. Idem ad un primo esame x Marsala. Chiarito che indirizzo Licola era x CC Palermo ma sono stazionanti a Trapani come confermatomi da colonnello Salvi chiamato su

suggerimento colonnello Brindisi”. Quest’ultimo era l’ufficiale addetto al 5° ufficio Telecomunicazioni del 3° Reparto; fu costui a suggerire di contattare il capo Ufficio Operazioni della 3ª RA al fine di aver conferma che i plottaggi di Licola dell’11.07.80 erano stazionanti a Trapani, nonostante la nota fosse indirizzata ai Carabinieri di Palermo.

Agli atti dell’ITAV risulta essere protocollata soltanto la documentazione cartacea proveniente da Poggio Ballone, mentre non si rinviene alcuna traccia della documentazione dei siti di Licola e Marsala pervenuta lo stesso 15 luglio, secondo quanto appare nelle annotazioni apposte sulle cedole smistamento pratiche; considerazione questa che parrebbe priva di significato, se non si tenesse conto che la documentazione pervenuta in quei giorni non sarà mai consegnata né rinvenuta.

L’analisi dei dati accennata da Fiorito, trova corpo in un appunto per uso interno del 15 luglio, nel quale Vespasiani, in merito alla documentazione pervenuta dal sito di Poggio Ballone, scrive: “nessuno dei tracciati di aeromobili riportati nelle cartine corrisponde per posizione, tempo ed identificazione al velivolo oggetto della inchiesta”.

Il 16 luglio 80, la Commissione d’inchiesta invia all’Ispettorato il seguente telegramma: “pregasi mettere at disposizione questa commissione dati registrazioni et relativi tabulati radar Marconi - Selenia inerenti volo IH870 Bologna/Palermo giorno 27.6.80”. Il telegramma è protocollato dal 2° Reparto il giorno successivo ed allo stesso è allegato, un foglio intestato “ITAV il capo del 2° reparto” ove è riportata la seguente annotazione manoscritta: “Da contatti intercorsi con Commissione Inchiesta (sig. Mannu) non si può inviare nulla che non sia preventivamente autorizzato da Magistratura, è in corso il passaggio di competenza da dr. Guarino a dr. Santacroce (Roma) che farà pervenire 21.7.80”.

In data 17, 19 e 21 luglio (ma quest’ultima data non è chiara), compaiono delle annotazioni sul quaderno - brogliaccio di Fiorito De Falco che chiariscono le attività svolte dall’ITAV sulla documentazione pervenuta dai CRAM.

“17-7 generale Fazzino ha telefonato generale Ferri per riferirmi su esame preventivo tracciati radar D.A., si possono consegnare in quanto non presentano q.t.n. (sta per questioni, nde) riservate. Il generale Ferri non c’era o era molto impegnato: mi ha detto di telefonare Stataereo per sbloccare la documentazione giacente a Trapani.

19 Luglio SMA (Brindisi) conferma che attraverso il Gabinetto Ministro Difesa è stata chiesta autorizzazione a fornire tracciamenti radar a commissione inchiesta IH870. Sino a quando tale autorizzazione non sarà

pervenuta non bisogna consegnare tale documentazione. Preparata la lettera ed il tele di autorizzazione in attesa di conoscere etc. etc. Rappresentato q.s. (sta per quanto sopra; nde) generale Fazzino.

X Visita 2 S.U. della G. di F. per sequestro materiale

- Nucleo Centrale Polizia Tributaria (G di F) via dell'Olmata n.45 telefono centralino 472921. tenente colonnello Pedone, Brig. Podda, Brig. Matera”.

In data 21 luglio viene infatti notificato all'ITAV il decreto di sequestro datato 16.07.80, emesso dalla Procura di Roma da personale della Guardia di Finanza; al provvedimento, consegnato al colonnello Fiorito De Falco, non viene data immediata esecuzione, poiché il materiale richiesto, secondo quanto asserito da Fiorito, non era nella disponibilità immediata dell'ITAV; l'ufficiale si impegnava, però, nel contempo, a farlo pervenire nel suo ufficio per il giorno successivo.

Nella stessa giornata del 21 luglio, infatti, il colonnello Fiorito De Falco richiede al Comando Aeroporto di Trapani Birgi e a Ciampino la trasmissione della documentazione richiesta nel decreto e giacente presso quegli aeroporti nelle more dell'esecuzione del decreto del 5 luglio emesso dal Tribunale di Palermo.

Il giorno successivo Fiorito De Falco consegna la documentazione pervenuta da Ciampino e quella giunta da Trapani, trasportata con un velivolo G91Y del 32° Stormo di Brindisi dal capitano Gorga Pasqualino (deceduto nel 1984 a seguito di un incidente con velivolo F104) e dal tenente Gennari Cosimo; quest'ultimo, escusso nel '96 ha ricordato la missione ma non in cosa consistesse il materiale trasmesso nè a chi fu consegnato.

Il contenuto del plico arrivato da Trapani non viene chiarito neppure nella lettera di trasmissione a firma del comandante di Trapani Birgi, - colonnello Giorgio Pentericci, nella quale si legge: “in allegato si trasmettono le registrazioni effettuate dai CRC di Marsala, Licola e Poggio Ballone”; appare singolare che in calce alla suddetta nota compaia l'annotazione manoscritta di Fiorito De Falco: “Consegnate a Procura le registrazioni allegate in data 22.7.80 come da verbale allegato”, mentre nel verbale di sequestro del giorno 22 luglio, non viene menzionata la documentazione di Poggio Ballone.

Richieste a Fiorito De Falco spiegazioni sulla mancanza della documentazione del sito toscano, egli dichiara: “suppongo che se ci fosse stata, sarebbe stata consegnata ugualmente. Non vedo perché non si dovesse consegnarla” (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 28.11.96)

Nel verbale di sequestro del 22 luglio appare scritto, a proposito della consegna dei tracciati radar della D.A.: “le registrazioni su nastro relative al radar di Marsala sono inserite nell’elaboratore elettronico del citato radar, e disponibili per l’eventuale decodifica da parte della Commissione d’inchiesta perché sullo stesso sono riportati i dati di carattere classificato”.

Sul significato di questa frase Fiorito De Falco chiarisce: “facevo capire che la pizza del CRAM di Marsala non poteva essere tolta dall’elaboratore perché ne fa parte integrante. Ciò è vero, nel senso che ... non può essere girato su altro elaboratore che non sia quello del Nadge... poi suggerii che il Magistrato fosse autorizzato ad accedere al CRAM per eventuale trascrizione della pizza” (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 04.12.96)

Nella successiva annotazione del 2 ottobre, nel brogliaccio si legge: - Sidoti: spiegato che quando, per ordine di Stataero (colonnello Brindisi) ho consegnato il materiale richiesto a Magistratura, ho trovato una formula ambigua per dare tempo all'AM di pensarci su, con la quale facevo capire che la pizza del CRAM di Marsala non poteva essere tolta dall'elaboratore perché ne fa parte integrante. Ciò è vero nel senso che il soft Nadge è peculiare per il Nadge e non può essere girato su altro calcolatore che non sia quello Nadge. Sugerirei che il magistrato fosse “autorizzato” ad accedere al CRAM per l'eventuale trascrizione della pizza su moduli”.

A proposito di quanto esposto al Sidoti, Fiorito De Falco ha dichiarato di aver preso appunti sulla conversazione perché si sentì “rimproverato” per aver inserito nel verbale di sequestro del 22 luglio 80 la detta formula ambigua sull’elaboratore Nadge: “Mi fu contestato che - con quella formula; nde - io avessi autorizzato la Magistratura ad andare a fare le decodifiche presso Marsala” (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 04.12.96).

La documentazione consegnata alla Guardia di Finanza, di cui è verbale il 22 luglio, comprende le missive del 35° CRAM di Marsala e del 22° CRAM di Licola, entrambe datate 11 luglio 80, relative ai dati richiesti in data 10 luglio 80 dalla 3ª Regione Aerea, missive che risultano regolarmente protocollate.

In data 24 luglio, il colonnello Salvi della 3ª RA chiede a Fiorito De Falco assicurazioni circa l’avvenuta ricezione della documentazione proveniente da Trapani; lo stesso giorno Salvi annota, su una cedola di smistamento e visione atti: “documentazione richiesta già inviata da Trapani a ITAV (colonnello Fiorito) con velivolo G91Y di Brindisi il giorno 21/7 (lunedì). Il giorno 23/7 ho avuto conferma che il colonnello Fiorito aveva ricevuto il tutto”. La richiesta di Salvi trae origine dalla ricezione per

conoscenza, il 24 luglio, di un telex che l'ITAV aveva trasmesso in data 22 luglio 80 all'aeroporto di Trapani e Ciampino per chiedere l'invio della documentazione. Sull'esistenza di eventuali altre ragioni, Salvi ha dichiarato: "ho il ricordo di una nota di sollecito, proveniente dall'ITAV di Roma, che riguardava l'invio del materiale custodito a Trapani all'ITAV. Successivamente chiamai Pentericci il quale mi informò dei dettagli della spedizione all'ITAV già avvenuta con un velivolo. Dopo aver parlato con Pentericci...contattai il colonnello Fiorito De Falco...per dirgli che il materiale era già stato spedito. Qualche tempo dopo lo contattai nuovamente per chiedergli che fine avesse fatto quel materiale, lui mi rispose che si trovava in cassaforte e che nessuno si era presentato per ritirarlo."(v. esame Salvi Vinicio, GI 22.05.96).

La documentazione di Poggio Ballone trasmessa in data 21 luglio 80 dall'aeroporto di Trapani Birgi all'ITAV non è stata mai rinvenuta presso l'ITAV né in nessun altro Comando o Reparto della Forza Armata. Sulla vicenda dell'invio e della consegna di questo materiale s'è discusso nella parte relativa al CRAM di Poggio Ballone.

La documentazione di questo sito non è la sola a non essere stata rinvenuta; infatti in data 11 luglio 80 risulta sul registro di protocollo del 1° ROC di Monte Venda l'invio all'ITAV - 2° Reparto e ad altri enti delle Track History del 14° e 21° CRAM. Di tale documentazione nei registri di protocollo dell'ITAV del 1980 non risulta alcuna traccia in arrivo, né sono state rinvenute le Track History in disamina.

4. L'attività dell'Ispettorato relativa alla vicenda del DC9.

L'attività dell'Ispettorato relativa alla vicenda viene riportata anche nel diario storico dell'ITAV - una sorta di pubblicazione sulle attività svolte dall'ente - , ove nella parte relativa al mese di luglio 80 veniva riportato: "Pag. 34 - riservatissimo - Incivolo Itavia del 27.6.80. (Riservato) Su richiesta della Procura di Palermo questo Reparto ha provveduto a rilevare tutte le registrazioni del tracciamento radar sulla direttrice Latina/Ponza/Palermo, relative al DC9 Itavia (I-Tigi) inabissatosi il 27.06.80 nel mare di Ustica. Le predette registrazioni e relative riduzioni grafiche effettuate dai siti D.A. di P. Ballone, Licola e Marsala nonché le comunicazioni TBT esistenti sono state consegnate al 2° Reparto T.A. per il successivo inoltrare alla Commissione d'inchiesta. (tenente colonnello Vespasiani - St.216 - tel.4455). Pag. 57 - 4. Relazioni sulle riunioni o su

comunicazioni telefoniche di particolare importanza. a. “La Repubblica” richiesta di informazioni sul funzionamento del Q.T.A. Si informa il Gabinetto del Ministro che le informazioni a giornalisti de “la Repubblica” e del “Corriere della Sera” sono state fornite nel corso di una riunione presso l'ITAV. Si precisa altresì di aver fornito ai citati giornalisti notizie circa il Controllo del T.A. e della Difesa Aerea, nonché informazioni all'incidente del DC9 Itavia tenendo conto ovviamente del segreto militare e di quello istruttorio. (magg. Pascarella - St.130 - tel. 5581)”.

Le annotazioni riportate nel diario sarebbero risultate di maggior utilità, se fossero state portate a conoscenza degli inquirenti tempestivamente; infatti avrebbero fornito un quadro generale sulle attività svolte dall'ITAV ed indicato l'ufficiale che si occupò della vicenda; invece dopo il rinvenimento di uno stralcio del diario soltanto nel '96, si giungeva al sequestro dell'intera pubblicazione il 14.11.96, quando Vespasiani era già scomparso, risalendo la sua morte all'84.

In data 26.08.80 l'ITAV - 2° Reparto, trasmette al 4° Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto SMA, il decreto di sequestro del 16.07.80 ed i relativi verbali redatti dalla Guardia di Finanza; tale comunicazione viene effettuata perché lo SMA doveva rispondere a Difesa Gabinetto circa la richiesta di nulla osta alla consegna del materiale indicato nel provvedimento del dott. Guarino.

Il 28 agosto 80 l'AG di Palermo informa i Carabinieri di quel capoluogo di aver richiesto il nulla-osta a Difegabinetto per la consegna della documentazione richiesta il 5 luglio, sollecitando l'esecuzione del provvedimento. Il Comando Carabinieri di Palermo richiede a Trapani Birgi la documentazione, ricevendo in risposta, il 6 settembre un telex da cui si evince che la documentazione richiesta con il messaggio del 10 luglio 80 della 3ª RA, era stata già trasmessa all'ITAV.

I Carabinieri si rivolgono l'8 settembre all'ITAV chiedendo presso quale ufficio potesse essere prelevata la documentazione di cui al provvedimento dell'AG di Palermo; il giorno successivo, il 2° Reparto-ITAV risponde che la documentazione inviata dal Comando aeroporto Trapani Birgi era stata consegnata a personale della Guardia di Finanza in data 21 e 22 luglio 80 a seguito di decreto di sequestro emesso dalla Procura di Roma in data 16.07.80.

Chiarita la sovrapposizione dei provvedimenti e l'avvenuta esecuzione di quello di Santacroce, il 10 settembre i Carabinieri restituiscono inesequito il decreto di sequestro al sostituto Guarino. Si ricollega, probabilmente a tale episodio, una annotazione apposta nel quaderno-brogliaccio in data 12 settembre dal colonnello Fiorito, ove si

legge che era pervenuta al suo ufficio una richiesta del prof. La Franca, membro del collegio peritale nominato da Guarino, il quale voleva sapere dove potessero essere reperiti i tracciati radar di Licola e Poggio Ballone per poterli sviluppare; dopo tale richiesta, il Capo del 2° Reparto contattò con ogni probabilità il 21° CRAM di Poggio Ballone poiché in una annotazione manoscritta del 13 settembre, il tenente colonnello Vespasiani scrive: “Il Capo OPS del 21° CRAM (capitano Pongiluppi) a seguito comunicazione telefonica del colonnello Fiorito De Falco (2° Reparto T.A.) ha comunicato che presso il 21° CRAM esiste tutta la documentazione scritta relativa all'incivolo IH870 ad eccezione dei nastri magnetici o pizze per le quali non avendo ricevuto in proposito alcun ordine di conservazione (tele 1^a RA) ha provveduto alla cancellazione secondo le norme (dopo 30gg.)”.

Alla richiesta del perito d'ufficio La Franca, non viene dato corso da parte dell'ITAV, in quanto, in data 15.09.80, Fiorito De Falco annota: “15 Sett. 80 - Telefona prof. La Franca per qtn radar di Licola e P. Ballone. riferito quanto concordato con colonnello Sidoti sabato scorso e cioè che la richiesta di andare ai due CRAM deve essere inoltrata a Comando 2^a R.A. di cui dipendono territorialmente i 2 CRAM citati”.

Sul ritiro dei nastri di Marsala, l'ITAV, non pone in essere alcuna attività oltre ad informare lo SMA del ritiro, interessamento che appare anche nelle annotazioni di Fiorito del 2 ottobre: “Parlato con colonnello Pacini - Pacini Fulvio - vice comandante del 3° ROC; nde - (v.Com.3° ROC 094-250 opp.4195) e spiegato qtn CRAM Marsala. La pizza è disponibile etc. etc. Suggesto di non intralciare ingresso Procuratore in installazione per sequestro pizza. Questi potrebbe ritenere che stiamo facendo ostruzionismo poiché abbiamo qualcosa da nascondere quando sappiamo bene che ciò non è vero. Del resto SMA è informato”.

In data 18.10 e 10.11.80, su richiesta del 3° Reparto dello SMA, l'ITAV - 1° Reparto - coordina le modalità di accesso a Borgo Piave del dott. Santacroce e dei periti per la lettura dei nastri di Marsala. Si ricordi che il Centro Tecnico Addestrativo di Borgo Piave, come già s'è detto, è un ente sottoposto all'ITAV.

A conclusione del primo periodo in cui l'ITAV si è occupata della vicenda relativa al DC9, appare singolare che nonostante la competenza fosse del 2° Reparto, l'ufficiale che più di altri analizzò la documentazione proveniente dai siti della Difesa, fosse il tenente colonnello Vespasiani del 1° Reparto. Rimane poi il dubbio sul contenuto della documentazione che nella seconda decade del mese di luglio perviene all'ITAV dai siti della

Difesa Aerea, materiale mai consegnato né citato dallo SMA, la cui esistenza si accerterà soltanto parecchi anni dopo e non senza difficoltà.

Il 15.05.82 il comandante Murabito del volo AZ1122 Milano - Palermo, velivolo DC9 dell'ATI, denuncia una near-collision lungo l'aerovia Ambra 13 nei pressi di Ponza. A seguito di tale denuncia l'AM apre una inchiesta nominando una Commissione d'inchiesta presieduta dal Sottocapo dell'epoca generale Ferri e della quale facevano parte il tenente colonnello Mario Valenti e il capitano Francesco Di Girolamo dell'Ufficio Inchieste dell'ITAV. Scopo della Commissione era accertare se le detonazioni e le vibrazioni avvertite dal Murabito fossero attribuibili alle esercitazioni "Distant Drum" in corso mentre l'AZ1122 stava sorvolando la tratta Ponza - Ustica; su questa vicenda si rimanda al punto di cui al cap. 2° del Titolo 1° sul volo AZ del 15.05.82.

La Commissione si avvale dei dati dei radar sia civili che militari. Per quanto riguardava i dati della Difesa Aerea vennero richiesti i dati del DA1 di Licola (ancora in fonetico - manuale) e quelli desunti dal nastro di registrazione del radar di Marsala. Le riduzioni dati effettuate dal nastro di Marsala furono realizzate presso il Centro Tecnico Addestrativo Difesa Aerea di Borgo Piave. Particolare che deve essere ricordato a proposito del rinvenimento, di cui s'è detto, di un plico presso quell'ente in data 11.11.88. Presso il CTADA di Borgo Piave infatti furono realizzate delle cartine riprodotte i tracciati dell'AZ1122; durante la trasmissione delle cartine alla Magistratura, in data 19.06.82, fu erroneamente trasmessa una cartina riprodotte la situazione aerea del 27.06.80 e non quella del 15.05.82.

In data 28.01.85 l'ITAV trasmette a questa AG le strips progresso volo dell'IH870 della RIV di Roma, riservandosi di trasmettere quelle relative agli aeroporti di Bologna e Palermo.

In data 20.02.85 viene dato parere favorevole all'accesso dei periti d'Ufficio (collegio peritale Blasi) presso la Brigata Tecnico Addestrativa Difesa Aerea di Borgo Piave per l'estrapolazione dei dati contenuti nei nastri del sito di Marsala; operazione effettuata in data 04.03.85.

Nell'aprile dell'85 l'ITAV coordina le attività relative all'esperimento giudiziale (effettuato con velivoli F104 sulla tratta Ponza - Palermo con registrazione dati radar di Licola e Marsala per la Difesa Aerea e di Ciampino), che avviene in data 30.04.85.

Il 29.09.86 il generale Tascio - Ispettore dell'ITAV - unitamente al Sottocapo dell'epoca - generale Gargioli Oreste - ed al Capo del 3° reparto - generale Mario Arpino - conferiscono con il Sottosegretario alla Presidenza

del Consiglio on.le Giuliano Amato per illustrare le varie ipotesi del disastro e fornire elementi di risposta in quanto lo stesso avrebbe dovuto riferire alla Camera dei Deputati il giorno successivo, oltre a partecipare alla trasmissione televisiva "Speciale TG1", sulla questione Ustica. Deve ricordarsi che nel corso della trasmissione per la prima volta verrà affermato che presso il 35° CRAM era in corso una esercitazione e che il cambio nastro non era stato effettuato per una dimostrazione al personale di sala, come affermato nelle missive del 20 e 23.12.80 - quest'ultima a firma del generale Tascio.

In data 23.06.88 viene richiesto dal Sottocapo generale Meloni a tutti gli enti sottoposti l'invio a quello Stato Maggiore di tutta la documentazione inerente la vicenda di Ustica. L'ITAV nell'arco del mese di luglio trasmette le lettere con i plottaggi di Licola e Marsala dell'11.07.80, le undici cartine di Poggio Ballone datate 14.07.80, lo stralcio delle comunicazioni telefoniche del 1° SOC e le missive relative all'esperimento giudiziale che interessò i CRAM di Licola e Marsala del 30.04.85. La richiesta del Sottocapo fu certamente in larga parte disattesa in quanto pochi mesi dopo venne rinvenuto materiale di interesse presso il centro di Borgo Piave e successivamente, nel corso della sequestro del 96, saranno rinvenuti altri documenti di notevole interesse.

In effetti in data 11.11.88 viene rinvenuto a Borgo Piave un plico all'interno del quale si trovava: una copia del verbale di una riunione ivi tenutasi il 4.03.85 alla presenza dei periti e del magistrato; una riduzione dati dalle 18.30 alle 19.04 e dalle 19.12 alle 19.22 del 27.06.80; quattro cartine riportanti il plottaggio tracce radar; un nastro magnetico da 2400 piedi - recording di Marsala del 15.05.82 e 12 schede perforate. Sulle circostanze che condussero al rinvenimento del plico, si parla nella trattazione della BTADA di Borgo Piave.

Il 20 ottobre 89 il SCSM generale Giordo Lorenzo richiede all'ITAV "...scopo disporre elementi...per chiarimento...alcuni aspetti...emersi in sede di discussione presso Commissione Stragi...invitarsi far pervenire: - rappresentazione su carta geografica di tutte le tracce rilevate la sera del 27.06.80 nell'area della Fir di Roma da radar della difesa aerea sulla base della documentazione in possesso...; - ogni possibile elemento sulla identificazione delle tracce...; - elementi idonei...chiarire...il significato della qualità della traccia del suo rapido degrado...; - rappresentazione grafica relativa at copertura radar della D.A...".

Il giorno successivo l'Ispettore Generale Pugliese affida tale incarico al colonnello Gaudio del 1° Reparto - ITAV, il quale in data 26.10.1989

trasmette allo SMA un elaborato contenente: "...- elenco tracce reali e simulate registrate dai siti di D.A. di Licola e Marsala...; - n.48 carte con rappresentazione grafica delle tracce reali e simulate...; - rappresentazione grafica relativa alla copertura radar dei siti di D.A. ...”.

Si deve rammentare che le tracce registrate dai radar di Marsala e Licola riguardano l'intervallo di tempo da ore 18.30Z ad ore 21.23Z del 27.06.80. Inoltre per Marsala sono presi in considerazione anche i dati contenuti nel nastro n.100. L'analisi concerne i dati della THR e del plottaggio di Marsala trasmesso l'11 luglio 80, nonché il plottaggio di Licola trasmesso nella stessa data. Tracce del DC9 Itavia e dell'Air Malta che vengono così descritte:

- DC9 Itavia: “AA421---AJ421---LK477-REALE. Si tratta di traccia reale che appare nella registrazione di Marsala la prima volta alle 18.53Z in posizione 40°20'N-12°55'E senza indicazioni di velocità, rotta, quota ed IFF con la sigla AA421. Alle 18.54Z assume la sigla AJ421 con velocità 453 nodi, rotta 181°, codice IFF 3/A 1136. E' la traccia riferita al DC9 Itavia che viene seguita con qualità 7 fino alle 18.58Z in posizione 39°38'N-13°02'E con una velocità di 479 nodi, rotta 165°, quota invariata. Viene registrata fino alle 19.00Z con qualità 3 in posizione 39°30'N-13°05'E. La stessa traccia appare, nella registrazione di Licola, con la sigla, LK477 dalle 1855Z alle 1900Z con velocità 440 nodi, quota 24000 ft., senza IFF, classificata “Amica” in posizioni correlabili con quelle della AJ421”.

La descrizione di tale traccia appare incompleta, perché in quella data l'AM era in possesso anche della THR di Potenza Picena, che non era stata ancora consegnata all'AG, dalla quale si poteva facilmente evincere l'inesistenza della traccia LK477 sul tabulato tra le 18.00Z e le 21.15Z, non associata al DC9 o ad un altro velivolo. Inoltre il SOC di Martina Franca sin dal 27.06.80, come emerge dalle conversazioni telefoniche, era a conoscenza della inesistenza della traccia sui tabulati di Potenza Picena. Ciò nonostante, nell'analisi trasmessa via telex il 28 giugno agli enti superiori, Martina Franca associa la traccia al DC9 Itavia.

- Air Malta traccia registrata sul nastro nr.99: “LG477 - Reale. Si tratta di traccia reale che appare nella registrazione di Marsala alle ore 18.57Z in posizione 41°15'N-12°30'E con velocità 531 nodi, rotta 134°, senza indicazioni di quota, classificata “Amica” codice IFF modo 3/A 1235, trasmessa da un altro sito. Risulta registrata fino alle 19.02Z con qualità 7, trasmessa da altro sito in posizione 40°45'N-13°00'E.”

Nel plottaggio di Licola non viene riportata la LG477, nè la AG 262 che per numero di SIF di modo 3 può essere associata alla LG477; appare singolare che Licola non riporti la AG262 nei dati trasmessi l'11 luglio 80,

in quanto la traccia venne comunicata a Marsala la sera del 27 giugno 80, così come risulta dalla conversazione telefonica delle ore 19.17Z (telefonata del sergente maggiore Loi) e dalla annotazione nel registro del guida caccia, dove viene riportata come la traccia dell'Air Malta; l'Ufficio Operazioni del 35° CRAM non riporta né correla la LG477 con l'AG262 nel plottaggio trasmesso in data 11 luglio 80.

La traccia AG262, viene descritta nell'elaborato in base ai dati che risultano dalla riduzione del nastro 100: "AJ061-AG262-Reale. Si tratta di traccia reale che appare nella registrazione di Marsala alle 19.15Z in posizione 39°15'N-13°10' E con velocità 451 nodi, rotta 191°, quota 37800 ft, codice IFF 3/A 1235, qualità 7. Alle 19.19Z assume la sigla AG262, velocità 448 nodi, rotta 174°, quota 37800 ft, classificata "amica". Ultima registrazione in posizione 30°30'N-13°05'E alle 19.19Z."

Nella realizzazione dell'elaborato non viene tenuto conto delle discrepanze che compaiono tra i dati di cui l'Ufficio è o dovrebbe essere in possesso. In ogni caso non vengono menzionati dati che, ad esempio per la traccia AG266, emergono dalle conversazioni telefoniche del 27 giugno 80 tra gli operatori di Licola, Marsala e Martina Franca, quando viene associata al DC9 Itavia, riportandone gli avvistamenti ai seguenti orari: ore 18.50Z identificazione su Ponza e ore 19.00Z ultima identificazione sul punto Ambra 13 Bravo, come risulta trascritta nel registro dell'I.C. di Marsala alle ore 19.45Z. Ebbene tale traccia non risulta nella THR né nel plottaggio di Marsala.

Il giorno 28 giugno 80, il SOC di Martina Franca, che, come noto, nelle conversazioni della notte aveva considerato la traccia come quella del DC9, non inserisce la AG266 nel plottaggio trasmesso al COP e al COSMA, anche se menziona una traccia senza numero con lo stesso avvistamento che il sito di Licola riporterà nel plottaggio dell'11 luglio 80 e cioè in un orario che risulta incompatibile con il DC9 Itavia; primo avvistamento alle 19.04Z e persa alle ore 19.13Z. L'ITAV in base a quel plottaggio, così descrive la traccia: "AG266-REALE. Si tratta di traccia reale che appare nella registrazione di Licola alle 19.04Z in posizione 40°50'N-13°00'E con velocità di 440 nodi, quota 26.000 ft, senza indicazione del tipo di velivolo né IFF, classificata amica. L'ultima posizione registrata è alle 19.13Z quella di 39°20'N-13°10'E".

Viene preso in considerazione anche il nastro di registrazione nr.100, che doveva contenere le tracce simulate dell'esercitazione Synadex dove, oltre a quelle tracce sono contenute, dalle 19.12Z alle 19.22Z anche 6 tracce

reali e 5 simulate. Le tracce simulate prese in considerazione dall'ITAV sono: AA002, AA432 correlata con AJ432; AA042 correlata con AJ042, AJ452, AJ012; ad eccezione della traccia AA002, le rimanenti tracce, classificate come simulate, risultano avere il numero di SIF3, e precisamente:- AA432-AJ432 SIF3 2000; - AA042-AJ042 SIF3 4711; - AJ452 SIF3 2000; - AJ012 SIF3 0213.

Non si comprende in verità in base a quali criteri siano state considerate come tracce simulate quelle in cui appare il numero di SIF3, nonostante che risulti, anche in base alle dichiarazioni del 26.01.96 del tenente colonnello Del Zoppo, che le tracce simulate normalmente presentano un codice di SIF2 ma non di SIF3.

Nella dimostrazione cinematica dei siti di Capo Mele, Potenza Picena, Poggio Ballone, Licola e Marsala realizzata dallo Stato Maggiore nel 91, viene detto dallo speaker che tra le 434 tracce esaminate solo cinque risultano simulate e connesse all'esercitazione Synadex, ma non viene precisato quali siano. Tra queste cinque tracce è di rilevanza, per posizione e tempo, la traccia AJ452, che nel plottaggio trasmesso da Marsala in data 11 luglio 80 viene considerata "reale", mentre viene così descritta: "AJ452 – simulata. -Trattasi di traccia simulata che appare nella registrazione di Marsala alle ore 19.19Z in posizione 39°40'N-13°10'E senza parametri di volo, qualità 7; ha una successiva registrazione dopo 17 secondi con parametro di quota 27900 ft, codice IFF 3/A 2000".

Il 13 giugno 90 il SCSM generale Giordo formulò la seguente richiesta all'ITAV "...scopo disporre elementi a chiarimento aspetti relativi rilevamenti radar effettuati 21° CRAM Poggio Ballone ... invitasi far pervenire: - rappresentazione su carta geografica di tutte le tracce registrate la sera del 27.06.80 dal radar di Poggio Ballone raffrontate con la traccia del velivolo DC9 Itavia registrata...o qualora non registrata con la traccia del DC9 registrata dal radar di Marsala...; - rappresentazione su carta geografica di tutte le tracce comuni che compaiono sulla documentazione di entrambi i radar (Marsala e Poggio Ballone) e raffronto delle stesse...; - ogni possibile elemento sulla identificazione delle tracce di cui trattasi..."

L'Ispettore Generale Pugliese affidò tale incarico al 1° Reparto - ITAV. Alla stesura dell'elaborato collaborarono la 1^a e 2^a Sezione del 1° Reparto. Gli ufficiali che inserirono dati e prepararono le rappresentazioni su carta geografica furono: colonnello Gaudio Francesco - capo del 1° Reparto; il colonnello Maresca Marcello - capo del 2° Ufficio del 1° Reparto; il tenente colonnello Pongiluppi Dante - capo della 1^a Sezione del 2° Ufficio del 1° Reparto; il maggiore Petroni Gisberto - ufficiale addetto alla 1^a Sez.;

il maggiore Chiavarini Mario - ufficiale addetto alla 1^a Sez.; il maggiore Donati Enrico - capo della 2^a Sez. del 2° Uff. del 1° Reparto; il tenente colonnello Cosimi Stefano - capo della 3^a Sezione del 2° Ufficio del 1° Reparto; il colonnello Menga Benito - capo del 1° Ufficio del 1° Reparto.

Il 22 giugno 90 l'ITAV trasmetteva i dati richiesti al sottocapo, precisando che l'analisi era stata effettuata nell'arco orario tra le ore 18.25-19.30.

Il 26 giugno, il Sottocapo di SMA chiedeva all'Ispettore dell'ITAV, generale Pugliese, che l'analisi si estendesse: “anche all'arco di tempo 18.00 - 18.25 ed a tutte le tracce registrate dal CRAM di Poggio Ballone indipendentemente dall'area dalle stesse interessata”.

Tutti gli ufficiali interessati a questo lavoro sono stati più volte escussi per comprendere in primo luogo le finalità e quindi le ragioni che portarono alla “rivisitazione” degli elaborati con particolare riferimento alle tracce di interesse per l'inchiesta. La deduzione che se ne è tratta è che la scelta degli “esperti” non ricade su persone particolarmente qualificate; e, probabilmente proprio per tale ragione i primi elaborati inviati allo Stato Maggiore vennero censurati da personale del 6° Reparto dello SMA. Gli ufficiali più qualificati erano certamente Pongiluppi, Gaudio, Petroni e Maresca per quanto concerneva le descrizioni, mentre gli altri collaborarono alla realizzazione delle cartine. Sulle modalità ed il metodo di esposizione degli elaborati non si è compiutamente accertato in capo a chi ricadesse la responsabilità, se sull'Ispettore Generale Pugliese o sul capo del 1° Reparto, Gaudio. Singolare è inoltre apparso il comportamento in sede di esame testimoniale del maggiore Donati che, pur avendo in un primo momento riconosciuto come propria la grafia che appariva in alcune cartine, il giorno successivo rese spontanee dichiarazioni asserendo di aver solo marginalmente collaborato nella redazione degli elaborati. (v. esami Donati Enrico, GI 21 e 22.02.96)

Per i siti di Poggio Ballone vennero realizzati due documenti a distanza di circa tre mesi l'uno dall'altro: il primo datato 11.09.90; il secondo datato 17.12.90, inviato alla Commissione Stragi il 19.12.90. I dati estrapolati dalla THR vengono analizzati e visualizzati graficamente; nella nota di accompagnamento dell'elaborato, l'ITAV scrive: “A seguito di una revisione, effettuata da questo Ispettorato... sono stati riscontrati alcuni errori, riguardanti alcune descrizioni delle tracce ed alcune rappresentazioni grafiche...”. Le correzioni riguardano principalmente i dati di velocità e dei codici IFF, che vengono quasi totalmente eliminati nella seconda versione.

La traccia del DC9 I-Tigi viene in entrambi i lavori così descritta: “Traccia AJ421 - Appare nella registrazione, come “remota”, alle ore

18.58Z nella posizione 40°16'N-12°55'E. E' classificata "amica", con qualità 7, velocità 446 nodi, quota 26200 piedi, IFF 3/A codice 1136. E' registrata per l'ultima volta alle ore 18.59Z in posizione 40°10'N-12°55'E. Risulta sempre remota."

Viene presa in considerazione anche la traccia del DC9 Itavia, così come risulta registrata dal sito di Poggio Ballone, cioè come LE157, associandola però ad altre tracce e non menzionando la sua identificazione. La descrizione delle tracce LG461/LE157/AA433 viene "corretta" scorporando la AA433, che cioè non viene più correlata alle altre: "Traccia LG461/LE157: Appare nella registrazione, come "remota", alle ore 18.17Z, nella posizione 44°10'N-10°07'E con la sigla LG461. E' classificata "amica", con qualità 5, velocità 365 nodi, quota negativa, senza IFF. La traccia risulta registrata anche con la sigla LE157 dalla ore 18.26Z alle ore 18.29Z. E' registrata per l'ultima volta alle ore 18.38Z in posizione 42°44'N-12°10'E con qualità 6. La traccia è presente anche come "locale", e "Traccia AA433: Appare nella registrazione, come "locale", alle ore 18.29Z nella posizione 43°28'N-11°05'E. Si tratta di una "pending" (traccia in attesa di classifica) con qualità 7 velocità 1094 nodi, quota negativa, IFF mod.1 cod.00, mod.3/A cod.1136. E' registrata per solo due battute allo stesso orario e nella stessa posizione".

Deve sottolinearsi come tra il primo e il secondo elaborato possano inserirsi, almeno temporalmente, i due noti appunti "Considerazioni sui velivoli con velocità superiore a 800 nodi, riportate nei tabulati Track History Recording di Poggio Ballone e Potenza Picena nel periodo 18.28Z - 19.28Z dal 27.6.80" ed uno sulle possibili "deficienze" del sistema radar, che vennero consegnati al generale Blandini il 21 e il 28.11.90.

Il contenuto dell'appunto del 21 novembre concerne chiarimenti in ordine alle discrepanze che compaiono nella lettura delle THR di Marsala e Poggio Ballone, dove emergono differenze anche di un certo rilievo su posizione, prua, velocità e quota; discordanze che trovano una spiegazione in un disallineamento fra gli orari inseriti nel computer di ciascun sito in forza dei quali una traccia viene registrata da entrambi i siti nella stessa posizione ma in orari diversi, oppure per un non perfetto allineamento del sistema "sensori-computer", in forza del quale la stessa traccia viene registrata allo stesso tempo ma in posizioni diverse.

L'analisi delle tracce con valori di velocità superiori a 800 nodi non viene effettuata nel primo elaborato presentato dall'ITAV; sfugge con probabilità a quegli operatori l'importanza di una simile rilevazione, che farebbe associare alcune tracce a velivoli militari e non civili. Importanza

però che certamente non sfugge a qualche successivo e attento lettore dello SMA, se viene fornito al generale Blandini un secondo appunto (quello del 28 novembre) ove vengono effettuate alcune considerazioni su quelle tracce. Nonostante negli elaborati successivi al primo (sia per Poggio Ballone che per Potenza Picena) vengano effettuate delle correzioni che riguardano principalmente l'omissione degli IFF, non vengono inserite le spiegazioni o meglio le considerazioni con le quali veniva giustificata, negli appunti al generale Blandini, la presenza di velivoli così veloci e cioè, principalmente, l'errore dell'operatore di console nel posizionamento della "Ball-Tab".

Blandini così ricorda la vicenda: "vi furono problemi nella comparazione dei dati, riguardo alcune tracce che non erano interpretabili in maniera logica, come ad esempio tracce che avevano velocità elevatissima. I tecnici, ricordo, le definirono tracce errate. Queste tracce perciò non furono prese in considerazione" (v. esame Blandini Carlo, GI 26.07.96).

Le descrizioni delle tracce cui fa riferimento Blandini - quelle con velocità superiore a 800 nodi, descritte e "giustificate" in modo dettagliato nell'appunto del 28 novembre - riportate nell'elaborato di Poggio Ballone del 17 dicembre subiscono solo delle lievi modifiche, da cui non traspare lo studio effettuato: "Traccia AA423/LL423: Appare nella registrazione, come "locale", alle ore 18.45Z, nella posizione 42°28'N-10°55'E con la sigla AA423. E' classificata "amica", con qualità 5, velocità 1487 nodi, quota negativa, IFF mod.1 codice 20. La traccia risulta registrata anche con la sigla LL423 alle ore 18.47Z (per solo due battute). E' registrata per l'ultima volta alle ore 18.47Z in posizione 42°50'N-10°00'E con qualità 0. Risulta sempre "locale"; omettendo che la traccia "risultava essersi correlata, anche se per una sola volta, con un plot IFF di modo 1", elemento che la qualificherebbe come militare.

"Traccia AA457/LL457/LL013 - Appare nella registrazione, come "locale", alle ore 19.05Z, nella posizione 43°30'N-07°45'E con la sigla AA457. E' classificata "amica", con qualità 7, velocità negativa successivamente raggiunge valore massimo di 1298 nodi, quota negativa, IFF mod.1 codice 03 mod.3/A codice 0330 e successivamente 0000 e 0164. La traccia risulta registrata anche con la sigle: LL457 dalle ore 19.05Z alle ore 19.19Z; LL013 dalle ore 19.10Z alle ore 19.19Z. E' registrata per l'ultima volta alle ore 19.19Z in posizione 43°42'N-07°12'E con qualità 7. Risulta sempre "locale"; omettendo che "la velocità di 1296 nodi, è frutto di una correlazione tra un plot IFF rilevato automaticamente e un precedente plot, riferito allo stesso oggetto, segnalato dall'operatore al computer posizionando la Ball-Tab", ed escludendo così che in realtà la AA457 potesse aver volato a quella velocità.

“Traccia LE141/AA031/LL031 - Appare nella registrazione, come “remota”, alle ore 18.56Z, nella posizione 43°36’N-10°40’E con la sigla LE141. La traccia risulta registrata anche con le sigle: AA031 dalle ore 18.57Z alle ore 18.58Z; LL031 alle ore 18.58Z (per una sola battuta). E’ classificata “amica”, con qualità 7, velocità 371 nodi, quota negativa, IFF mod. 3/A codice 4220. E’ registrata per l’ultima volta alle ore 19.00Z in posizione 43°50’N-10°55’E con qualità 1. La traccia è presente anche come “locale””. Qui viene omessa l’indicazione della velocità della AA031/LL031, di nodi 1264, associando dette tracce alla LE141 e alla sua “normale” velocità. Tale dato viene spiegato con una non corretta correlazione che avrebbe l’elevata velocità.

“Traccia AA433/LL433 - Appare nella registrazione, come “locale”, alle ore 19.22Z, nella posizione 42°55’N-08°40’E con la sigla AA433 con velocità e quota nulla. La traccia risulta registrata anche con la sigla LL433 dalle ore 19.22Z alle ore 19.29Z. E’ classificata “amica”, con qualità 7, velocità 862 nodi e successivamente decresce fino a 274 nodi, quota negativa, IFF mod. 3/A codice 2166. E’ registrata per l’ultima volta alle ore 19.29Z in posizione 42°35’N-09°30’E con qualità 7. Risulta sempre “locale””. In questa descrizione viene omesso che l’intervento dell’operatore e un successivo plot automatico hanno generato la velocità di 862 nodi.

“Traccia AA041 - Appare nella registrazione, come “locale”, alle ore 18.34Z, nella posizione 42°58’N-11°25’E. E’ classificata “amica”, con qualità 7, velocità 935 nodi, quota negativa, IFF mod.2 codice 7777. E’ registrata per l’ultima volta alle ore 18.36Z in posizione 42°37’N-11°35’E con qualità 0. Risulta sempre “locale”. In questo caso vengono omesse considerazioni analoghe a quelle già fatte sulla AA457/LL457; mentre per quanto riguarda il codice di modo 2, elemento che dovrebbe qualificarla come militare, si dice che esso è dovuto alla breve distanza dal sito ed al fenomeno del “trascinamento”.

“Traccia LL005 - Appare nella registrazione, come “locale”, alle ore 18.34Z, nella posizione 42°35’N-09°40’E. E’ classificata “amica”, qualità 0, velocità 1049 nodi, quota negativa, senza IFF. E’ registrata una sola volta. Anche qui considerazioni analoghe a quelle sulla AA457/LL457 e sulla AA041.

“Traccia LL402 - Appare nella registrazione come “remota”, alle ore 19.13Z nella posizione 43°20’N-10°05’E. E’ classificata “Amica” con qualità 7, velocità iniziale 0, per poi raggiungere 1285 nodi, quota negativa senza IFF. E’ registrata per l’ultima volta allo stesso orario e posizione”.

Qui si omette di rilevare che l'elevata velocità potesse essere determinata dalla correlazione della traccia con falsi plots.

Si deve evidenziare che in nessun elaborato viene data completa risposta alla richiesta dello SMA del 13.06.90; non vengono infatti "raffrontate" le tracce registrate dal sito di Poggio Ballone con quella del DC9 Itavia, registrata da quel sito radar o, in caso di mancata registrazione, da quello di Marsala. Nelle cartine non viene compiuto alcun raffronto o analisi delle tracce con quella del DC9; né sarebbe possibile d'altra parte una comparazione del genere dal momento che tutte le tracce vengono confrontate con le sole due battute dell'AJ421 ai '58 e '59, registrate come remote da Poggio Ballone; la traccia AJ421 viene indicata, in entrambi gli elaborati, come la traccia del DC9 Itavia con IFF 1136, lo stesso che nella cartina n.49 viene associato alle tracce LG461/LE157/AA433.

L'ITAV, oltre a non aver reinserito i codici IFF nella seconda versione delle cartine, non ha neppure comunicato che quel codice era assegnato anche ad altre tracce, nè ha effettuato alcun raffronto delle tracce con la traccia del DC9 - LE157 - quando ancora si trovava nell'area di competenza di Poggio Ballone.

Negli elaborati la traccia del DC9 viene riportata nell'orario 18.58/18.59Z in una determinata posizione che l'ITAV aveva già rilevato essere sbagliata a causa della diversità di orario tra le registrazioni di Marsala e Poggio Ballone; infatti il 22 giugno, l'ITAV trasmette il risultato di uno studio degli orari, confrontando le registrazioni dei due siti interessati e giungendo alla conclusione che esisteva, già dal 1980, una differenza di 3 minuti e 50 secondi, cosicché dovesse spostarsi, in base a questo calcolo, la posizione del DC9. Questa conclusione non viene considerata al momento della realizzazione degli elaborati richiesti il 13 giugno; infatti nei lavori consegnati in settembre e in dicembre la posizione di riferimento del DC9 è quella precedente allo studio del 22 giugno.

Anche per i siti di Potenza Picena e Capo Mele vengono realizzati due elaborati in data 13.11.90 e 08.01.91; in quest'ultimo documento, come per quello di Poggio Ballone, viene detto che: "A seguito di una revisione, effettuata da questo Ispettorato...sono stati riscontrati alcuni errori, riguardanti alcune descrizioni delle tracce...".

In entrambi gli elaborati manca la descrizione della traccia del DC9, la AJ421, presa in considerazione nelle cartine; inoltre, non risulta la descrizione del DC9 come LE157 nonostante che sin dalla sera del disastro si conoscesse tale traccia come DC9 e il relativo plottaggio fosse stato inviato la stessa notte al 3° SOC. Così tale traccia viene descritta nei due

elaborati: 13 novembre 90 “Traccia LE157/LG461/LE026 Appare nella registrazione come “remota”, alle ore 18.21Z, nella posizione 44°16’N-11°00’E. E’ classificata “amica”, con qualità 7, velocità 502 nodi, quota 10500 e successivamente 29624 piedi, IFF mod. 3/A codice 1133 e successivamente 1136. E’ registrata per l’ultima volta alle ore 18.46Z in posizione 41°35’N-12°50’E con qualità 7. Risulta sempre come LG461 dalle 18.23Z alle 18.35Z e LE026 dalle 18.22Z alle 18.23Z”.

“Traccia LE157/LE026 - Appare nella registrazione come “remota”, alle ore 18.21Z, nella posizione 44°16’N-11°00’E con la sigla LE157. E’ classificata “amica”, con qualità 7, velocità 502 nodi, quota 10500 e successivamente 29624 piedi, IFF mod.3/A codice 1133 e successivamente 1136. La traccia è registrata per l’ultima volta alle ore 18.46Z in posizione 41°35’N-12°50’E con qualità 7. Risulta sempre “remota””.

In questo lavoro definito “colossale” dagli stessi operatori, si nota l’assoluta asetticità delle descrizioni delle tracce, la limitazione ad una semplice elencazione di tracce e una mancata spiegazione sulla modifica degli elaborati. Non appare a coloro che nel tempo hanno consultato gli elaborati, tutta l’attività di controllo e di studio che invece fu compiuta e della quale si è avuta contezza soltanto in seguito al sequestro presso quegli uffici della documentazione di uso interno che accompagnava lo svolgimento di tali attività. Negli appunti rinvenuti veniva infatti data completa ed esauriente spiegazione di molte “anomalie”, che talvolta vennero persino omesse nelle descrizioni ufficiali, come ad esempio le indicazioni della reale velocità e conseguenti spiegazioni, la natura del velivolo, se militare o civile, nonché la correlazione delle tracce con plots diversi. Non sono state adeguatamente evidenziate le tracce di maggiore interesse per l’inchiesta in oggetto come la LE157 da ultimo ricordata, l’AG266 e la LK477 nonostante fossero state oggetto di numerosi dubbi, nonchè la traccia dell’Air Malta con le sue successive correlazione di Licola e Marsala. In particolare, per il sito di Poggio Ballone, nell’esaminare la THR non è stato evidenziato il “buco” e la “ripetizione” di dati; per il sito di Marsala, la mancata correlazione tra la AG262 e la LG477 con il velivolo maltese, ed invece la correlazione tra la AJ421 e la LK477, nonostante fosse nota la inesistenza della LK477 nel sito di origine; per il sito di Potenza Picena, il non aver correlato la LE157 con il DC9 Itavia.

Il 7 giugno 90, a seguito di richiesta per le vie brevi dell’ITAV, pervengono a detto ente due riduzioni dati del CRAM di Poggio Ballone relative al giorno 03.05.90 dalle ore 05.00 alle ore 07.00 e dalle ore 16.00 alle ore 17.00. Detti dati venivano assegnati al tenente colonnello Pongiluppi

Dante, nell'80 già capo Ufficio Operazioni di Poggio Ballone, che in quel periodo ricopriva l'incarico di ufficiale addetto presso il 1° Reparto dell'ITAV, affinché li confrontasse con quelli del CRAM di Marsala dello stesso periodo di tempo.

Il 30 giugno 90 viene notificato dal Nucleo PG Carabinieri di Roma all'Ispettore Generale Pugliese un decreto di sequestro relativo ai nastri e alle THR di Poggio Ballone; l'esecuzione del provvedimento avviene in data 4 luglio, quando vengono consegnate le fotocopie delle THR del 21° GRAM relative al 27.06.80; nel verbale di sequestro il generale Pugliese preciserà che la copia è stata ricevuta dall'ITAV nel mese di giugno 90 dallo Stato Maggiore Aeronautica per effettuare rappresentazioni grafiche delle tracce registrate dal radar di Poggio Ballone presenti nell'area tirrenica e che l'ITAV non era in possesso, né gli era mai stato inviato, il nastro di registrazione radar di Poggio Ballone.

A proposito della consegna di tale documentazione, nell'agenda del 90 di Fiorito De Falco, che in quel periodo ricopriva un incarico al S.I.S.MI, in data 2 e 3 luglio si legge: "...Pugliese x qtn P. Ballone; (ITAV per colonnello Gaudio e tenente colonnello Pascarella).. a suo tempo quando mi si presentarono due ufficiali di PG con la richiesta di consegna del materiale incivolo I-Tigi non si faceva menzione di P. Ballone né tra l'altro non aveva rilevanza in quanto la sua portata era inferiore di almeno 100 km dal luogo dell'incivolo - se, come risulta la Track History fu mandata a TP - Birgi e da lì a ITAV Traffico due sono le cose: o l'ho consegnata o è in archivio. 3 luglio - Telefonata generale Pugliese: sta x consegnare la documentazione richiesta ad AG su P.B. specificando che la T.H. del radar è quella ricevuta da SMA in quanto l'altra non si trova né era una delle 5 copie uguali, probabilmente un archivio morto. Esistono comunque i nastri originali di P.B. da cui sono state tratte le copie. A mia memoria ho dato tutto il materiale disponibile e/o ricevuto. 4 luglio - ANSA 1626= Se giudice Bucarelli ha ricevuto il materiale (Track History) di P. Ballone dal 1° SOC - E' ... di esaminarla ma si chiede come mai non fu inviato a Trapani nel luglio 80 come ordinato da PM Guarino e dr. Santacroce. In effetti Guarino dette l'ordine e Pentericci lo inviò a ITAV come ... anche se ... A ITAV pervenne pure direttamente da 1° SOC (solo stralcio tracciati)."

Secondo Fiorito l'annotazione trae origine da una richiesta di Pugliese, nel 90 Ispettore Generale, che dovendo rispondere ad una richiesta della Magistratura chiedeva notizie sulla documentazione già consegnata nel 1980; all'incontro, avvenuto presso gli uffici dell'ITAV, erano presenti gli ufficiali Gaudio e Pascarella oltre allo stesso Pugliese. In quella occasione Fiorito ribadisce di non aver mai ricevuto, tra la documentazione

proveniente da Trapani, il materiale del sito di Poggio Ballone, che altrimenti avrebbe consegnato; inoltre, quand'anche la documentazione fosse effettivamente arrivata all'ITAV, egli comunque non ne avrebbe avuto notizia, anche perchè, trattandosi di documentazione afferente la Difesa Aerea e non il Traffico, essa sarebbe giunta al 1° Reparto e non al 2° (v. esame Fiorito De Falco Nicola, GI 20.12.96).

Contrariamente a quanto riportato nell'agenda di Fiorito, cioè che Pugliese avrebbe consegnato la documentazione ricevuta dallo SMA, giustificando la consegna di materiale ricevuto nel 1980 ma non consegnato fino a quel momento, nel verbale di sequestro non si rinviene alcun cenno a tale ricezione. Interrogato in proposito Pugliese ha solo vagamente rammentato l'incontro con Fiorito e i chiarimenti sulla documentazione di Poggio Ballone; e null'altro.

Nell'agenda del 90 di Fiorito De Falco, sotto la data del 15 ottobre, si legge: "visita Pugliese per rinfrescarmi la memoria su qtn Ust. nulla di nuovo rispetto ai miei ricordi. chiariti alcuni dubbi o buchi di m. - m. sta per memoria; n.d.e - . 1° Il luogo raccolta di PAL fu TP perché nel frattempo PAL era diventato civile (magg.80); 2° SPC radar era completamente fuori zona (se pure funzionava); 3° PAL radar (APP) non copriva; 4° P. Ball. A stento copriva PNZ (marginalmente); 5° Marconi 264 -AH 50 cm (inc.) Selenia ATCR-2 25 cm. (inc.)".

Sotto la data del 16 ottobre, si legge: " Convocazione Dr. Priore ore 13.30/15.30 per qtn Ustica. Su scorta miei appunti e verbali di AG 21/22 luglio 80 ricostruita la consegna documentazione di Ciampino (Fiumicino) Marsala e Licola nonché i soli tracciati cartacei di Poggio Ballone. (Non ho mai ricevuto i nastri di P.B. mentre quelli di Marsala non li ho potuti avere perché contenenti, a giudizio comandante CRAM, elementi classificati. Chiarito equivoco Palermo Trapani X raccolta (PAL era diventato civile). Chiarito che esisteva riserva a consegnare mat. X C.I. dopo il parere positivo di Gabinetto Ministro all'uopo interessato. Chiarito che quando AG mi ha ingiunto di consegnare il tutto, ho ottemperato anche in presenza della riserva di SMA su autorizzazione GAB informandone sia l'Ispettore che Stato Maggiore ...".

L'attività dell'ITAV dal 91 in poi si limiterà alla fornitura di supporti tecnici e consegna di documentazione su richiesta dalla magistratura. Deve comunque esser sottolineato che, già a partire dal 1989 fino ad arrivare al 96, per una sorta di strana coincidenza, quasi tutti gli ufficiali che avevano partecipato alla elaborazione di richieste, analisi, ricerche di documentazione relativa all'inchiesta, occupavano nel giugno del 1980 incarichi per i quali vennero interessati direttamente nelle operazioni per il

velivolo Itavia oppure nella produzione dei dati necessari alla ricostruzione dell'accaduto. E' sufficiente ricordare le posizioni di Pongiluppi Dante, capo Ufficio Operazioni del 21° CRAM di Poggio Ballone, che si occupò della produzione e spedizione della documentazione radaristica nel luglio 80; Gaudio Francesco, ufficiale addetto al 2° Reparto - SIOS, che nell'ottobre 89, tra l'altro, si occupò dell'analisi dei dati riportati nel nastro di Otranto relativi al MiG libico precipitato in Sila; Chiavarini Claudio, che, Ufficiale in servizio presso il 22° CRAM di Licola, diede il cambio al capitano Abbate; Donati Enrico, che ufficiale in servizio presso il 21° CRAM di Poggio Ballone, era presente la mattina del 28 giugno durante la riduzione dati della traccia del DC9; Maresca Marcello, che quale comandante del 31° CRAM di Jacotenente, inflisse la sanzione disciplinare al capo sala, TPO e IO in servizio la mattina del 18.07.80. Infine quella di colui che dal 92 al 96 venne incaricato dallo SMA di raccogliere, catalogare e conservare la documentazione relativa alla vicenda, il tenente colonnello Del Zoppo Andrea, che dall'80 all'87 era stato capo Ufficio Operazioni del 35° CRAM di Marsala ed aveva ricevuto in custodia giudiziale i nastri di registrazione radar del 27.06.80.

5. Conclusioni.

Anche presso questo Ispettorato, in conclusione, resta confermata la linea di chiusura anzi di sviamento delle ricerche dell'inchiesta, linea adottata sin dall'immediatezza del disastro da alcuni vertici della Forza armata e durata per anni, anzi tuttora sostenuta da coloro che sono divenuti imputati. Questa linea è apparsa più che evidente e a tal punto è sufficiente solo commentare gli occultamenti e le distruzioni, che non possono non essere definiti volontari, delle documentazioni pervenute da Birgi, da Poggio Ballone, da Licola, da Marsala. Le false asserzioni di Fiorito De Falco e Pugliese e le tante altre condotte passate in rassegna in questa parte. Ma più d'ogni altra vicenda di questo Ufficio stanno a prova certa degli intenti di sviamento le descrizioni delle tracce negli elaborati di settembre e dicembre 90 su Poggio Ballone e di novembre 90 e gennaio 91 su Potenza Picena e Capo Mele.

Elaborati nei quali addirittura si è arrivati a non descrivere la traccia del DC9 seguita in reale sia da Poggio Ballone che da Potenza Picena e cioè la LE157; mentre solo per Poggio Ballone viene descritta la traccia remota, trasmessa da Marsala e cioè l'AJ421. Addirittura si è arrivati a descrivere

nel primo elaborato, quello del settembre, le tracce LE157 l'AA433 e LG461 tutti con lo stesso SIF 1136, quello del DC9, e nel secondo, quello del novembre, ad omettere l'indicazione del SIF 1136 e a porre addirittura la traccia AA433 a parte cioè non più associata alle restanti, perchè presentava una velocità supersonica. Dopo entrambi questi lavori, di settembre e novembre, l'Itav presenta allo SMA, due relazioni su tracce con velocità superiori a 800 nodi e comunque a velivoli militari, le relazioni cioè con data 21 e 28 novembre 90, e consegnate al generale Blandini, relazioni mai portate a conoscenza dell'AG e casualmente rinvenute presso l'Itav con il sequestro del febbraio 96. In queste due relazioni appaiono tracce riportate nei primi due elaborati e che nel terzo e nel quarto, di dicembre 90 e gennaio 91, appariranno con descrizioni generiche, mutilate principalmente nelle velocità e nei SIF1 e 3 e quindi senza indicazioni che ne consentissero l'individuazione come velivoli militari. Addirittura ancora nell'ottobre 1989 l'Ispettorato associa la traccia LK477 al DC9 quando la stessa non appare nelle THR di Potenza Picena. Alla fine, al riguardo di Poggio Ballone non deve dimenticarsi che nelle analisi relative è emersa l'indicazione del noto gap tra 18.30 e 18.33 e la ripetizione di dati da 19.32 a 19.37.

* * * * *

Capitolo IX

Il 2° Reparto SMA.

1. Le funzioni e le competenze del 2° Reparto dello SMA.

Il 2° Reparto nell'ambito dello SMA si occupa della pianificazione delle esigenze di ricerca informativa, operativa e di sicurezza; della

direzione, coordinamento e controllo delle attività generali di sicurezza d'interesse dell'AM e di Polizia Militare; concorre allo studio ed alla elaborazione delle direttive e norme di sicurezza riguardanti le FF.AA. nonché della sicurezza di industrie di particolare interesse.

Il Capo Reparto nel giugno 80 - e fino al 1981 - era il generale B.A. Zeno Tascio; mentre la qualifica di vice capo, nel periodo giugno-luglio 80, era attribuita al capo del 2° Ufficio colonnello Bruno Bompreszi. I Capi reparto succedutisi dal 1980 ad oggi sono: dal 1981 al 1982 il generale B.A. Giorgio Santucci; dal 1982 al 1987 il generale B.A. Giuliano Montinari; dal 1987 al 1989 il generale D.A. Lorenzo Giordo; dal 1989 al 1992 il generale B.A. Ugo De Carolis; dal 92 al 96 il generale B.A. Sergio Triches; dal 96 ad oggi il generale B.A. Daniele Tei.

Il Reparto era articolato in quattro uffici, una segreteria del capo Reparto diretta dal maggiore Coltelli Claudio e un Ufficio Carabinieri retto dal maggiore CC. Gemma Giuseppe. Ciascuno dei quattro uffici era diretto da un colonnello: al primo, Domenico Iodice; al secondo, Bruno Bompreszi; al terzo, Edoardo Borzacchini; al quarto, Domenico Bonazzoli.

L'attività del Reparto nell'immediatezza dell'evento è stata alquanto limitata, non avendo compiti istituzionali riconducibili alla ricerca e soccorso di aeromobili. Infatti del 2° Reparto non è mai emersa alcuna documentazione relativa ad attività poste in essere nelle ore e nei giorni immediatamente seguenti il disastro, in particolare sui rapporti con l'Ambasciata statunitense a Roma e il suo ufficio dell'Air Attachè.

E di questa attività non avremmo mai avuto notizia - anche perché coloro che vi furono coinvolti, hanno, come si vedrà, sempre tutto negato - se non fosse stata rivelata dal versante americano.

Già s'è detto parlando del sito di Ciampino quale fu la tensione in sala operativa per le ricerche di eventuale traffico americano nell'area e al momento dell'incidente e quali furono i tentativi quella notte stessa di porsi in contatto con l'Ambasciata USA e il dipendente ufficio dell'Addetto aeronautico.

Questa notizia, o l'insieme di notizie concernenti la presenza di intenso traffico militare americano al tempo e nella zona dell'incidente, traffico dalle connotazioni tali da dedurre la presenza di portaerei ed attività di esercitazione, sottoposto alle verifiche secondo le modalità descritte, nell'ambito di breve tempo, pochissime ore, sembra scomparire. Tantomeno determina, almeno a quanto è sempre risultato ed è stato riferito, indagini nei giorni successivi.

Non sono formulate ipotesi, non si costituiscono gruppi di lavoro; il fatto è un incidente di traffico civile del quale gli enti militari non si

occupano, come moltissimi testi riferiscono, apparendo più che sufficiente la competenza su di esso del Ministero dei Trasporti. Nonostante la circolazione della notizia descritta nei paragrafi precedenti, diviene, come si dice con terminologia d'origine americana, un non-evento; così come lo definirà l'Agenzia d'“Intelligence” statunitense, che invece, definirà evento la caduta del MiG23 in agro di Castelsilano, e ad esso perciò si interesserà.

Unica traccia - però sapientemente oscurata nei dati essenziali - di un'attività di indagine il messaggio Cincusnaveur da Londra all'Ambasciata americana, allegato alla nota dello SMA 2° Reparto del 23 dicembre 80 all'AG di Roma, documento sul quale più volte si dovrà ritornare. L'interesse proprio in quel dicembre 80 sembrerà emergere, quando i mezzi di informazione formuleranno ipotesi di strage; allora sorgeranno e si sosterranno tesi che di certo avranno comportato studi e ricerche. Ma su questo infra.

Quella notizia, ovvero il fatto di caduta del DC9, determina invece ben diverse conseguenze nelle istituzioni di altri Paesi. In primo luogo presso le autorità statunitensi direttamente chiamate in causa, ma anche presso autorità di altri Paesi, come in seguito si vedrà.

Di quanto successo negli Stati Uniti si viene a conoscenza solo nell'estate del 91 a seguito della pubblicazione in quel giugno del libro “Rimanga tra noi” scritto dal giornalista Claudio Gatti, corrispondente di periodici italiani residente negli Stati Uniti. In questo volume, che ha per oggetto i rapporti tra l'Italia e gli Stati Uniti nel dopoguerra, si riprende il filo che aveva intempestivamente, a dir poco, spezzato Massari con il suo ordine di prelievo e sigillatura dei nastri del Traffico di Ciampino. Lì, come si ricorderà, ci si era fermati al tentativo da parte dell'ACC di entrare in contatto con l'Addetto militare. Il centralino della legazione stava impegnandosi, dal momento che all'interno non rispondeva nessuno, a ricercare qualcuno a casa - “I have to reach somebody at home” - ad ore 20.41. La parte del libro relativa a questa vicenda così comincia: “Dell'incidente di Ustica viene avvertita l'Ambasciata americana. Ricevemmo una telefonata la sera stessa dell'incidente. A rispondere fu uno degli assistenti dell'Addetto militare che come ogni notte stava di guardia”, spiega Richard Coe, allora assistente dell'Addetto militare per l'aeronautica, “raccolgemmo tutte le informazioni possibili e la mattina dopo informammo il nostro superiore. Poi, per saperne di più, telefonammo all'ufficiale di collegamento del 2° Reparto aereo e al Comando della 6ª Flotta”.

La preoccupazione degli Americani è che, in qualche modo sia coinvolta nell'incidente una unità navale americana o della NATO. “Sia io sia il mio superiore passammo intere giornate al telefono con gli ufficiali di

collegamento italiani e con le varie basi dell'U.S. Air Force e della Navy per informarci sull'eventuale presenza di nostre unità nell'area dell'incidente” dice Coe.

Di ogni sviluppo l'addetto militare informa immediatamente sia l'Ambasciatore che il Ministero della Difesa. I funzionari del Pentagono mostrano di volersi assicurare dell'estraneità di unità militari americane. “Nel giro di pochi giorni dal gruppo della Saratoga e da tutte le altre basi ci fu comunicato che si doveva escludere il coinvolgimento di un nostro velivolo o di una nostra unità navale e successivamente ci fu confermato che non mancava nessun missile ai nostri arsenali” chiarisce Coe.

Questo Coe, che renderà anche un'intervista televisiva sull'argomento al giornalista della RAI Massimo De Angelis, sin dal 91 affermava con precisione le seguenti circostanze di fatto. La sera stessa dell'incidente fu avvisato l'assistente dell'Addetto militare di turno - che poteva appartenere a ciascuna delle quattro armi statunitensi rappresentate a Roma; la sera o nella notte fu informato anch'esso Coe, giacchè parla al plurale sulle attività compiute in quella notte e riferite l'indomani mattina al suo superiore. Questo avveniva di sabato, giorno tradizionalmente di riposo per i dipendenti della legazione americana.

In seguito, quel sabato e successivamente, si chiamò per telefono, oltre che la 6^a Flotta, il 2° Reparto Aereo, che altro non può essere che il Reparto SIOS dello SMA. Di ogni sviluppo fu informato con immediatezza non solo l'Ambasciatore, ovviamente americano, ma anche il Ministero della Difesa, ovviamente italiano perché quello americano si chiama Dipartimento e in gergo, come poco più oltre usato, dalla forma dell'edificio che lo ospita, Pentagono. Sia esso Coe che il suo superiore, che si apprenderà in seguito chiamarsi Richard Biankino, chiamarono sempre per telefono, oltre le varie basi della Marina e dell'Aviazione degli Stati Uniti, gli ufficiali di collegamento italiani.

Da queste circostanze di fatto emerge che, quanto meno di riflesso, furono investiti dall'attivismo americano il Ministero della Difesa, lo SMA, il 2° Reparto, e che gli ufficiali di collegamento rimasero in contatto con gli Americani dall'immediatezza del fatto continuativamente e per più giorni, sull'incidente e sulla ricerca delle sue cause. Di tutta questa attività, non v'è traccia nè in relazioni, note od altri scritti; anzi essa non è ammessa, di più è negata da tutti coloro che l'hanno posta in essere come da coloro che in ragione della loro posizione avrebbero dovuto esserne a conoscenza.

Gatti, esaminato da questo Ufficio, ha confermato il suo scritto ed in particolare che la fonte delle notizie sopra descritte era stato Richard Coe, conosciuto nel 90, ufficiale dell'Aeronautica militare statunitense, assistente,

all'epoca del disastro di Ustica, dell'Addetto militare aeronautico in carica Richard Biankino. Questo Coe era stato interpellato da esso Gatti, tra la notifica della sua citazione e la partenza per l'Italia, e l'ufficiale - in congedo e pilota civile di aerolinee americane - aveva anche lui confermato la citazione del libro, precisando di non essere stato testimone diretto della telefonata, ma di esserne certo, giacchè per eventi del genere era previsto un avviso di routine all'Addetto militare degli Stati Uniti. Questa telefonata, a sua detta, però sarebbe dovuta intercorrere tra l'Air Staff del 2° Reparto e l'Ambasciata. Per Air Staff egli intendeva gli ufficiali del 2° Reparto dell'Aeronautica militare. I suoi interfaccia in questo Air Staff erano i capitani Adriano Piccioni e Claudio Coltelli - Gatti ha male inteso, si vedrà in seguito che la persona cui Coe voleva riferirsi è Claudio Coltelli e non Adriano Piccioni - che avevano funzione di collegamento con l'Attachè dell'U.S. Air Force. Il giorno successivo all'incidente, il 28 giugno 80, esso Coe e gli altri del suo ufficio s'erano messi in contatto, oltre che con enti americani, con questo 2° Reparto dell'Aeronautica Militare italiana.

Anche da queste dichiarazioni emergono precise circostanze di fatto. Era previsto un avviso di routine per l'Addetto militare aeronautico presso l'Ambasciata. Questo avviso era formulato dall'Air Staff del 2° Reparto ovvero il SIOS dello SMA. Questo avviso di certo non era di routine per ogni incidente aereo che accade in Italia, giacché un'interpretazione del genere sarebbe esageratamente estensiva, e assolutamente non credibile, bensì solo per quegli incidenti per cui c'erano prove o indizi di coinvolgimenti militari americani. Questo Air Staff dello SMA fu contattato il 28 mattina. I contatti avvennero di sabato nonostante questo giorno della settimana fosse di riposo - oltre che per gli Americani - anche per il Ministero della Difesa in quel periodo estivo. L'interfaccia di Coe erano Piccioni e Coltelli, e tale affermazione viene fatta in tempo di certo non sospetto, di certo nel 91 se non nel 90.

Il 5 novembre di quello stesso anno, il supplemento del TG1 "Linea Notte" manda in onda un'intervista a detto Coe, del giornalista Massimo De Angelis. L'ex ufficiale americano risponde a numerose domande sia sulla caduta del DC9 che su quella del MiG23. Le sue risposte sono di rilevante interesse e non è inopportuno riportare per intero il testo di quell'intervista.

2. L'intervista del giornalista De Angelis a Richard Coe.

“Questo signore è Dick Coe, ex Addetto militare presso l'Ambasciata degli Stati Uniti a Roma nel 1980, anno del disastro di Ustica, proprio la notte dell'incidente, un ufficiale dell'Aeronautica Italiana, propose di telefonare all'Ambasciata, temeva una responsabilità degli americani.

Abbiamo incontrato il colonnello Coe, un veterano del Vietnam, nel Texas, dopo che il suo nome in merito alla vicenda Ustica era stato fatto in questo libro di Claudio Gatti.

d. - Sig. Coe, nell'80 era uno degli Addetti aeronautici dell'Ambasciata americana a Roma. che cosa accadde la notte dell'incidente al DC9?

r. - Io avevo ricevuto una telefonata, non mi ricordo da chi ma ho ricevuto una telefonata forse dall'Aeronautica italiana; mi hanno chiesto se c'era un aereo americano vicino ad Ustica o nel Mediterraneo in volo. Io ho cominciato ad informarmi: ho telefonato al Centro Comando Generale a Ramstein, nella Germania. Loro sanno tutto del militare americano nel Mediterraneo. Poi mi hanno detto che non c'era, veramente non c'era un aereo in volo nel Mediterraneo.

d. - Vi chiesero anche se c'erano delle portaerei americane?

r. - Sì, ho chiesto anche questo; mi hanno detto che c'era la “Saratoga” a Napoli. A quel punto non ricordo sicuramente, ma ho parlato col Comando della Marina americana a Bagnoli, oppure ho telefonato all'Addetto della Marina degli Stati Uniti; e poi lui ha chiamato Bagnoli per sapere se c'era un aereo americano in volo. E la risposta era sempre no; nessun aereo americano. Poi ho telefonato anche a tutte le basi americane nell'Italia; Aviano, Decimomannu, Sigonella e poi a Napoli. E la risposta è stata sempre no.

d. - La vostra indagine ci fu soltanto la notte dell'incidente o proseguì nei giorni successivi?

r. - Anche i giorni successivi. Il giorno dopo l'Ambasciatore ha fatto un gruppo, dal nostro ufficio anche a tutti gli uffici dell'Ambasciata, per cominciare un'indagine su tutto quanto; cioè: sulla Marina, navi eccetera. E poi per qualche giorno noi abbiamo fatto una ricerca; abbiamo telefonato alla Marina negli Stati Uniti, in Germania, poi con tutti i nostri amici per sapere se c'era qualche nave o aereo in volo.

d. - Chi partecipava a questo gruppo di lavoro?

r. - C'era l'ufficio degli addetti militari, fra cui anche l'ufficio politico militare, poi anche la CIA.

d. - E anche da quel canale nessuna novità, nessuna notizia sulla presenza di aerei?

r. - Niente, niente. Noi abbiamo fatto un'indagine completa su tutto quanto. Abbiamo parlato con tutti per sapere se c'era un aereo, una nave, un missile che è stato lanciato aereo-aereo, oppure da terra, oppure da una nave.

d. - Perché avete chiesto se c'era stato un missile? Chi vi aveva chiesto di indagare su un missile?

r. - Io penso che sia stato l'Ambasciatore che voleva sapere tutto, cioè un quadro completo.

d. - E l'Aeronautica italiana vi ha mai manifestato il timore che potesse essere stato un missile ad abbattere l'aereo?

r. - No, perché... . Forse sì; non ricordo esattamente, perché noi abbiamo parlato sempre con loro, con il quarto ufficio del SIOS su questo argomento, sugli aerei che stavano in volo e poi tutto quanto, così non sono sicuro che siano stati loro oppure è stato l'Ambasciatore che ha chiesto prima.

d. - Comunque parlavate di missili anche con l'Aeronautica?

r. - Sì, ogni giorno abbiamo parlato insieme, perché quando c'era una risposta nostra c'era sempre un'altra domanda dell'Aeronautica: su questo argomento, su questo voi avete un aereo, un missile, eccetera, eccetera, c'era sempre uno scambio di informazioni tra noi.

d. - E quanto durò questa inchiesta, questa ricerca?

r. - Qualche giorno; forse una settimana.

d. - Nel corso delle vostre indagini avete contattato o sospettato il coinvolgimento di altri paesi?

r. - Senza dubbio; al centro comando dell'USA a Ramstein, lì è stato ed è ancora il Comando Centrale della NATO, per l'Aeronautica; poi abbiamo parlato con la Danimarca, la Germania, tutti quanti, perché c'era una base anche a Decimomannu; facevamo il combattimento aereo e volevamo sapere se forse qualcuno della Germania eccetera.

Per essere sicuri noi abbiamo contattato francesi, inglesi, la Germania, tutti della NATO. Cioè attraverso il collegamento del Comando Centrale a Ramstein, penso anche direttamente anche all'Ambasciata vicino. Perché io ho parlato, per esempio, con l'Addetto aeronautico della Francia, un generale di brigata, Sapin.

d. - Avete sospettato dei libici?

r. - Sì anche, abbiamo visto che Libia, Libia aveva i MiG23 e a quel punto che potevano forse arrivare vicino a Ustica.

d. - E che esito hanno dato queste indagini?

r. - Abbiamo... cioè non c'era una traccia sul radar, così questa è un'ipotesi, così... come... solo per noi per fare un quadro completo per l'Ambasciatore.

d. - Lei ha parlato di traccia sul radar. Ma su quale radar?

r. - E su quello italiano, perchè c'era solamente per noi cioè nell'Ambasciata il radar italiano.

d. - Ma gli italiani vi avevano mai detto che sui propri radar avevano visto qualcosa di strano, di anormale?

r. - No, a noi no.

d. - E quando, venti giorni più tardi cadde un MiG libico sulla Sila, voi foste contattati dall'Aeronautica italiana?

r. - No, noi no. Nel nostro ufficio dell'Aeronautica americana no.

d. - Però lei sa che la CIA intervenne.

r. - Sì, lo so, ma la CIA nell'Ambasciata americana fa sempre delle cose a parte, cioè l'intervento normale dell'Ambasciata. C'era un collegamento diverso.

d. - Lei seppe di un'offerta della Marina americana di fare una ricognizione fotografica del relitto del DC9?

r. - No.

d. - Come mai non consegnaste alle Autorità italiane i nastri radar della Saratoga?

r. - Noi nell'Ambasciata non abbiamo visto mai i nastri.

d. - Voi avete creato un gruppo di lavoro nell'Ambasciata.

r. - Sì.

d. - Sapete che la Saratoga aveva dei nastri radar e non ve li siete fatti dare?

r. - No, no, no non sapevamo dei nastri.

d. - Ma il comandante Flatley il comandante della Saratoga, appunto, ha detto che lui li ha consegnati a qualcuno, a qualche superiore, a chi allora?

r. - Forse, questi nastri sono andati al Comando della 6^a Flotta.

d. - E non vi ha neanche comunicato che cosa c'era su questi radar, su questi nastri?

r. - No. Forse hanno detto che non c'era un aereo americano in volo, solo questo, ma sull'altro niente.

d. - C'era qualche aereo radar, qualche Awacs in volo quella sera?

r. - No, non c'erano.

d. - Per anni gli Stati Uniti hanno sempre risposto che non c'erano velivoli in volo nella zona dell'incidente. Invece adesso abbiamo scoperto che c'era un aereo che sorvolava Lamezia Terme e un secondo aereo americano da Sigonella partì mezz'ora dopo l'incidente al DC9.

r. - Sì.

d. - Ecco, come mai questa disinformazione?

r. - Perchè noi abbiamo fatto l'indagine solamente sull'argomento di un aereo da combattimento che poteva abbattere questo aereo italiano. Non su quello di passeggeri eccetera.

d. - Ecco, ma perchè questo dubbio, questo sospetto che il DC9 fosse stato abbattuto da un aereo?

r. - Non c'erano dubbi, era solamente perchè voi... cioè gli italiani, hanno chiesto a noi se c'era un aereo che poteva abbattere questo aereo italiano e noi abbiamo fatto la ricerca per sapere se c'era.

d. - Ma questo tipo di richiesta da parte dei militari italiani è stata ripetuta anche nei giorni successivi o era soltanto la richiesta della prima notte dell'incidente?

r. - No, no, no anche nei giorni successivi, perchè abbiamo parlato ogni giorno, quasi ogni ora con loro a sapere noi abbiamo scoperto questo o no, o sì, abbiamo parlato con loro.

d. - E l'Aeronautica italiana vi ha mai chiesto di indagare su un missile?

r. - Io penso, penso di sì.

3. Le testimonianze rese da Coe e da De Angelis.

L'intervista era stata effettuata il 30 ottobre precedente in un circolo sportivo della città del Texas ove Coe al tempo risiedeva.

Coe, riferisce sempre De Angelis, non s'è limitato a rispondere alle domande dell'intervista, ma ha anche parlato, fuori della ripresa, di altre circostanze sempre relative alla questione di Ustica. Ha indicato quali fossero gli ufficiali dell'Aeronautica Militare italiana, con i quali egli aveva avuto rapporti per le ricerche conseguenti il disastro. Costoro erano Adriano Piccioni e Claudio Coltelli, entrambi capitani in servizio al SIOS, ovvero al 2° reparto dello SMA. Ha escluso che egli potesse parlare in genere direttamente con Tascio, giacché questi era a lui superiore in grado. Con Tascio aveva rapporti Biankino, l'Addetto aeronautico, cognato di esso Coe e morto per infarto nel '90. Proprio in virtù del rapporto di affinità, era messo al corrente da Biankino, di quei particolari della vicenda di Ustica di cui non veniva a conoscenza direttamente.

Coe gli ha riferito anche i nomi degli ufficiali americani che avevano lavorato con lui nel gruppo costituito per le indagini sul disastro di Ustica. Per la Navy c'era il comandante William Mc Bride, per i Marines tal William Mac Donnell, per la CIA tal Clarridge, capo stazione a Roma al tempo. Sulle modalità attraverso cui l'Ambasciata era stata informata del fatto, non ricordava se avesse fatto da ponte l'ufficiale di guardia o se egli stesso avesse preso la telefonata dell'Aeronautica Militare italiana.

Ricordava infine che l'Ambasciatore aveva disposto, sempre nell'ambito dell'inchiesta ordinata, una check-list di tutti i missili di cui erano dotate le forze americane in Italia. Aggiungeva come commento alla vicenda che se la Francia fosse stata coinvolta nell'evento di Ustica, sarebbe stata capace di mantenere il segreto sull'affare. Rispondeva, sulla possibilità della Marina degli Stati Uniti di procedere a ricognizione fotografica del relitto del DC9, che un'operazione del genere sarebbe stata possibile - prescindendo dalla possibilità tecnica, ovviamente data per scontata - in virtù degli ottimi rapporti esistenti tra il suo Paese e l'Italia. (v. esame De Angelis Massimo, GI 15.11.91).

Dall'intervista e da quanto riferito in aggiunta ad essa emergono chiarissime le seguenti circostanze. Coe la notte del 27 giugno 80, ha ricevuto una telefonata con la quale gli si chiedeva se c'erano in volo velivoli americani su Ustica o comunque nel Mediterraneo, ovviamente all'ora dell'incidente e nei tempi circostanti. Egli s'è informato a Ramstein, ovvero al Comando Generale per l'Aeronautica degli Stati Uniti in Europa e da qui ha ricevuto risposta che non v'era nessun aereo in volo nel Mediterraneo. Ha chiamato poi il Comando Generale per la Marina a Bagnoli. E quindi le diverse basi americane, sia dell'Aeronautica che della Marina in Italia: Aviano, Decimomannu, Napoli, Sigonella. L'indomani, 28 giugno 80 sabato, l'Ambasciatore, cioè il capo della legazione in persona, ha formato un gruppo composto da rappresentanti di tutti gli uffici dell'Ambasciata. L'indagine è durata per giorni e ha preso in considerazione anche l'ipotesi di lancio di un missile, aria-aria e superficie-aria. Il gruppo ha avuto rapporti con il 4° ufficio del SIOS; rapporti quotidiani, ed ogni giorno molteplici, quasi ogni ora. Nel corso di questi rapporti da parte italiana s'è chiesto anche di indagare sull'ipotesi dell'abbattimento per missile.

L'intervista si svolse in italiano, lingua che Coe conosce molto bene al punto da parlarla correntemente; durò un'ora. La visita nel circolo, secondo De Angelis, prese circa due ore. In questo nuovo esame il teste ribadisce che i nominativi di Coltelli e Piccioni gli erano stati dati da Coe fuori dell'intervista durante il commento ed egli li aveva trascritti sull'agenda che usava in quell'anno. (v. esame De Angelis Massimo, GI 23.10.92).

A distanza di pochi giorni De Angelis ha rinvenuto l'agenda del 91 e così s'è potuto constatare - acquisendo altresì agli atti la copia di quella pagina - che sotto il giorno 30 ottobre, in corrispondenza del tempo in cui il giornalista si trovava negli Stati Uniti per l'intervista in questione, sono riportati, oltre il nome di Dick Coe e Mckinney - che è la città di residenza di quest'ultimo, ove s'è svolta l'intervista - i nomi dei capitani Adriano Piccioni e Claudio Coltelli e quindi per la Navy William Mc Bride e per i

Marines William Mac Donnell (v. esame De Angelis Massimo, GI 18.11.92 e documenti allegati).

Piccioni e Coltelli indicati da Gatti e da De Angelis, negheranno ogni rapporto per Ustica con gli Americani, come si vedrà in seguito. Diverso l'atteggiamento dell'ufficiale americano Mc Bride indicato sullo stesso foglio d'agenda (insieme all'ufficiale dei Marines Mac Donnell, non escusso), ma su questo infra.

Coe più volte esaminato, modificherà in alcuni punti la sua versione dei fatti rispetto al testo dell'intervista e rilascerà per telefono dichiarazioni a Piccioni, registrate ed esibite a questo Ufficio, in contrasto con le dichiarazioni di De Angelis. Chiamato quindi a confronto con De Angelis, negli Stati Uniti nel corso della esecuzione di commissione rogatoria, fu impedito a comparire da avverse condizioni meteorologiche. Disposto nuovo confronto con modalità telematiche, stando il teste statunitense a Dallas e quello italiano a Roma, questi ha consentito all'atto, mentre il primo ha rifiutato. Su tutta l'evoluzione del comportamento di Coe si ritornerà, approfondendo, nel prossimo paragrafo.

Qui, a chiusura di quello di De Angelis, giova ripetere che questo testimone ha sempre confermato la sua versione dei fatti; versione peraltro coincidente con quella di Gatti e con quella dello stesso Coe quale appare dal filmato dell'intervista, filmato consegnato dallo stesso De Angelis e in cui risultano sia i tempi morti che le ripetizioni delle scene sbagliate; e confortata dallo scritto sull'agenda. Testimone, il De Angelis, che s'è sempre dimostrato disposto a sostenere il confronto con Coe, comparendo sia a Washington il 10 dicembre 92 nella sede del Dipartimento di Giustizia che a Roma il 22 febbraio 93 nella sede di questo Ufficio. (v. confronto De Angelis-Coe, GI 22.02.93).

Coe escusso una prima volta, già alla prima domanda, quella di semplice conferma del contenuto delle sue dichiarazioni a De Angelis, inizia un uso del modo condizionale che connoterà tutti i suoi esami. Questa è la sua risposta "confermerei quello che ho detto. Non sono sicuro di cosa fu riportato all'ultimo quando venne presentato alla televisione italiana - quale parte fu tagliata e quale mostrata, così... sì, parlai con lui comunque". Quindi sulle modalità del contatto "...in qualche modo ricevemmo una telefonata dal Governo italiano o dalla Marina italiana o dall'Aeronautica italiana e non ricordo chi abbia chiamato l'Ambasciata..." Non ricorda quando fu ricevuta la telefonata; riferisce però che quando l'Ambasciata è chiusa c'è un solo ufficiale "on duty" per tutti gli Addetti militari ed egli quella sera non era "on duty". Afferma, poi che al mattino successivo "chiamammo la NATO da parte dell'Aeronautica attraverso Ramstein. Mc Bride da parte sua,

chiamò un assistente (inc.) alla 6^a Flotta”. Come si nota anche qui la risposta è data al plurale, mentre appare che ciascun ufficiale chiama la Forza di appartenenza e quindi a rigore egli avrebbe dovuto usare il singolare, come lo ha usato per Mc Bride.

Alla risposta successiva già abbandona il caso specifico e riferisce una sorta di regola generale “quando succede una cosa in genere, noi all'Ambasciata, cioè l'Ambasciatore decide di organizzare un gruppo piccolo - due o tre persone - per lavorare e scoprire cosa è successo...”. Quindi inizia la trasformazione delle sue risposte, avviene la metamorfosi del suo discorso in ipotetico “... e questo è ciò che dissi a Massimo - De Angelis nde; - quando mi chiese “cosa facesti con le informazioni?”, normalmente se qualcosa come questa fosse stata domandata anche attraverso il Dipartimento di Stato, il Dipartimento di Stato avrebbe formato un gruppo di persone per preparare una relazione in merito all'interno dell'Ambasciata. Normalmente se avesse avuto a che fare con le forze militari, sarebbe stata la sezione degli affari politico-militari a presiedere il gruppo...”. Poi continua “normalmente ciò che noi faremmo, se arrivasse una domanda dall'Ambasciata nel suo insieme sarebbe di formare un piccolo gruppo di lavoro...”.

Segue un'alternanza tra il modo indicativo e quello condizionale “... ero l'addetto aeronautico aggiunto e parlai con l'Aeronautica degli Stati Uniti”. “Normalmente passavamo le informazioni o a colui che era il responsabile del gruppo, che in questo caso penso fosse Steve May...”. Alla domanda, precisa. su chi contattò oltre Ramstein, in particolare per avere l'informazione che non c'era in volo nessun aeroplano dell'USAF, risponde “normalmente avrei chiamato Ramstein” e dopo aver preso tempo “non posso dirvi con esattezza chi chiamai” e così di seguito. Alla domanda su quando fu costituito il gruppo, dapprima la risposta netta, poi la “sfumatura”: “il giorno dopo. Penso fosse il giorno dopo”. Alla domanda su quanto durò il lavoro di questo gruppo dapprima una risposta incerta, poi in via ipotetica la riduzione al minimo “non ho nessun appunto che mi dica per quanto tempo andò avanti. Penserei per uno o due giorni fino a quando non avemmo una risposta completa, e poi se ci avessero fatto ulteriori domande, noi saremmo tornati a riunirci nuovamente”.

Ammessi che il gruppo s'è costituito in conseguenza di una richiesta proveniente dalle Autorità italiane, non sa dire con esattezza chi formulò la richiesta. Accolla la responsabilità dei contatti a Steve May, ma non sa dire quali fossero i suoi referenti italiani, gli uffici che ponevano le “domande”, se cioè fosse il Ministero degli Affari Esteri o quello della Difesa o altro Ente. Alla precisa domanda se vi fosse un rapporto diretto tra l'Attachè

aeronautico e l'Aeronautica Militare italiana, Coe tocca una delle punte più alte della sua capacità di eludere risposte similmente precise, al punto tale da provocare la reazione del magistrato statunitense esecutore della commissione rogatoria.

Vale la pena di riportare integralmente l'evoluzione dell'interrogatorio: “Sì, c'erano diversi contatti con loro per scambio di informazioni. Dopo il 1980 chiamavamo meno spesso per ottenere i permessi aerei...” e così via per una decina di righe sulle procedure di atterraggio nel nostro Paese. A domanda specifica sui rapporti per il disastro di Ustica “non posso essere esattamente sicuro, ma penso comunque che normalmente avremmo parlato con una voce sola tramite colui che dirigeva il gruppo, probabilmente Steve May. Noi avremmo risposto a delle domande direttamente attraverso un ufficio solo, l'ufficio di Steve May”. A questo punto la reazione del Magistrato statunitense “solo al fine che le cose siano chiare, mi scusi, devo soltanto chiarire qualcosa, perché io continuo a notare che lei usa molto il tempo condizionale “che noi avremmo fatto questo”, “sarebbe Steve May”. La mia domanda è: in questo caso particolare, ci fu un gruppo? Il capo del gruppo era Steve May e lei inviò comunicazioni attraverso Steve May?; non “quella sarebbe la normale situazione?”, ma in questa particolare situazione c'era o non c'era o non ricorda?”. La risposta di Coe palesa il suo imbarazzo “non posso darle una risposta esatta ... la risposta è che non glielo posso dire con esattezza”.

A contestazione del fatto che a volte il teste continua l'uso dell'indicativo, riportando fatti storicamente accaduti come quando afferma che il gruppo fu costituito e non che sarebbe stato costituito, il Magistrato statunitense puntualizza esclamando “e questo è il problema... e allora io volevo che fosse chiarito”. Coe ribadisce più volte di non ricordare, di non ricordare in particolare di aver parlato con qualcuno del Ministero della Difesa italiano, e conclude testualmente affermando “Presumo che ci fu un gruppo di lavoro e che il gruppo di lavoro passò le informazioni a qualcuno del Governo italiano”.

Richiesto, in considerazione del fatto che egli fa riferimenti sempre non a situazioni specifiche ma a situazioni generiche, a chi facesse capo normalmente presso l'Aeronautica italiana, menziona “diversi marescialli... penso che il capitano Piccioni stesse là all'epoca. Penso che il capitano Coltelli stesse nell'ufficio all'epoca”. Questi erano nel 4° Ufficio, il Foreign Liaison Office, di cui però non ricorda il capo. Nega, poi, che sia stata fatta nel gruppo di lavoro l'ipotesi dell'abbattimento a mezzo missile. A contestazione del fatto che egli aveva riferito al giornalista italiano che era stato compiuto, su disposizione dell'Ambasciatore, un check dei missili,

risponde che la domanda dell'intervistatore era stata formulata in via ipotetica “se fosse stato chiesto, sareste andati direttamente a controllare se vi fossero missili dispersi?”. A domanda di tal sorta eguale risposta.

Anche il lavoro del gruppo viene smentito. Non più un vero e proprio lavoro di gruppo, bensì lavoro normale nel senso che ciascuno faceva il lavoro normale nel proprio ufficio e rispondeva a qualsiasi domanda di colui che era il responsabile del gruppo. A specifica domanda sui nastri radar della Saratoga, afferma che non ne ha nemmeno sentito parlare. Egli si è interessato soltanto degli aerei dell'Aeronautica e qui ammette di aver chiamato le basi dell'USAF. Dei risultati delle ricerche dell'Addetto per la Marina asserisce non si discusse nel team. Sul MiG23 lo stesso atteggiamento di cui prima “... se qualcuno avesse accennato...avremmo discusso...”.

Ammette di aver parlato con altri addetti europei e di aver ricevuto anche da loro risposte totalmente negative, e cioè che nessun aereo delle proprie aeronautiche era in volo quella sera. A domanda se queste ricerche concernessero particolari tipi di aereo, come quelli armati, risponde che furono condotte senza specificazioni, comprendendo cioè non solo caccia armati ma anche aerei da carico e da trasporto, e che la risposta fu negativa per tutti i tipi.

Quanto alle modalità dei rapporti sia con l'Aeronautica italiana che con altri enti statunitensi, afferma che furono tutti orali, nel senso che non vide mai alcuno scritto e che richieste e risposte furono fatte attraverso telefono. Per queste ragioni non gli consta l'esistenza di documentazione del gruppo.

A contestazione dell'anomalia della richiesta in sé e cioè una richiesta dell'Aeronautica Militare Italiana all'Ambasciata degli Stati Uniti, non sa dare una risposta e si trincerava entro l'ambito dell'attività da lui svolta.

Contestatogli il testo dell'intervista - attraverso la visione della relativa video-cassetta - ammette che quelle registrate sono le sue risposte. Ma abilmente specifica: queste sono le risposte date da un certo momento in poi. All'inizio dell'intervista davo, asserisce, risposte eguali a quelle di oggi. Il giornalista però mi chiese di dare risposte più “definitive” - il teste usa il termine inglese “definitive” - e così ho dato le risposte che risultano nella registrazione... dopo aver fatto l'intervista ho scoperto quello che succedeva in Italia e ho recuperato degli appunti”.

Questo è il succo di questa sorta di discolpa. Gli appunti però non sono stati mai mostrati, nè si sa cosa esattamente contenessero. L'unica parte credibile di queste dichiarazioni è quella che concerne la percezione delle conseguenze “italiane” della trasmissione. Subito dopo si confonde e dà

risposte “definitive” su alcuni temi come quello della costituzione del gruppo e quello della estensione dell'indagine sulla eventualità di un missile. Su quest'ultimo argomento mentre prima aveva risposto di non aver mai sentito ipotesi di abbattimento a mezzo missile, qui risponde “penso di sì, sì”.

Asserisce poi che l'intervista durò cinque ore, e alla domanda se si rendesse conto che dava risposte con significato preciso, risponde che se ne rendeva conto. Alla domanda conseguente, cioè se si comportasse così solo per compiacere l'intervistatore, dà una risposta altrettanto strana, che vale la pena riportare per intero: “in parte sì, cerchi di capire che per lei questa investigazione importante va avanti da molto tempo. Per me, quando il sig. De Angelis mi ha contattato non sapevo che un'indagine di questa portata si svolgesse in Italia. La mia partecipazione all'intervista era solamente per fare un favore al sig. Gatti...”. Conseguente l'amara constatazione del Pubblico Ministero “il problema è che quello che lei dice nell'intervista è più corrispondente a quello che risulta a noi rispetto a quello che ci ha detto oggi”.

Il teste continua con una serie di risposte ripetitive e in cui a volte è difficile rintracciare il filo del discorso. A proposito della domanda specifica (di De Angelis) se fossero stati presi in considerazione tutti gli altri aerei, commenta, all'esame testimoniale “c'erano Intelligence Aircrafts (aerei che registrano voci e segnali) che volavano su e giù per il Mediterraneo e i libici ne erano consapevoli. I libici pensavano che stavano per intercettare quell'aereo ed invece si trattava di un aereo civile. Di nuovo non sono in grado di dire quando ciò avvenne, posso sbagliarmi per quanto riguarda ciò che è successo, potrebbe essere prima o dopo l'incidente. Ma il Military degli Stati Uniti e dell'Italia si erano preoccupati per una possibile intercettazione da parte dei libici nella zona. C'è stato un tentativo di intercettazione. C'era il tentativo di intercettare ed era finito con l'intercettazione di un aereo civile. Non so esattamente quando è successo. Tentativo di intercettazione vuol dire che non si sono affiancati all'aereo per identificarlo, non si sono avvicinati abbastanza per poter agire... . Una intercettazione potrebbe essere di due tipi - di poter identificare l'aereo e di accompagnarlo fuori dal proprio spazio aereo, o di distruggerlo. In quel periodo i libici avevano aumentato il proprio spazio aereo; ma non mi ricordo della distanza precisa, ma l'avevano aumentato di parecchio nel Mediterraneo fino al punto di tagliare alcune rotte alle compagnie aeree... Non sono in grado di dare informazioni precise (sulla nazionalità e sul luogo in cui avvenne il tentativo d'intercettazione; nde)... (l'aereo civile; nde) ha continuato la sua rotta. Non sono in grado di dire se (aerei del tipo sopra

specificato; nde.) c'erano o se non c'erano in quel momento, le rotte costituivano materia molto classificata... Non avevo accesso ad esse (alle rotte classificate; nde) ma non perché erano classificate per me, soltanto non avevo bisogno di sapere queste cose”.

Di fronte a queste risposte si può solo dire che un teste di tal fatta, se fosse stato animato da reale volontà di collaborare all'inchiesta, avrebbe potuto apportare contributi eccezionali. Ma egli mostra invece confusione ed ingenera confusione. E' sufficiente riportare la sua risposta al quesito su come fosse entrato in possesso delle informazioni sulle tracce dei radar italiani. Egli afferma “Da Claudio Gatti. E ora ho ricevuto informazione che non è vero; apparentemente qualcuno ha un tracciato radar che io non ho mai visto”. Ricorda infine di aver seguito la vicenda dei “C130 libici in lavorazione” presso le Officine Aeronavali di Venezia, ove s'era recato di persona. Ma su questo punto in altro capitolo. (v. esame Coe Richard, GI Washington, 10.03.92).

Esaminato nuovamente l'indomani, alla domanda se avesse avuto dopo l'intervista rilasciata a De Angelis, contatti con personaggi dell'Aeronautica italiana, risponde di aver ricevuto – ma non precisa quando – una chiamata proprio da De Angelis con la quale questi gli comunicava che i generali Tascio, Bartolucci, Pisano ed altri, così come i colonnelli Piccioni e Coltelli ed altri ufficiali inferiori erano stati messi sotto processo da questo Ufficio. Per questa ragione aveva tentato di mettersi in collegamento con il Ministero della Difesa-Aeronautica, ma con esito negativo. Stesso esito nel tentativo verso l'Ambasciata USA, nella persona di tal signora Mancini, negli uffici degli Addetti. Aveva chiamato infine casa Piccioni, ma il colloquio sia con l'indiziato che con sua moglie, era stato freddo. Con il primo poche battute sul processo: se fosse vero quello che si diceva, che probabilmente si sarebbero incontrati negli Stati Uniti, infine espressioni di dispiacere per la sua posizione. Con la moglie solo convenevoli di circostanza.

Questa telefonata ovviamente deve collocarsi dopo la emissione delle comunicazioni giudiziarie, che è del 30 dicembre 91, ovvero dopo la diffusione delle richieste del PM ad opera del GR1, che è del 18 gennaio 92 - il 23 immediatamente successivo Piccioni viene convocato per l'interrogatorio - e prima dell'esame di Coe, che è dell'11 marzo 92.

Dopo la conversazione con i coniugi Piccioni, Coe, riferisce, non ha più chiamato nessuno. Ha letto però sulla stampa italiana una notizia che non è riuscito a spiegare bene, e cioè una sorta di rinvio dell'attività a dopo le elezioni dell'aprile 92. Ricorda infine una telefonata di Gatti in cui costui gli chiedeva del MiG23, e tale telefonata dovrebbe essere avvenuta nella

seconda o terza settimana di febbraio (esame Coe Richard, GI Washington 11.03.92).

Un'altra telefonata che coinvolge Piccioni avverrà il 23 settembre 92, l'indomani dell'interrogatorio di Piccioni - quello svoltosi il 22 settembre - a seguito della risoluzione della questione, sollevata nel primo, di difetto di giurisdizione di questo Ufficio e conseguente nullità di ogni atto.

Il testo di questa telefonata è stato depositato il 2 ottobre 92 dal difensore di Piccioni. Secondo quanto si legge nella produzione difensiva la comunicazione sarebbe avvenuta alle ore 01.10 a.m. (ovviamente ora italiana) del 23 settembre, e quindi alle 06.10 p.m. del giorno precedente per Dallas, Texas.

In essa Piccioni esordisce dicendo a Coe "... guarda che io ti ho telefonato perché stamattina, che oggi è il 22 se non sbaglio, sono andato dal giudice Priore che mi ha convocato e gli ho detto che tu mi avevi detto di aver rilasciato un'intervista ad un tale Gatti, non mi ricordo se dell'Europeo o dell'Espresso e ad un'altra persona; che l'int... quello che tu avevi detto era stato distorto, quasi manipolato... che nel corso dell'intervista non hai mai detto di aver parlato... che noi abbiamo parlato del problema Ustica; quindi io ho confermato che tra me e te, durante quel periodo, noi non abbiamo mai parlato del problema Ustica. Nè in avanti nè indietro. ... Ecco! E questo tu me lo confermi?". A questa domanda finale Coe risponde "Questa è la verità e la confermo".

Alle altre, quelle precedenti, aveva risposto in coincidenza con le sospensioni del discorso di Piccioni già con quattro "sì". Subito dopo il "confermo" di Coe, Piccioni esclama "oh! meno male. Perché qui si sta scatenando l'ira di Dio, si sta scatenando. Comunque questa è una cosa. Io non so come ringraziarti...".

Piccioni gli dice poi un'altra frase di rilievo "tu lo sai che noi siamo stati cortocircuitati" ed anche a questa Coe dà una risposta affermativa "sì, è esatto, io ho parlato con quelli dell'altro ufficio". Seguono richieste di conferme e conseguenti assicurazioni. Piccioni "... senti eventualmente tu quello che mi hai detto adesso saresti disposto a scriverlo?" - Coe: "sì" - Piccioni "perfetto!" - Coe "se è necessario scrivo quello che vuoi" - Piccioni "perfetto!" - Coe "e se devo venire a Roma..." - Piccioni "... preferisci che ti scriva o che ti telefoni?" - Coe "non importa nulla per me è uguale".

Questa telefonata - predisposta e concertata, come chiarissimamente emerge dalla registrazione, per la consapevolezza di essa da parte di Coe (lo riferirà nell'esame del 22 febbraio 93), per il contenuto e per le modalità sia delle domande che delle risposte - come il tenore di tutte le deposizioni di

Coe, hanno imposto un nuovo esame dell'ex ufficiale americano, avvenuto come detto nel febbraio del 93.

In questo atto Coe non chiarifica assolutamente la sue contraddittorie risposte ai precedenti esami, anzi per più versi accresce le difformità tra le posizioni assunte nel tempo e si oppone a ogni progresso della ricerca della verità.

In primo luogo riconosce le differenze tra le risposte dell'intervista a De Angelis dell'ottobre 91 e l'esame in rogatoria del marzo 92. Né vale dire a giustificazione come egli fa, che dinanzi all'Ufficio egli era sotto giuramento, così come non vale che egli possa usare il modo della certezza o quello ipotetico a seconda dell'interrogante o degli inviti che costui gli rivolge, come egli fa nel prosieguo della risposta. A quella successiva ribadisce che s'era indotto ad usare gli indicativi perché De Angelis lo aveva invitato ad essere più definitivo. Non sa dire se le prime risposte, quelle al condizionale, furono registrate, perché non è in possesso della registrazione - ma De Angelis ha depositato l'intera ripresa ed in essa non si ravvisano assolutamente risposte al condizionale né ripensamenti né inviti in tal senso. Anche sulla durata dell'intervista v'è contraddizione, giacché egli insiste che durò quattro ore, contrariamente a quanto affermato - lo si è già detto - da De Angelis. E questo sarebbe stato un altro punto su cui il confronto avrebbe potuto essere d'utilità nella risoluzione dei contrasti nelle versioni, ma Coe non ha voluto, lo si ripete, sostenerlo.

Sulla telefonata con Piccioni del settembre 92, dichiara che era consapevole della registrazione, ma quasi mettendo le mani avanti per evitare le trappole che egli presume possano essergli tese, dichiara "la conversazione durò più della registrazione".

Sulla "cortocircuitazione" non è chiaro: ma dall'insieme del testo potrebbe desumersi che il passaggio dell'informazione era accentrato dal livello politico militare. Deduzione che potrebbe essere comprovata dalla risposta che egli dà a proposito dell'altro ufficio, con il quale, esso Coe, avrebbe parlato durante le ricerche per l'evento in questione. Al contrario di quella che poteva apparire l'interpretazione più ovvia, e cioè che altro ufficio fosse un ufficio dell'Aeronautica Militare italiana, egli sostiene che l'altro ufficio era l'ufficio politico - militare dell'Ambasciata americana.

E così si persiste nel giudizio già dato su questo testimone. Coe avrebbe potuto essere un teste chiave dell'inchiesta. Era stato avvisato sin dalle prime ore delle richieste dell'Aeronautica Militare Italiana; era stato inserito nel working-group costituito dall'Ambasciatore statunitense; aveva compiuto numerosi atti di ricerca presso l'Aeronautica degli Stati Uniti; aveva tenuto i rapporti quotidiani con gli uffici dell'AM. Avrebbe potuto

rendere un gran servizio ed invece ha reso dichiarazioni contraddittorie, inattendibili, quasi tormentate.

Probabilmente permane tuttora nella società anglosassone una consuetudine di sincerità nelle deposizioni testimoniali, ma tale propensione è stata di certo contrastata da sentimenti di solidarietà che sussistono negli ufficiali di un'alleanza militare pluridecennale, come forse anche inquinata da interventi e colloqui con ambienti italiani. Ne è derivato quell'insieme di asserzioni contorte, ingarbugliate, palesemente inattendibili; tanto più inattendibili se poste a confronto con le risposte secche, decise, date a De Angelis, sulle quali v'è addirittura la ripresa filmata che non mostra mai dubbi, perplessità, sfumature al condizionale. Versione questa confermata dalla narrazione di Gatti e dall'intero contesto delle altre circostanze sulle vicende del working-group.

4. L'escussione dei componenti del working-group costituito dall'Ambasciatore statunitense.

Sulla base di quanto riferito dal maggiore Coe sul gruppo di lavoro fu, a suo tempo, rimessa commissione rogatoria alle Autorità statunitensi per l'escussione dei componenti, secondo le indicazioni dello stesso Coe, di quel gruppo. Come si ricorderà, ne facevano parte Steven May per il politico-militare, William Mc Bride per la Marina, William Mac Donnel per i Marines, Dewey o Duane Clarridge per la CIA. (Commissione rogatoria verso gli USA 20.01.92)

Clarridge nella conseguente missione non si è presentato, pur citato dalla magistratura americana, avvalendosi della facoltà concessagli da quell'ordinamento in quanto sotto processo federale (“under federal indictment”) nel caso Iran-Contra. Si presenterà invece, una volta “graziato” dal Presidente degli Stati Uniti, in una successiva missione negli Stati Uniti (v. esame Dewey Clarridge, S. Diego 20.05.94) e delle sue dichiarazioni si parlerà infra.

Mc Bride al contrario s'è presentato nella prima esecuzione delle richieste rogatorie e ha reso ampia testimonianza. Nel giugno dell'80 era assistente dell'Addetto navale. Non ricorda che il gruppo di lavoro per l'incidente di Ustica fosse un gruppo ufficiale. Ricorda comunque che furono avvisati della caduta dell'aereo e che sentirono delle voci secondo cui poteva essere stato un missile. Perciò egli immediatamente chiamò le operazioni aeree della 6^a Flotta per accertare se vi fossero aerei in volo e quali fossero.

Gli fu risposto per telefono, che la portaerei era in porto e che al momento dell'incidente non c'erano aerei in volo. Di conseguenza inviarono un messaggio al comandante della Marina statunitense in Europa, ovvero Cincusnaveur a Londra, per accertare in primo luogo se fossero a conoscenza di aerei in volo ed in secondo luogo se ci fossero stati aerei di raccolta-informazioni in volo. Anche in questo caso ricevettero risposta negativa. Non ricorda Mc Bride però quando trasmise questa richiesta. E' incerto tra il venerdì notte e il sabato, pur dando per più probabile quest'ultima ipotesi. E' comunque certo che ritornò in ufficio, nonostante fosse festivo, quel sabato, perché probabilmente era l'ufficiale in turno. In quel tempo era sua abitudine andare il fine settimana in montagna e quel sabato, ricorda, non poté raggiungere il luogo di villeggiatura a causa di quell'incidente aereo. Ricorda di aver trovato, quel sabato, Coe già in ufficio con il quale discusse del disastro.

Non ricorda come e quando abbia ricevuto la prima notizia dell'incidente. Si rammenta però di aver informato, dopo le richieste di informazione telefoniche, il suo superiore, cioè l'Addetto navale capitano Hardy Rose. Presso gli americani la memoria è più forte e sincera, ed immediatamente emerge il meccanismo di rapporto a livelli superiori. Anche sulle modalità di richieste di informazione Mc Bride è preciso: quelle alla 6^a Flotta furono fatte per via telefonica e furono rivolte al duty officer di quella Flotta, di stanza a Gaeta; quelle a Cincusnaveur per telex sempre quel sabato. La risposta da Londra pervenne - in seguito si rileverà l'importanza di questa risposta a proposito del documento già citato, quello del 23 dicembre 80 all'AG da parte di Tascio per il 2° Reparto SMA, documento cui quella risposta fu allegata - non immediatamente, ma dopo qualche giorno. L'interpello di Cincusnaveur concerneva velivoli in generale, afferma Mc Bride, e analogamente la risposta.

Contestatogli che al tempo del disastro qualche aeroplano americano era, contrariamente a quanto affermato da Cincusnaveur, in volo, risponde che forse a un certo punto le ricerche si focalizzarono su velivoli armati. Non è a conoscenza della vicenda dei nastri di registrazione radar della portaerei Saratoga.

Quanto ai rapporti del gruppo dell'Ambasciata con le Autorità italiane ricorda che erano quasi giornalieri e che comunque riferì alla Marina italiana i risultati della telefonata a Gaeta, nell'immediatezza e per telefono. La sua interfaccia alla Marina era il comandante De Michelis del SIOS di quell'arma. Non è sicuro, invece, sul destinatario della seconda risposta, quella di Cincusnaveur, giacché quando essa pervenne s'era giunti già alla convinzione che l'incidente era non militare, ragion per cui egli stima che

quella risposta potrebbe essere stata trasmessa al Dipartimento di Stato e cioè non direttamente all'interfaccia del SIOS Marina.

Quanto alle modalità di funzionamento del gruppo di lavoro, testualmente risponde: “poichè la mia funzione era in rapporto con la 6^a Flotta io avevo un interesse. Anche Richard Coe era una delle persone della Aviazione. E penso che probabilmente (inc.) l'addetto Rose partecipò marginalmente, supervisionando. Avremo coinvolto l'addetto politico militare del Dipartimento di Stato, Steve May...”.

Quanto a Jim Mac Donnell, l'altro interrogato nel corso della commissione rogatoria eseguita a marzo 92, Mc Bride dichiara che anche lui fu coinvolto, che lavorarono insieme giacchè costui stava per sostituirlo come assistente. Non ritiene che al termine del lavoro sia stato redatto un rapporto scritto. Le modalità di lavoro, aggiunge, furono comunque molto informali dal momento che nell'ambito di breve tempo si raggiunse la conclusione che non v'era coinvolgimento di militari. Non ricorda se fu compiuto un check dei missili. Per quanto concerne i rapporti con la Marina italiana, essi erano tenuti dal sostituto dell'ammiraglio Gerace, comandante Gallo e dal maresciallo Fusco.

Sulle prime informazioni ricevute ricorda che da Coe seppe - la cui fonte potrebbe essere stata il Dipartimento di Stato - che su un giornale si sarebbe parlato di missile statunitense. Il lavoro di ricerca proseguì per due o tre giorni e il gruppo di lavoro non assunse mai la dignità di commissione di inchiesta, cioè non ci furono comunicazioni scritte, elenchi di persone convocate, assegnazione di precisi incarichi; il gruppo compì le indagini nell'ambito delle specializzazioni di ciascuno (v. esame Mc Bride William, Washington 11.03.92).

Mac Donnell James Laurence Jr. non era tra le persone indicate da Coe come facente parte del gruppo di lavoro. Coe aveva indicato persona con cognome simile, Mc Donald dei Marines. Questa persona non era stata inclusa nella richiesta rogatoria, dal momento che per la sua competenza specifica con ogni probabilità aveva svolto indagini limitate. Nell'elenco delle persone citate dall'AG americana è invece incluso questo Mc Donnell, il quale al tempo di Ustica prestava servizio nell'ufficio degli addetti navali, ufficio che come egli stesso dichiara era composto da un titolare e tre assistenti. Egli di certo non fece parte del gruppo di lavoro, perchè nulla o poco ne sa. Non è indicato da Coe, come s'è detto, e Mc Bride sembra ridurre al minimo il suo coinvolgimento, perchè appare dalle sue dichiarazioni che gli fu associato, stando egli per lasciare quel servizio. Egli stesso dice che gli altri due ufficiali navali possono aver fatto parte del gruppo, e che uno di questi era sicuramente era Mc Bride, che era l'ufficiale

di servizio in ufficio mentre egli era spesso in missione fuori sede. Ricorda di aver sentito gli addetti aeronautici parlare del disastro di Ustica, ma non sa collocare nel tempo questi episodi. A richiesta di quale fossero le procedure standard nei rapporti con gli enti militari italiani, dichiara che essi intercorrevano con i SIOS d'Arma; che il punto di contatto presso l'Aeronautica era il capitano Piccioni, con il quale ha sempre lavorato; che i rapporti avvenivano tramite i messaggi spediti via telex (v. esame Mac Donnel James Laurence, Washington 10.03.92).

Di maggior interesse ai fini della ricostruzione di queste vicende relative al gruppo di lavoro dell'Ambasciata le dichiarazioni di colui che lo presiedette, ovvero Stephen May (e non Steve, come egli stesso precisa), diplomatico.

Questi ammette di aver partecipato a quello che si sarebbe chiamato, afferma, un "working group"; gruppo di lavoro costituito all'interno dell'Ambasciata americana. Lo scopo di questo gruppo, precisa, non era quello di investigare sulle cause dell'incidente di Ustica, bensì quello di redigere rapporti sulla stampa e sulle controversie politiche originatesi dall'incidente. "Quindi il lavoro del gruppo era quello di stendere i rapporti da inviare al Governo in Washington, all'inizio giornalmente, e poi meno frequentemente". Questo gruppo fu costituito il giorno dopo l'incidente. Egli come costituente del gruppo più che l'Ambasciatore ricorda il "Deputy Chief of Mission" e cioè il secondo dell'Ambasciata. Nel gruppo c'era sicuramente Coe e probabilmente certo George Resnick, non bene identificato. Egli che pure era troppo giovane per dirigere formalmente il gruppo, in virtù della sua veste di diplomatico, membro dell'ufficio politico militare, era colui che redigeva i rapporti per Washington. Nell'ambito del gruppo i contatti con le Autorità italiane erano divise secondo le competenze specifiche; gli addetti militari parlavano con le forze armate, il settore politico-militare parlava con il Ministero della Difesa e con quello degli Affari Esteri.

Ribadisce - e poi si vedrà con quale valore - il compito preciso del gruppo, quello cioè di interpretare per Washington la stampa italiana. Non ricorda se nella stessa notte del disastro pervenne all'Ambasciata una telefonata dell'Aeronautica Militare italiana. Ritorna sulle ipotesi formulate nell'immediatezza dell'incidente dalla stampa italiana, secondo cui veniva insinuato che l'Aeronautica italiana o le forze aeree della NATO, fossero coinvolte nella caduta del DC9. Su queste sue dichiarazioni concernenti le notizie nell'immediatezza e nei giorni seguenti si dovrà ritornare, giacché non sembrano assolutamente corrispondere al vero, non essendo apparse sui mezzi di informazione in quel lasso di tempo notizie del genere.

Per la ragione suddetta il gruppo si mise in moto, cioè per accertare se forze statunitensi fossero rimaste o meno coinvolte nel disastro. Ricorda in particolare che al tempo l'incidente era apparso a tal punto strano che s'era pensato anche che la causa potesse essere stata una qualche eruzione vulcanica. S'era pensato anche ai libici. Stima che sia stato fatto un check dei missili, ma asserisce che di certo non è stato compiuto nè ordinato dal gruppo di lavoro. Ogni sera si redigeva un rapporto dell'attività del giorno e si mandavano i telegrammi al Dipartimento di Stato. Il gruppo ha lavorato circa tre settimane, ma non esclusivamente, precisa, sul caso Ustica. Non ricorda però se quel gruppo di lavoro esaminò anche il caso del MiG23 caduto nella zona di Castelsilano in Calabria, rinvenuto a tre settimane di distanza dall'evento di Ustica. E' certo di non aver mai visto i nastri della Saratoga.

I rapporti con gli italiani erano orali e nonostante ci fosse molta confusione gli americani si tenevano in contatto con gli italiani “a scadenze quasi regolari”, anche se informali, senza antagonismo, accomunati dall'impegno di scoprire le cause dell'incidente. In effetti lo scambio di notizie e di risultati c'è stato, e non solo con le Autorità militari, ma anche con quelle civili e cioè con il Ministero degli Affari Esteri, composto da membri del servizio diplomatico. Tra i militari ricorda l'ufficio del Capo di Stato Maggiore della Difesa. Dopo aver narrato le sue incombenze durante la visita di Stato del presidente Carter in Italia - su cui si dovrà tornare quando si prenderà in esame la vicenda dei C130 libici delle Officine Aeronavali di Venezia - specifica le classificazioni dei suoi rapporti a Washington: alcuni, quelli con notizie di stampa senza classifica; quelli con commento con la classifica di riservato; quelli che riportavano conversazioni con ufficiali del Governo italiano con la classifica di riservato o addirittura segreto.

Sulla vicenda è stato esaminato, come già detto, anche il Capo della Stazione CIA a Roma in carica all'epoca. Di costui, Dewey Clarridge, detto Duane, si era chiesta l'audizione sin dal 92 (v. rogatoria USA 20.01.92), ma per lungo tempo non era stato possibile compiere l'atto a causa dello stato di imputato assunto dal teste nella procedura statunitense Iran-Contra. Solo quando egli ed altri nella medesima posizione sono stati prosciolti per effetto di decreto del Presidente degli Stati Uniti, si è potuto procedere alla sua escussione, avvenuta in territorio USA nel 94.

Clarridge ha risposto ad una serie di domande sul disastro di Ustica e sulla rivendicazione Affatigato. Ha confermato di essere stato contattato dal giornalista Gatti più volte per telefono e di averlo incontrato da ultimo nel febbraio del 94 al ristorante italiano Bice - molto caro - di New York. Ha

ricordato la campagna di esecuzione compiuta a danni di libici o oppositori dell'80, riconoscendo peraltro che due degli uccisi erano suoi agenti. Non ha messo però in rapporto questi fatti con la strage di Ustica, così come non ha messo in contatto questa strage con quella immediatamente successiva della stazione di Bologna, giacchè non vi erano sensazioni né informazioni che l'evento di Ustica fosse stato cagionato da un atto terroristico. Ed in tal senso erano anche le notizie che egli riceveva dai Servizi italiani, sia il S.I.S.MI che il S.I.S.DE. La sua Stazione aveva rapporti con quasi tutte le divisioni del S.I.S.MI, ed egli di persona ne aveva principalmente con il Direttore Generale Santovito (v. esame Clarridge Dewey, GI 20.05.94).

A dire il vero il Servizio cui esso Clarridge apparteneva e altri Servizi di Intelligence statunitensi hanno prodotto - e non poteva essere altrimenti, nonostante più volte sia stato affermato che il disastro di Ustica fosse stato un non-evento - numerosi documenti. Questi documenti pervenivano agli atti solo dopo anni, nel settembre del 92 a seguito di richiesta alle Autorità USA (v. commissione rogatoria 20.01.92). Venivano anche acquisiti attraverso un teste, Incerti Corrado giornalista di "Panorama", che li aveva a sua volta acquisiti attraverso il Freedom of Information Act, e utilizzati in un articolo del suddetto periodico dal titolo "USA e insabbia". (v. esame Incerti Corrado, GI 02.03.93).

Di fronte a tale situazione probatoria i due chiamati in causa, gli indiziati Coltelli e Piccioni, opporranno una recisa negativa.

"Non ricordo - afferma Piccioni - se nei giorni successivi (al disastro di Ustica; nde) avemmo contatti con l'Ambasciata degli Stati Uniti, ma sono portato ad escluderli, almeno per quanto riguarda la mia persona. Abbiamo fatto ricerche su carteggi esistenti in ufficio, ma non abbiamo trovato alcuna traccia di documentazione relativa a contatti con l'Ambasciata. Queste ricerche sono state fatte a più riprese a partire dal 90". (v. esame Piccioni Claudio, GI 18.09.91).

"Ritengo - dichiara Coltelli - di non aver chiamato nè ricevuto chiamate dall'Ambasciata americana per il fatto di Ustica...". Esclude di aver parlato con costoro (con Coe e Biankino; nde) di Ustica per ragioni di ufficio. (v. esame Coltelli Adriano, GI 18.09.91).

Questo l'atteggiamento che cagionerà le comunicazioni giudiziarie per falsa testimonianza. Più elaborate le discolpe, quando verranno interrogati in tale qualità. Ma su tali atti nella parte relativa alle posizioni degli imputati e degli indiziati.

5. L'attività svolta dal 2° Reparto.

Prima di iniziare ad esaminare le attività di tale 2° Reparto che si concretizzarono in documenti, occorre premettere che l'Aeronautica ha sempre tentato di minimizzare l'attività del SIOS; una conferma diretta viene dalle audizioni del responsabile del 2° Reparto nel 1980, il generale Tascio. Questi, nel corso di audizioni parlamentari, ribadiva che il suo Reparto, su Ustica, aveva avuto una posizione assolutamente marginale, non aveva posto in essere alcunchè di propria iniziativa, non aveva partecipato a niente. I suoi compiti erano quelli di tenere aggiornata la situazione delle forze aeree potenzialmente ostili; non gli competeva l'“informazione” e neppure la “sicurezza”. Solo quando fu interrogato una seconda e terza volta cominciò ad emergere, sia pure con difficoltà, il ruolo non secondario del SIOS e dei Servizi.

La documentazione reperita presso il 2° Reparto SIOS, relativamente all'incidente del DC9 Itavia, appare “povera” rispetto all'evolversi della situazione e degli accertamenti richiesti dal Capo di Stato Maggiore sin dalla mattina del 28 giugno 80. Basti pensare che il primo atto ufficiale redatto dal 2° Reparto in merito all'incidente è solo del 9 agosto 80 e consiste nella trasmissione, al S.I.S.MI e al Sottocapo di Gabinetto della Difesa – il generale Pugliese della relazione relativa al sopralluogo effettuato all'aeroporto di Boccadifalco il 4 luglio 80 dal colonnello Bompreszi e dal maresciallo Zecchini unitamente al tenente colonnello Argiolas del 3° Reparto; relazione vistata e siglata dal Capo Reparto, generale Tascio, il 16 luglio 80.

Nel mese di luglio 80 oltre alla relazione del sopralluogo redatta dal personale del 3° Reparto e vistata come già detto dal Capo Reparto il 16, risulta la trasmissione il 22, per conoscenza, di un messaggio relativo alla documentazione richiesta dal PM Santacroce all'ITAV. Non sono stati rinvenuti appunti “interni” del Reparto relativi alla vicenda riferiti al citato periodo. Però alcune annotazioni manoscritte dal generale Tascio nel suo quaderno-agenda del mese di luglio 80 inducono a ritenere che vi sia stata un'attività più intensa, collegata in particolar modo con personale del Servizio militare.

Deve ricordarsi che il 18 luglio 80 fu rilevata la caduta del MiG23 libico nell'agro di Castelsilano (CZ), evento del quale sia il personale del 2° Reparto che il generale Tascio si occuparono in prima persona.

Tante saranno le coincidenze che si realizzeranno intorno a questo episodio, del quale però si parlerà diffusamente in altro capitolo. Tra le altre il fatto singolare che il generale Tascio avesse scelto per le sue vacanze, dal 1° fino al 30 agosto dell'80, una località sita nella stessa provincia di caduta

del velivolo libico, cioè Nocera Tirinese (CZ). In merito l'ufficiale ha dichiarato che la scelta era già stata effettuata molto tempo prima dell'incidente e non perché da quel Comune potesse essere facilmente raggiungibile la zona di caduta del MiG23 e così seguire l'evolversi dei relativi accertamenti. Altresì è stata riscontrata agli atti amministrativi una richiesta del generale di rimborso del biglietto aereo sulla tratta Roma-Lamezia del 10 agosto 80. Da ciò si è dedotto che l'ufficiale in quel periodo si trovava a Roma, versione confermata dallo stesso che afferma di aver partecipato al funerale di un proprio congiunto. Anche in quest'ultima circostanza è singolare il fatto che proprio il 9 agosto, il suo vice capo Reparto, colonnello Bomprezzi, predisponga ed invii al S.I.S.MI e al Sottocapo di Gabinetto della Difesa quella relazione del sopralluogo a Boccadifalco effettuata 36 giorni prima. Ciò induce a stimare che sia stato proprio il generale Tascio a far trasmettere quella documentazione, importante ma ancora giacente agli atti del SIOS, e non il colonnello Bomprezzi.

6. I personaggi del 2° Reparto che hanno avuto ruoli di rilievo.

I personaggi del 2° Reparto SIOS che hanno avuto un ruolo di primo piano nella vicenda del DC9 sono oltre il generale Tascio, il colonnello Bomprezzi e i due ufficiali Piccioni e Coltelli, quest'ultimo nel periodo in questione capo della segreteria del Reparto.

Nell'ultimo periodo dell'istruzione, cioè tra il '96 e il '97, sono stati escussi anche altri ufficiali e sottufficiali in servizio al SIOS nell'80, ma tutti hanno escluso una loro attività connessa con l'incidente del DC9 Itavia mentre hanno ricordato qualche loro coinvolgimento con l'incidente del MiG23 libico.

Parte del materiale documentale d'interesse sequestrato, relativo all'incidente del DC9 Itavia e riferito all'80, consiste nella relazione del sopralluogo effettuato a Boccadifalco il 4 luglio; nella relazione effettuata il 19 agosto 80 relativa al sopralluogo sempre a Boccadifalco per il rinvenimento di un casco antirumore; negli atti relativi al rinvenimento del radio - bersaglio nella zona di Acquadolci (ME) il 20 settembre 80; nelle relazioni interne del 3 e 15 ottobre per un parere su quanto elaborato già dal 3° Reparto, sul sequestro e la decifrazione dei nastri di Marsala in rapporto al segreto militare; la lettera del 23 dicembre 80 originata dal 2° Reparto e

trasmessa al PM Santacroce con allegato il noto messaggio di Cincusnaveur per copia conforme. Argomenti tutti trattati nel capitolo del 3° Reparto, ma che per alcuni particolari aspetti devono essere presi in considerazione anche in questo.

Fino al 4 luglio 80 il 2° Reparto sembra non porre in essere alcuna attività al riguardo dell'incidente occorso al DC9 Itavia; e in effetti non risulta alcun documento o dichiarazione in tal senso, nemmeno delle attività dei referenti del gruppo di lavoro dell'Ambasciata americana.

Quel 4 luglio, il colonnello Bomprezzi e il maresciallo Zecchini, raggiungono unitamente al colonnello Argiolas del 3° Reparto, presso l'hangar di Boccadifalco per prender visione dei reperti del velivolo precipitato al largo di Ustica. Sul posto era ad attenderli il capitano Pace Andrea, comandante del 31° sottonucleo SIOS di Catania.

Quali fossero i reperti visionati, lo riferisce Bomprezzi: "...si trattava di spezzoni di rivestimento della fusoliera...di uno o due sedili della cabina di pilotaggio...di una radio sonda meteorologica, che non aveva nulla a che fare con il velivolo precipitato... Il rapporto della missione fu fatto dal colonnello Argiolas, che apparteneva all'Ufficio Sicurezza al Volo...io presi parte alla missione come osservatore per il 2° reparto, in quanto interessato ...al rinvenimento di relitti di un qualche interesse aeronautico. Zecchini fu comandato ad accompagnarci". (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 11.03.91).

Sulle motivazioni che portarono a quel sopralluogo, Argiolas ha riferito: "...C'era stato detto che c'era la possibilità che si fosse un seggiolino di velivolo da caccia. Non vediamo il velivolo da caccia...", "... fotografammo i salvagenti che erano di tipo marinaio con le scritte...i seggiolini del DC9 sono dei tubi metallici più o meno raccordati tra di loro... sono andato lì in quanto capo della Terza Sezione Reparto ...". (v. esame Argiolas Giampaolo, GI 06.10.95).

Alla missione prese parte, in qualità di accompagnatore, anche il maresciallo Zecchini del SIOS, "...ho preso parte ad una ..missione a Palermo, accompagnai il colonnello Bomprezzi e il colonnello Argiolas... raggiungemmo l'aeroporto di Boccadifalco, ove erano custoditi in un hangar pezzi di aereo ripescati dopo l'incidente di Ustica. I pezzi furono visionati dagli ufficiali ... Io nella missione non avevo alcuna funzione specifica; dovevo solo prestare assistenza agli Ufficiali..." (v. esame Zecchini Cesare, GI 11.03.91).

Alla partecipazione del sottufficiale è legato un episodio curioso, riportato anche nell'agenda di Argiolas; durante il sopralluogo l'ufficiale del 3° Reparto scatta delle fotografie senza accorgersi che all'interno della macchina fotografica non c'è pellicola; lo Zecchini aveva però effettuato

delle fotografie per proprio conto, fotografie che verranno allegate alla relazione inviata al vice Capo di Gabinetto del Ministro della Difesa, generale Pugliese, e al Capo del S.I.S.MI.

Deve segnalarsi a questo punto la palese reticenza del capitano Pace Andrea, responsabile del Servizio della Forza Armata in Sicilia dal 1980 al 1994; l'ufficiale, comandante del 31° sottonucleo SIOS di Catania, escusso per la prima ed unica volta il 25.03.97, ricorda di aver accompagnato due ufficiali presso l'aeroporto di Boccadifalco per visionare dei reperti di un aereo che non erano quelli del DC9; ricorda solo che un suo dipendente, il maresciallo Lollino dei CC., aveva accompagnato un ufficiale del 41° Stormo per ritirare un relitto di probabile aereoversaglio presso la Stazione CC. di Acquadolci, in un periodo di tempo che non sa indicare; non ha memoria della visita del giudice Santacroce a Marsala nell'ottobre 80; dichiara di non conoscere gli ufficiali Bomprezzi e Argiolas, ma aggiunge che potrebbero essere quelli da lui accompagnati a Boccadifalco. Gli viene fatto presente che il sopralluogo a Boccadifalco aveva come scopo la visione dei reperti del DC9 Itavia e risponde di non esserne a conoscenza; non gli sembra che sia mai esistita una cartella, presso il 31° sottonucleo, ove fossero conservati documenti relativi alla vicenda di Ustica.

Il comportamento assunto dall'ufficiale nel corso dell'esame testimoniale è stato di somma reticenza. Ancor prima che venisse posta la domanda o comunque gli venissero ravvivati nella memoria i fatti dell'epoca, la sua risposta era sempre e comunque "non ricordo". Deve rammentarsi che l'ufficiale per 14 anni è stato il comandante del SIOS in Sicilia, per cui non è assolutamente credibile quando afferma di non ricordare alcuna attività inerente l'incidente del DC9 Itavia. La circostanza più evidente è quella relativa al sopralluogo a Boccadifalco il 4 luglio 80. L'ufficiale, già avvisato da Roma il giorno prima, preleva il personale proveniente da Roma, Bomprezzi ed Argiolas, lo accompagna in un hangar dove sono depositati i relitti del DC9 Itavia che solo egli conosce unitamente al comandante dell'Aeroporto, e nonostante tutti questi elementi di fatto, confortati anche documentalmente, afferma di non ricordare. Anche in relazione alla visita del PM il 3 ottobre al CRAM di Marsala concernente il sequestro dei nastri, il Pace, pur trovandosi nei giorni precedenti e successivi a Trapani e Marsala, afferma di non averne alcun ricordo.

Nell'agenda di Tascio viene riportato in data 4 luglio 80: "Bomprezzi-Argiolas Tutte balle su velivoli militari: seggiolino=DC9 giubbotto= da marinai + + ship - radio portatile per piloti= apparato radiosonda meteo-polistirolo - contenitori per boe sonore a niente a che vedere - - rottami chiaramente del velivolo seggiolino del pilota frantumato".

L'appunto sulla missione viene redatto in data 9 luglio da Argiolas; il 10 viene posto alla visione di Melillo e Ferri con l'annotazione che sarà il 2° Reparto a trasmetterlo sia al S.I.S.MI che al Gabinetto della Difesa.

Il 16 luglio 80 il generale Tascio dà disposizioni al 3° Ufficio di preparare l'appunto redatto da Argiolas con lievi modifiche e di inviarlo al generale Pugliese e al S.I.S.MI; cosa che avviene in data 9 agosto a firma di Bomprezzi.

In data 21 luglio perviene per conoscenza dall'ITAV il decreto di sequestro della Procura di Roma datato 16.07.80; il SIOS non pone in essere alcuna attività.

Il generale Tascio nel corso di una audizione in Commissione Stragi minimizza i rapporti con il S.I.S.MI, riferendo che “ciascuna Forza Armata può fornire al S.I.S.MI competenze tecnico-operative nel quadro delle attività assegnate” (v. audizione Tascio Zenò, Commissione Stragi 26.07.89). Questi contatti di carattere generico e limitato vengono però smentiti da una annotazione riportata nell'agenda di Tascio sotto la data del 28 luglio 80, annotazione dalla quale emergono chiaramente i contatti del SIOS con il S.I.S.MI: “...Notarnicola 28 1100 - un suo Uff.le qui - Sparsa la voce ad alti livelli - DC9 Ponza, tracce registrate - Un Uff.le si è mosso subito e testimonierà...” (v. agenda Tascio seq.). L'alto ufficiale a proposito di questa annotazione, affermerà di non ricordare alcunchè. (v. interrogatorio Tascio Zenò, GI 04.03.97).

Deve esser detto che il 29 luglio 80 il S.I.S.MI acquisisce tramite il suo Centro di Bari i tracciamenti radar concernenti la caduta del DC9 Itavia e del MiG23 libico; documentazione prelevata direttamente dal maresciallo Maraglino del Nucleo S.I.S.MI di Taranto, con due distinte missive, entrambe di risposta a richieste formulate per le vie brevi: con la missiva del 29.07.80 veniva trasmessa copia delle registrazioni dei tracciamenti radar di Marsala e di Licola in forma alfa-numerica nonché copia della carta concernente i ritrovamenti dei relitti del velivolo Itavia; con la seconda veniva trasmessa copia dei tracciamenti radar concernenti il giorno di caduta del MiG.

Lo stesso 29 luglio 80 il S.I.S.MI prepara un appunto interno, “per il Signor Direttore del S.I.S.MI”, a firma del colonnello Notarnicola avente ad oggetto: “Disastro aereo per la caduta di un DC9 Itavia sulla rotta Bologna-Palermo”, nel quale, dopo un vago riferimento ad illazioni apparse sulla stampa sulle cause dell'incidente, al punto b), viene fatto riferimento al SIOS, che per mezzo del suo Capo Reparto ha: “... precisato che traccia del volo dell'aereo é stata registrata dal ROC di Martina Franca ed é stata consegnata alla Magistratura; - precisato che dalla registrazione non si rileva

alcun indizio che possa suffragare un'ipotesi di collisione..."; escluso "... che nella zona del disastro fossero in volo contemporaneo altri velivoli precisando al riguardo che un altro aeromobile era transitato ... a cinque minuti di distanza dall'aereo dell'Itavia ... ad un'altezza di circa 10.000 metri superiore..."; acconsentito "...a ricercare copia della registrazione ...presso il ROC di Martina Franca..." (v. nota S.I.S.MI 04/263/3^ del 29.07.80 – decreto esibizione 08.10.91).

In quel momento i plottaggi di Licola e Marsala erano già stati trasmessi dal 3°ROC; ma la sede centrale del S.I.S.MI non ne era ancora in possesso perché in viaggio da Bari a Roma.

L'argomento relativo all'appunto del 29 luglio 80 e il disconoscimento della nota e della firma da parte del generale Notarnicola, verrà trattato in altro capitolo.

Successivamente perviene al SIOS una missiva del S.I.S.MI datata 8 agosto 80, nella quale viene richiesta l'interpretazione dei dati di plottaggio di Licola e Marsala; in effetti un "aiuto" da parte del SIOS era necessario, avendo confuso quel Servizio l'orario zulu con quello locale, alterando in questo modo tutti i movimenti dei velivoli di due ore. Questa errata interpretazione del capitano Masci - della 1ª div. S.I.S.MI - aveva purtroppo preso corpo in un appunto per il Direttore del Servizio datato 6 agosto 80; l'errore venne emendato il 28 agosto 80 quando il S.I.S.MI elaborò un appunto per il Direttore del Servizio - a firma del colonnello Lombardo - in cui si precisava che i "dati esplicitati" nell'appunto del 6 agosto non erano corretti, perché all'ora iniziale e finale andavano aggiunte due ore; e vi si affermava inoltre che l'analisi dei dati di plottaggio faceva escludere "categoricamente" l'ipotesi di possibili collisioni del DC9 con altro velivolo "ancorchè non identificato".

Il 9 agosto viene inviato un appunto diretto al Gabinetto della Difesa (c.a. generale Pugliese) e al S.I.S.MI nel quale è inserita la relazione del sopralluogo a Boccadifalco del 4 luglio.

Il 13 agosto 80 il 3° ROC trasmette al SIOS, che aveva richiesto per le vie brevi la trasposizione su carta dei plottaggi al citato ROC, sei cartine riproducenti lo sviluppo delle tracce inviate in data 8 agosto.

Il 14 agosto le cartine trasmesse dal 3° ROC vengono inviate al S.I.S.MI.

Di tutta questa attività, nonostante il copioso materiale documentale che comprova i contatti con il Servizio, il generale Tascio non ha rammentato nulla, limitandosi a prendere atto della annotazione da lui apposta sul diario il 28 luglio 80. Tuttavia da un appunto del S.I.S.MI inviato all'on. Mazzola il 18.12.80, nota alla quale verrà apposta la data del

23.12.80 al suo rientro in Divisione, emerge che “le valutazioni del SIOS/AM avanzate in via riservata... portano ad individuare nelle carenze strutturali del velivolo le cause del disastro” (v. appunto 23.12.80 – decreto esibizione c/o 1ª Div. S.I.S.MI, 20.04.95).

Sul punto e su ogni altro riferimento all’attività congiunta tra SIOS Aeronautica e S.I.S.MI, si rimanda al capitolo relativo a questo secondo servizio. Tuttavia, brevemente, non può non essere ricordato in questa sede quale fosse il giudizio del Capo del 2° Reparto sugli appunti elaborati dal S.I.S.MI il 29 luglio e il 6 agosto 80: “dimostrano modesta dimestichezza con terminologie e procedure aeronautiche: inesattezze che lasciano chiaramente intuire il riporto e l’interpolazione da parte dell’estensore di pareri generici e non circostanziati, espressi da personale AM in circostanze certamente informali.”. Relativamente all’appunto del 6 agosto viene detto che “è costruito...sulla scorta di un sommario esame condotto con l’ausilio di personale SIOS/A conoscitore di dati riguardanti i plottaggi radar, ma non tecnico qualificato. L’intero documento si basa su un errore di lettura degli orari degli avvistamenti... . Sono rimasto colpito e disorientato per quanto si è accreditato, ma ancor più per la confusione che la lettura di questo documento ha potuto creare in chiunque...” (v.rep.57 - seq. Tascio Zeno 08.07.95).

Di tutto ciò, nonostante le forti parole di riprovazione sull’attività del S.I.S.MI e marginalmente anche di personale del Reparto da lui diretto, rimane traccia nell’agenda di Tascio, dove, come noto, al 28 luglio scriverà “Notarnicola 28 11.00 un suo ufficiale qui”.

In seguito ad un articolo del quotidiano l’Unità del 20 settembre 80, dal titolo “A Messina misterioso ritrovamento di un relitto di aereo” il generale Tascio con una nota manoscritta ordina, lo stesso giorno, al 3° Ufficio un immediato sopralluogo. Il colonnello Bompreszi a sua volta annota che ha provveduto inviando personale del nucleo con ufficiale di Catania in forma riservata.

Alle ore 22.00 del 20 settembre 80, il capitano Pace Andrea comandante del 31° sottonucleo SIOS di Catania, comunica al sottufficiale di servizio al 2° Reparto, maresciallo Roscetti Massimo, che alle ore 16.00 di quello stesso giorno il tenente colonnello Vignola Domenico del 41° Stormo unitamente al maresciallo CC. Lollino Vito dell’anzidetto sottonucleo aveva esaminato un relitto aeronautico custodito presso la Stazione CC. di Acquadolci (ME) rinvenuto giorni prima da persona del luogo. Viene altresì precisato che il relitto visionato, di colore arancione con struttura a nido d’ape, del peso di circa 3 kg, potrebbe essere un pilone alare di sostegno per serbatoio supplementare. Viene anche comunicato che il

reperito sarà depositato presso la direzione del distaccamento aeroportuale di Palermo Boccadifalco come ordinato dall'AG. Il sottufficiale di servizio al 2° Reparto prepara un appunto sulle notizie ricevute all'attenzione del colonnello Bomprezzi.

Sulla base di questo appunto ne viene inviato uno analogo al Sottocapo di Stato Maggiore in data 26.09.80, visto e siglato da quest'ultimo il primo ottobre successivo. Al punto 3 di detto appunto si legge che il relitto era stato visionato prima del suo sequestro da parte della Magistratura. Quanto affermato non corrisponde al vero; infatti l'ordinanza di sequestro del relitto a firma del PM Guarino di Palermo era giunta al Comando Stazione CC. di Acquedolci alle ore 12.00 del 20.09.80, ricevuta a mezzo fonogramma, mentre, come già detto, l'esame del relitto è avvenuto alle ore 16.00.

L'attività del SIOS in merito al rinvenimento del relitto in località Acquedolci impegna per settimane uomini e uffici diversi; fin dal ritrovamento, quel relitto suscitò l'interesse del Reparto: il 20.09.80 il tenente colonnello Vignola lo esamina; tra il 23 e il 27.09.80 il SIOS invia una relazione di quell'esame al Sottocapo di SMA, al Capo del 3° e 4° Reparto, nonché al S.I.S.MI, corredata di fotografie. Il 6 ottobre in una nota del 4° Reparto diretta al Capo del 2° e del 3° Reparto vengono ancora formulate ipotesi sulla provenienza del relitto; interessante è l'annotazione in calce alla nota apposta dal generale Tascio "Bisognerebbe identificare questo rottame. Vediamo se con l'aiuto dei CC. si riesce a guardarlo nuovamente insieme ad un Ufficiale del 4° Reparto". Tutto questo dimostra un interesse niente affatto secondario del SIOS per quel relitto, sul quale poco o nulla risulterà essere stato fatto all'esterno.

In data 28.10.80 viene inviato un appunto al Sottocapo relativo al relitto di Acquedolci in cui si afferma che il relitto è sicuramente parte dell'impennaggio di coda del bersaglio AQM37-A; che la ditta Meteor ne effettuò nel periodo compreso tra il 07.06.78 ed il 22.01.80 dieci lanci mediante velivolo Camberra; che i primi due bersagli erano sicuramente coccardati e non erano dotati di apparato pirotecnico per autodistruzione e che i rimanenti otto "potrebbero essere stati coccardati..." e comunque sono andati distrutti. Nell'appunto, consegnato da Castelli della Meteor, vengono evidenziati come radio-bersagli coccardati quelli lanciati in data 7 e 8.06.78 - non dotati di autodistruzione - mentre i rimanenti erano originali USA senza coccarda italiana.

Il Capo del 3° Nucleo SIOS di Bari, tenente colonnello Tramacere Luigi, il 22 dicembre 80 invia un appunto dal quale emerge il persistente interesse per il relitto di Acquedolci, trasmettendo un appunto riservato su

notizie riferite da fonte confidenziale secondo le quali il relitto sarebbe stato in connessione con l'incidente occorso al DC9 Itavia.

Soltanto sette anni dopo, in data 30.03.87, il 3° Reparto trasmette all'AG "a titolo di collaborazione", in quanto non ve n'era stata richiesta, tutta la documentazione relativa al reperto di Acquedolci custodita fino a quel momento dal 2° Reparto; nella nota non veniva però specificato che l'argomento era già stato trattato nella nota missiva del 23 dicembre 80 inviata al PM Santacroce dal generale Tascio.

A proposito della missiva in disamina, il 22 dicembre il colonnello Francesco Gaudio, Capo del 3° Ufficio, redige un appunto per il Sottocapo di Stato Maggiore sul suo incontro il PM negli uffici di piazzale Clodio avvenuto proprio quel giorno. L'ufficiale riferisce che il magistrato ha espresso l'opportunità che le notizie e le valutazioni relative all'incidente del DC9 Itavia pervengano al suo Ufficio formalmente, allo scopo di confutare meglio tesi ed ipotesi fantasiose, in quel periodo apparse sulla stampa. Proponeva, il colonnello Gaudio, di inviare le stesse informazioni inoltrate allo Stato Maggiore della Difesa il 20 dicembre 80 dal 3° Reparto a firma del Sottocapo di Stato Maggiore, lettera pervenuta per conoscenza anche al 2° Reparto.

La richiesta viene accolta e il 23 dicembre il 2° Reparto "copia", su propria carta intestata e numero di protocollo, la lettera inviata allo Stato Maggiore Difesa il 20 precedente, ma solo nei primi due paragrafi, inviandola al PM Santacroce. Nel secondo paragrafo, al comma a) si legge che viene allegato il messaggio di Cincusnaveur. Si ricorda che la vicenda del messaggio viene descritta nel capitolo del 3° Reparto; deve però qui sottolinearsi il fatto che l'unico messaggio con la data manoscritta del "3/12/80" è stato rinvenuto nella copia inviata al 2° Reparto nel dicembre 80 mentre nella nota trasmessa alla magistratura il messaggio allegato non presenta la data manoscritta. In tal senso si possono avanzare tre ipotesi: la data manoscritta era stata apposta da personale del 3° Reparto il 20 dicembre od anche da quello del 2° Reparto all'atto della ricezione il 22 dicembre; è stata volutamente nascosta alla Magistratura per motivi che non sono stati mai chiariti; è stata apposta sul messaggio in epoca successiva al 23 dicembre 80, ed anche in questa circostanza non sono state spiegate le motivazioni. Dalla copia conforme del messaggio non si evince il periodo di tempo in cui è stato originato. E' anche singolare il fatto che un documento del genere nell'ambito della Forza Armata doveva pervenire attraverso i canali esistenti al 2° Reparto, circostanza questa affermata in sede di esami testimoniali e interrogatori, ma che non ha mai trovato riscontro documentale. Al comma c) si legge che l'interruzione del nastro di Marsala

era dovuta alla dimostrazione di un operatore per la procedura del cambio del nastro. Una vera e propria falsità; solo nel settembre del 1986, il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on. Amato, per la prima volta rivelerà al Parlamento e all'opinione pubblica che l'interruzione e la sostituzione del nastro erano stati determinati da un'esercitazione denominata Synadex. Al comma e) si legge la storia del relitto rinvenuto in data 20 settembre 80 nelle acque di Messina. Innanzitutto va detto che il relitto era stato trovato il 18 settembre 80 nelle acque di Acquedolci, comune in provincia di Messina. Era stato invece esaminato e fotografato, in forma riservata, da personale dell'AM in data 20 settembre, circostanza questa che non viene riportata nella missiva. La genericità del luogo di ritrovamento ha fatto sorgere nel tempo equivoci sui reperti rinvenuti; infatti nella località di Messina era stato rinvenuto altro reperto d'interesse in quel periodo; episodi questi meglio descritti nel capitolo del 3° Reparto. Altra superficialità è quella concernente gli accertamenti compiuti dal 2° Reparto presso la ditta Meteor nell'ottobre 80, accertamenti che non vengono riportati nella lettera in questione.

Il 29 dicembre il 3° Nucleo SIOS riferisce al 2° Reparto dell'interrogatorio del maggiore Montinaro, comandante di Marsala, nel corso del quale "...è stato chiarito il motivo per cui sono emersi otto minuti di vuoto nella registrazione dei nastri del 27 giugno...".

L'11.10.83 il CESIS chiede al SIOS una valutazione sul contenuto di un articolo apparso sul Corriere della Sera l'08.10.83, ove veniva data notizia che sulla direttrice Ponza/Latina/Palermo nel gennaio 82, si sarebbero registrati episodi di mancate collisioni provocate da interferenze di aeromobili sconosciuti. Il SIOS risponde sommariamente alla richiesta affermando di non disporre di elementi completi per valutare i dati dell'ITAV (non si comprende la ragione per la quale quei dati non furono valutati direttamente dall'ITAV). La conclusione cui giunge il SIOS nella nota è sorprendente: la tesi prospettata dall'articolaista del quotidiano andava rigettata, perché anche la commissione Luzzatti l'aveva esclusa.

Il 27 agosto 86 viene emesso un appunto in risposta ad alcuni quesiti del S.I.S.MI nel quale veniva riferito che al magistrato inquirente erano stati trasmessi: due computer tape contenenti la "track history data recording" classificati "riservato"; un nastro magnetico contenente le registrazioni TBT, "non classificato"; una lettera riassuntiva redatta allo scopo di rendere il magistrato edotto sulle risultanze. La classifica "riservato" di questo documento deve essere verosimilmente attribuita ai soli fini del "segreto istruttorio", in quanto non contiene alcuna informazione inerente alla tutela di segreti di altro genere.

Il 28 agosto 86 viene trasmessa al S.I.S.MI, con carico di restituzione, la documentazione sull'incidente: copia della relazione della commissione d'inchiesta tecnica formale del Ministero di Trasporti; fascicolo prodotto a richiesta di Difesa Gabinetto, contenente copia della documentazione di competenza della Forza Armata messa a disposizione dell'Autorità Giudiziaria. A completamento del quadro di situazione si invia anche copia della documentazione tecnico - formale relativa al noto incidente di volo occorso al velivolo caccia libico, da cui si evince che i due eventi non sono tra loro correlati. Tale documentazione verrà restituita dal S.I.S.MI in data 10 ottobre 86.

Il 1° settembre 86 il S.I.S.MI richiede al SIOS i "Notam" del 27.06.80, documenti reperiti, secondo l'appunto del 3 settembre, "...direttamente presso l'ITAV..." e trasmessi al Servizio il 5 settembre successivo.

Nel 1986 si registra un ritorno di interesse da parte del S.I.S.MI per le attività poste in essere dal SIOS e dall'AM in merito alla vicenda di Ustica; ufficialmente nel telex inviato dal S.I.S.MI viene fatto riferimento ad un articolo pubblicato su l'"Espresso" il 28.07.86, ove viene riferito di un presunto "segreto di Stato" che avrebbe impedito di far luce sulla vicenda; per tale ragione vengono chieste notizie sulla presenza di documenti classificati riservati o segreti, tra il materiale richiesto e fornito alla magistratura. Il SIOS risponde in proposito che ogni riferimento alla classifica segreto, era da intendersi come "segreto istruttorio" e che la classifica "riservato" attribuita ai nastri di registrazione radar era posta soltanto in relazione a quei dati dai quali era possibile ricavare le coordinate della ubicazione del radar e della sua copertura. Su questo punto tuttavia si ricorda che nel telex del 3° reparto del 18 ottobre 80, inviato per conoscenza anche al 2° Reparto, veniva chiaramente precisato che i dati relativi alle coordinate x/y della THR di Marsala erano coperti da segreto militare e che tali dati potevano essere forniti in "separata sede" solo al Magistrato, ribadendo che si trattava di notizie coperte da segreto militare e che come tali andavano trattate. Questo in sintesi, il contenuto del telex che, seppur apparentemente ispirato alla piena collaborazione dell'AM con l'AG, limitava ampiamente le possibilità di lettura del contenuto di quei nastri. Sul punto tuttavia, si rimanda a quanto detto in proposito nel capitolo del 3° Reparto.

Il rinnovato interesse per la vicenda di Ustica da parte del S.I.S.MI va ricercato nella "fiducia" che l'allora Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on. Giuliano Amato, riponeva nel Direttore del Servizio ammiraglio Martini. Nell'audizione resa in Commissione Stragi da Amato, si

legge "...sollecitai i Servizi e la Difesa a fornirmi gli elementi di cui fossero in possesso. Ricevetti degli appunti sui quali cominciai a lavorare con Martini, persona della quale mi sono sempre fidato... . Ricevetti dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica, in relazione a quesiti che ebbi a formulare, appunti che riflettevano il punto di vista dell'Aeronautica..." (v. audizione Commissione Stragi, on. Giuliano Amato, 11.07.90)

La maggior parte del carteggio presente negli archivi del 2° Reparto è relativa a documenti inviati "per conoscenza" da altri Reparti.

Nel giugno 88 si assiste ad uno scambio epistolare tra il 1° e il 2° Reparto SMA, nel quale a quest'ultimo vengono richiesti elementi di risposta ad alcune interrogazioni parlamentari; il generale Giordo, all'epoca capo del 2° Reparto, indicando, a titolo di collaborazione, la "preminente" competenza in materia del 3° Reparto, dichiara che la materia "non rientra nella sfera di competenza di questo SMA/SIOS".

Il 15 giugno 88 viene preparato un appunto per il Sottocapo relativamente ad un servizio trasmesso il 10 giugno nel corso del TG3. Nella nota viene evidenziato che nel corso del servizio il conduttore aveva più volte sottolineato che, oltre alla certezza che l'aereo Itavia fosse stato colpito da un missile o da un ordigno, qualcuno dell'AM aveva deciso di nascondere la verità; tali notizie sarebbero state confermate dalle dichiarazioni rilasciate da due ufficiali AM in congedo. Gli ufficiali cui il servizio faceva riferimento erano il colonnello Guglielmo Lippolis e il colonnello Luigi Tramacere; il primo, all'epoca direttore dell'RCC di Martina Franca, che aveva dichiarato di aver fatto sapere allo SMA che nei relitti del velivolo vi erano tracce di esplosivo, aggiungendo che quella segnalazione non aveva avuto alcun seguito; il secondo, all'epoca comandante del 3° Nucleo SIOS di Bari, che aveva confessato di aver dovuto abbandonare le indagini sulla sciagura del DC9 e sul ritrovamento del MiG libico.

La 3ª Sezione del 2° Reparto nell'appunto propone che detti servizi giornalistici siano sottoposti all'attenzione del Gabinetto del Ministro, accompagnati da uno specifico appunto. Il Capo Reparto, generale Giordo, in calce all'appunto scrive: "oggi, 15.06.88, propongo di non interessare il problema al Gabinetto. Appunto solo per informazione dunque". Il 24 giugno il Sottocapo generale Meloni sigla l'appunto e scrive che è d'accordo.

Il generale Meloni, al tempo come detto Sottocapo, dopo aver richiesto al 2° Reparto l'invio della documentazione relativa all'incidente del DC9, il 28 giugno richiede al Capo Reparto di segnalare il nominativo di un

ufficiale superiore a cui affidare l'incarico di Presidente o membro di una commissione con un preciso mandato. Viene segnalato il Sottocapo Reparto colonnello Alberto Falciani, che in data 06.07.88 viene nominato dal Sottocapo presidente della commissione SMA - incivolo Ustica. Al predetto presidente viene altresì conferito uno specifico mandato di raccogliere, ordinare ed analizzare tutta la documentazione in possesso dello Stato Maggiore e proveniente dai comandi periferici al fine di sistemare quella atta a definire la posizione della Forza Armata in relazione ai tre quesiti posti dal GI il 4 giugno 88. Inoltre questa Commissione doveva raccogliere, ordinare e valutare con priorità tutta la documentazione esistente in Forza Armata tendente a documentare che nessun velivolo intercettore fosse in volo al momento dell'incidente; e che il carico di missili aria aria all'epoca in possesso fosse regolare. Altresì doveva provvedere all'esame di tutta la documentazione esistente, evidenziando quegli eventuali documenti che aggiungevano o variavano quanto precedentemente supposto, sostenuto e dichiarato dalla Forza Armata.

Il 13 luglio successivo il colonnello Falciani predispone un appunto, nel quale si legge che dalla documentazione in possesso dello SMA non è emerso alcun documento che apporti nuovi essenziali elementi di particolare interesse od è in contrasto con la posizione sostenuta dall'AM. Evidenzia, tuttavia, che non sono stati trovati nella documentazione note esplicative, appunti ed altro con cui presumibilmente sono state accompagnate e avvalorate le dichiarazioni riportate nelle lettere del 20 e 23 dicembre 80, indirizzate rispettivamente allo Stato Maggiore Difesa e al PM Santacroce, lettere che definiscono ufficialmente per la prima volta la posizione dell'AM. Aggiunge altresì, che in relazione ai Notam trasmessi al S.I.S.MI il 5 settembre 86, di essi non risulta che siano stati mai portati a conoscenza dell'AG. In tal senso il colonnello Falciani scrive che in tale eventualità, ne sarebbe potuto derivare qualche richiesta di delucidazione. Questa AG acquisirà i Notam presso l'Itav solo il 15 marzo 91 a seguito di specifica richiesta.

Il 20 luglio 88 il generale Meloni comunica al Gabinetto e allo Stato Maggiore della Difesa che la documentazione della Forza Armata è stata raccolta, ordinata ed esaminata al fine di fornire prioritariamente una risposta ai quesiti posti dall'AG e che comunque continuerà l'approfondimento dell'esame e della valutazione della documentazione.

Il 29 settembre 88, il Capo del 2° Reparto predispone un appunto per il Sottocapo, nel quale, tra l'altro, si legge: "inoltre l'accluso appunto con le risposte ai diversi quesiti attribuiti, nel corso della riunione presso lo Stato Maggiore Difesa cui si allude nello stesso appunto, allo Stato Maggiore

Aeronautica per evasione. A mio parere alcuni quesiti non hanno trovato esauriente e compiuta risposta e/o non sono sufficientemente documentati”.

Risultano di interesse alcune variazioni e annotazioni apposte dal generale Giordo sulle risposte ad alcuni quesiti. Nel quesito n.13, compreso nelle 18 schede con le risposte ai quesiti di competenza dell’Aeronautica Militare, in risposta alla domanda “E’ verosimile l’ipotesi che un “caccia intruso” si sia “coperto” con il DC9?”, la risposta elaborata in collaborazione con il 6° Reparto SMA è la seguente: “La precisione di avvistamento di un radar non consente il discernimento di due velivoli che volano alla medesima quota entro una minima distanza. Pertanto, da un punto di vista strettamente tecnico, un “caccia intruso” può confondere la propria traccia radar volando estremamente vicino, “quasi a contatto” con un velivolo tipo DC9”, questa la risposta ufficiale. Nella minuta agli atti del SIOS, si legge inoltre “... Analizzando la problematica sotto un profilo operativo, l’ipotesi non sembra verosimile, in quanto il “caccia intruso” per trovarsi in tale posizione avrebbe dovuto: - conoscere con anticipo i dati fondamentali del piano di volo; - fruire di una assistenza radio/radar”; su questo paragrafo compare manoscritta una nota del Capo Reparto generale Giordo “siete sicuri?”. Non è stato possibile stabilire se il Capo Reparto si riferisse alla fattibilità delle attività ipotizzate o alla opportunità di inserire simili dati; sta di fatto che tale paragrafo non compare nella risposta ufficiale.

Al quesito 8 “Ove si accetti la tesi del radio bersaglio (terrestre, aereo o navale) è possibile determinare tutta l’area di possibile provenienza?”, viene risposto fornendo i dati tecnici delle prestazioni dei radiobersagli; nella minuta della scheda emerge che la risposta iniziale era di tutt’altro tenore; infatti veniva indicata un’area di possibile provenienza “... il Poligono di Salto di Quirra, sito a Perdasdefogu, risulta all’interno dell’area di possibile provenienza.”, la nota manoscritta presumibilmente dal generale Giordo, evidenzia le ragioni del cambiamento della risposta: “Non mi pare molto comprensibile e, soprattutto, appropriata. Perché dobbiamo parlare di Salto di Quirra?”.

Nel quesito 11, diretto a conoscere quali Stati del Mediterraneo fossero in possesso del missile “Sparrow” si coglie una polemica tra 2° e 3° Reparto nella nota di Giordo “Il 2° Ufficio del 3° Reparto non ha titolo a parlare per l’Italia (almeno su questa materia). Il “risulta” deve essere meglio chiarito”. Tuttavia vista la coincidenza delle risposte, non si comprende se questo “chiarimento” ci sia stato.

In relazione al quesito 18, se gli elementi di Ciampino fossero stati opportunamente vagliati e divulgati, viene fatto riferimento all’uso che di

quei dati aveva fatto la Commissione d'inchiesta Luzzatti; in proposito Giordo annota "Bisognerebbe articolare diversamente la risposta per evidenziare anzitutto che l'AM non è entrata nell'inchiesta".

Nel quesito 21, relativo a "silenzi" o "reticenze" dell'AM, curiosa a dir poco appare l'annotazione di Giordo, su un'alea ove veniva fatto riferimento alla classifica della documentazione tecnico-formale relativa all'inchiesta sulla caduta del MiG23: "perchè ne parliamo? Se siamo costretti a farlo la frase iniziale della risposta va rivista", ma la frase iniziale non venne rivista e rimase la stessa "Non risulta che da parte AM ci siano mai state "volute" reticenze o silenzi", mentre l'alea cui Giordo faceva riferimento è stato eliminato.

Sempre nell'appunto del 29 settembre il generale Giordo ricorda al Sottocapo che l'incidente di Ustica in passato è stato trattato soprattutto dal 3° Reparto, che detiene la maggior parte della documentazione, e che da quando è stato nominato Presidente della commissione il colonnello Falciani del 2° Reparto, le richieste provenienti da enti esterni allo Stato Maggiore vengono assegnate al Reparto e con protocollo dello stesso partono le relative risposte. Alla luce di quanto sopra ritiene che questa prassi sia non solo poco corretta, ma soprattutto fonte di confusione nella ricerca della documentazione. Propone di "scaricare" al 3° Reparto tutte le pratiche, in maniera tale che possa conservarle unitamente a quelle già in suo possesso, e che la posta originata venga protocollata anche dal 3° Reparto. Il 30 settembre il generale Meloni prende atto ed acconsente a quanto proposto dal generale Giordo.

Il 21 novembre 88 questi predispone un appunto per il primo avente ad oggetto l'istituenda commissione per problematiche Ustica, nel quale tra l'altro si legge: "...ritengo che la nuova commissione dovrebbe lavorare in stretto coordinamento con quella già esistente onde evitare di rivolgere ai Comandi dipendenti quesiti ai quali hanno già fornito risposta. Preciso che concordo pienamente con la S.V. nel ritenere che, soprattutto per motivi di chiarezza, sarebbe opportuno illustrare ai membri della nuova commissione il mandato loro affidato nel corso di una apposita riunione indetta dalla S.V. . Vedrei bene la partecipazione a tale riunione anche del colonnello Falciani, quale presidente della commissione a suo tempo istituita per la raccolta e conservazione della documentazione..."; continua nell'appunto e comunica che i capi Reparto interessati e contattati da lui su mandato del Sottocapo propongono i nominativi del colonnello Pollice, del colonnello Finocchio, del tenente colonnello Lato e del maggiore Di Natale per la costituzione della commissione in questione. In seguito il Sottocapo convocherà il colonnello Pollice per impartirgli disposizioni sulle finalità della

commissione. Altra singolarità sta nel fatto che la nota esplicativa del 21 novembre 88 redatta e firmata dal generale Giordo non è stata mai consegnata nè rinvenuta tra la documentazione del 2° Reparto. Tale documento è stato consegnato il 19 settembre 96 quando lo Stato Maggiore per la prima volta trasmette a questa Autorità Giudiziaria gli atti originali della cosiddetta relazione Pollice.

Il generale Giordo in merito alla costituzione di questa commissione ha dichiarato: “Ritengo non sia mai stata nominata una commissione per una analisi critica della vicenda di Ustica e del MiG libico, o meglio sono portato a dire di no, ma non ne sono certo...”. (v. esame Giordo Lorenzo, GI 13.01.97)

Il generale Meloni ha invece dichiarato: “...durante il periodo di Comando quale Sottocapo, non ho mai preso iniziative volte ad intralciare il lavoro della magistratura nè a fornire documenti sulla vicenda Ustica a chicchessia per avere aggiornamenti od informazioni sul caso stesso. Nè ho mai conosciuto un team di persone per consultare la documentazione pervenuta dalle grandi unità ... non ricordo di avere incaricato alcuno dei Capi Reparto citati per compiere un esame sul contenuto della documentazione raccolta sulla vicenda Ustica e quella della caduta del MiG Libico nè di avere incaricato alcuno di eseguire un’analisi critica dello stesso carteggio...” (v. esame Meloni Luciano, GI 15.01.97). A distanza di 14 giorni nuovamente escusso e contestatagli, attraverso il materiale documentale sequestrato, la sua attività in relazione alla costituzione della commissione presieduta dal colonnello Pollice nel novembre 88, ha dichiarato: “ritengo di aver avuto un elaborato prodotto dalla commissione costituita a seguito dell’appunto che mi è stato mostrato, tuttavia non lo ricordo... . Ripeto e confermo di non ricordare il risultato cui giunse la commissione del colonnello Pollice; ritengo che non avesse una qualsiasi valenza per l’Autorità Giudiziaria, perchè altrimenti sarebbe stata certamente trasmessa” (v. esame Meloni Luciano, GI 29.01.97).

Il 9 dicembre 88 con la costituzione della cosiddetta commissione Pratis da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Capo del 2° Reparto era l’ufficiale di collegamento dello SMA con il rappresentante di detta commissione. In merito, il generale Giordo, ha dichiarato: “ricevevo e fornivo al generale Annoni rappresentante dell’AM con la commissione Pratis ogni informazione utile a rispondere a quesiti della commissione e viceversa. Avevo un ruolo di collegamento tra la commissione e la Forza Armata e per tale ragione ho avuto con il generale Annoni contatti frequenti. Non escludo quindi di aver dato ordini a vari enti, di effettuare attività delle quali il generale mi prospettasse la necessità. Tra queste potevano essere

comprese anche delle riduzioni dati delle quali tuttavia non ho un ricordo diretto” (v. esame Giordo Lorenzo, GI 13.01.97).

Il 20 ottobre 89 il GI ordina al SIOS Aeronautica e per esso al Capo di Stato Maggiore l’esibizione di tutta la documentazione letterale, fotografica, fonografica e quanto altro in suo possesso e comunque acquisito relativamente al DC9 Itavia e al MiG23. Lo stesso giorno il provvedimento viene notificato dal comandante del nucleo di PG dei CC. di Roma al generale Franco Pisano, Capo di Stato Maggiore dell’AM.

Dopo ventisei giorni il generale Pisano trasmette la documentazione in possesso del SIOS Aeronautica, giustificando tale ritardo con il tempo impiegato allo svolgimento delle azioni necessarie per giungere alla declassifica della massima parte della documentazione. Gli atti relativi all’incidente del DC9 consegnati, un solo faldone, erano di gran lunga inferiori rispetto a quelli concernenti l’incidente del MiG libico, che invece erano ben undici faldoni.

A tal proposito è da segnalare la testimonianza del maresciallo Morigi Massimo, in servizio al SIOS per 10 anni dall’84 al 94, che afferma che tra l’87 e l’88 era stata distrutta la documentazione non protocollata relativa anche al caso Ustica, e che, secondo la voce “di corridoio” più ricorrente si stava tentando di distruggere tutto il possibile in previsione di un eventuale sequestro dell’AG (v. esame Morigi Massimo, GI 24/26/27.10.94 - 18.11.94).

Nel 91 viene richiesta nuovamente allo SMA la consegna di tutta la documentazione giacente presso il 2° Reparto pertinente il “DC9 Itavia”. In esito a tale richiesta viene trasmesso tutto il carteggio esistente compreso l’originale di quello già inviato in copia il 15.11.89.

Negli anni successivi l’attività del SIOS sarà limitata alla trasmissione di documenti specificamente richiesti dall’AG con particolare riferimento a quei documenti di carattere amministrativo di interesse al fine di trovare riscontri o discrepanze in merito alle missioni effettuate da personale di quel reparto. Sul punto tuttavia le dichiarazioni rese da Di Ruzza Mario, all’epoca Capo Sezione Amministrativa del 2° Reparto, lasciano intendere che il mancato rinvenimento di fogli di viaggio non significava che la missione non era stata effettuata, poichè “...esisteva un registro per i cosiddetti fondi riservati che venivano utilizzati su ordine scritto del Capo Reparto...non entravo...nel merito della missione” (v. esame Di Ruzza Mario, PG 25.03.97). Sulle ragioni del mancato rinvenimento di tale registro “...le regole che riguardavano la distruzione della documentazione amministrativa inerente le spese riservate... nel periodo del mio incarico e cioè fino al 1988, imponevano la distruzione con cadenza annuale” (v.

esame Di Ruzza Mario, PG 14.06.96). Tali dichiarazioni e la considerazione che la missione del 4 luglio 80 a Boccadifalco non avrebbe lasciato alcuna traccia, se non fosse stata formalizzata nella relazione di Argiolas, fanno presumere che anche altre missioni vennero effettuate in merito all'incidente e delle quali non si è a conoscenza perchè non formalizzate.

7. Conclusioni.

In conclusione in questa articolazione dello SMA, di primaria importanza in fattispecie, molteplici e determinanti le omissioni, le reticenze, gli ostruzionismi, tali e tanti da non bisognare di commento.

Le mancate registrazioni delle missioni del personale del SIOS, di cui per alcune s'è trovata traccia solo attraverso gli appunti interni. I contatti con il personale dell'Ambasciata USA nei giorni immediatamente dopo l'incidente. I sopralluoghi a Boccadifalco di Bompreszi. La visita di Clarridge a Tascio prima del 18 luglio. La visita sempre a Tascio, il 28 luglio, dell'ufficiale del S.I.S.MI. La preoccupazione per il rinvenimento dell'aerobersaglio di Acquedolci il 20 settembre 80. Tutti gli accertamenti effettuati, fino al 28 ottobre, senza mai riferire all'AG; anzi quando si riferisce, per altri motivi, il 23 dicembre, lo si fa mediante risposte parziali e inesatte. La copia del messaggio di Cincusnaveur trasmessa al PM, il 23.12.80, senza che da essa apparisse la data manoscritta del 3.12.80, che invece poi risulterà nella minuta conservata agli atti.

* * * * *

Capitolo X
Il 3° Reparto SMA.

1. Le funzioni e le competenze del 3° Reparto dello SMA.

L'incidente del DC9 Itavia è stato trattato dal 3° Reparto diretto all'epoca dal generale B.A. Corrado Melillo, essendo il suo 4° Ufficio deputato alla trattazione degli incidenti aerei con coinvolgimento di velivoli civili.

Il 27.06.80 l'incidente venne nell'immediatezza trattato dal 2° Ufficio - 5^a Sezione, in cui era inserito il COP o Centro Operativo di Pace, - e successivamente dal 4° Ufficio - Sicurezza al Volo. Le competenze del COP erano la direzione, il coordinamento e il controllo delle normali attività dell'AM al fine di assicurare una reazione immediata ed adeguata alle varie esigenze del tempo di pace. L'assicurazione poi del comando e del controllo della F.A., in coordinamento con i più alti livelli decisionali e di controllo dell'apparato difensivo nazionale, durante esercitazioni limitate oppure durante il periodo di tempo indispensabile per l'attivazione della sede protetta a Monte Cavo. Non poteva disporre dell'impiego delle forze aeree né della Difesa né del Soccorso, che facevano capo ad organismi di comando e controllo diversi.

Il COP era un organo inserito nel 3° Reparto, ma serviva l'intero Stato Maggiore. Vi veniva effettuato un servizio continuativo, a rotazione, da parte di ufficiali di tutti i Reparti i quali, nello svolgimento di quel servizio, si avvalevano di apposite norme di funzionamento. In tempo di pace provvedeva a tenere aggiornate le situazioni operative e logistiche dell'Aeronautica ed effettuava coordinamenti con organi esterni alla Forza Armata per il soccorso aereo a traumatizzati in imminente pericolo di vita, il trasporto aereo di ammalati per trapianto di organi all'estero, il trasporto aereo di autorità politiche, l'impiego di velivoli militari antincendio.

2. Le dichiarazioni del personale in servizio la notte del 27.06.80.

In servizio al COP nel turno notturno del 27 giugno 80 erano il tenente colonnello Giangrande Riccardo ed i marescialli Berardi Antonio e Pompeo Alessandro. L'ufficiale di servizio al COP in caso di incidenti di volo a velivoli sia militari che civili con morti o ferimenti, danneggiamenti

gravi o distruzioni di velivoli, gravi danni a terzi, doveva immediatamente segnalare, per telefono, i fatti alla catena gerarchica che al momento dell'incidente era così composta: Sottocapo di Stato Maggiore, generale S.A. Luigi Ferri; capo del 3° Reparto, generale B.A. Corrado Melillo; capo Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto, colonnello Francesco Sidoti; capo Ufficio Investigazioni Sicurezza al Volo, tenente colonnello Giampaolo Argiolas.

E' da porre in evidenza la contraddizione sorta nelle dichiarazioni rese dal colonnello Arpino e dal generale Melillo in relazione all'inoltro della notizia ricevuta dall'ufficiale del COP. Il primo ha dichiarato, una prima volta (v. esame Arpino Mario, GI 22.07.91), di aver ricevuto la notizia dall'ufficiale di servizio e di averla comunicata sia a Melillo che al generale Ferri; una seconda volta (v. esame Arpino Mario, GI 24.01.97), di aver parlato sicuramente con il generale Ferri ma non con Melillo e che la sua precedente dichiarazione scaturiva dal fatto che egli si riferiva alla procedura, cioè all'obbligo di avvisare prima Melillo e, se non rintracciato costui, chiamare direttamente il Sottocapo. Il secondo ha sempre dichiarato di aver ricevuto la notizia dal tenente colonnello Giangrande e non dal colonnello Arpino.

Alle ore 21.30 locali il COSMA o Centro Operativo SMA- ufficio che ha il compito di monitorizzare quotidianamente lo stato delle Forze Aeree con particolare riferimento all'efficienza dei velivoli e dei radar, riceve e sollecita i dati collegandosi direttamente con le diverse strutture periferiche senza avere compiti di comando e controllo per la Difesa Aerea o per il Soccorso - informa il COP che Roma-Ciampino ha perduto il contatto radio con il volo IH870 da Bologna a Palermo. Il tenente colonnello Giangrande annota nel registro giornaliero in uso all'"ufficiale di turno" di aver effettuato "le comunicazioni di rito", intendendo così di aver informato la scala gerarchica dell'evento, senza specificare né il grado, né il nominativo o l'incarico ricoperto dai suoi interlocutori. Nel corso della nottata non viene riportata sul registro alcuna ulteriore comunicazione, se non quella della mattina del 28 giugno, alle ore 07.30 locali, in cui il COSMA (nel registro non è annotato chi fornisce tale informazione), segnala che un elicottero addetto alle ricerche ha avvistato una grossa macchia d'olio e materiale galleggiante in coordinate 39°49'N - 12°55'E.

In taluni casi, come è accaduto la sera del 27 giugno, il COSMA faceva da tramite tra SOC e COP, solo perché tale ente era l'unico ad avere linee dirette con il SOC.

Il generale Melillo, capo del 3° Reparto, secondo quanto emerge dal registro, viene avvisato alle ore 07.30.

Dalle conversazioni telefoniche registrate sulle bobine di Martina Franca e Palermo risulta che sia il Giangrande (conversazione telefonica canale 12 della bobina D Martina Franca - h.21.32Z) che il Berardi (conversazioni telefoniche canale 18 della bobina 3 di Palermo - h.19.37; canale 12 della bobina D Martina Franca - h.21.19Z; canale 10 della bobina B Martina Franca - h.20.25Z), si sono interessati alla vicenda; come in particolare emerge nella telefonata delle 20.25Z - bobina B, canale 10 - intercorsa tra il Berardi ed il capitano Smelzo ufficiale del Soccorso di Martina Franca, in cui si parla di traffico "americano" nella zona. Di queste comunicazioni non viene annotato alcunchè sul registro in uso all'ufficiale. Il tenente colonnello Giangrande sentito da una commissione dello Stato Maggiore, sulla sua presenza in servizio la sera del 27.06.80 nella sala operativa del COP, come risulta dai fogli di servizio, risponde di non aver lavorato quel giorno, di aver espletato il turno qualche giorno dopo, di essere stato sostituito da altro collega ufficiale di cui non ricorda il nome (v. esame Giangrande Riccardo, GI 14.01.91). Lo scopo di questa dichiarazione era quello di soddisfare una richiesta della Commissione Stragi che aveva richiesto a sua volta allo Stato Maggiore i nominativi del personale in servizio alla sala operativa del COP la sera dell'incidente. Infatti il 24.01.91 il capo di Stato Maggiore, generale Nardini, riferiva alla citata Commissione quanto dichiarato dall'ufficiale, mentre comunicava solo il nominativo di uno dei due sottufficiali in servizio, quello del maresciallo Berardi, poiché l'altro non ricordava, pur essendo inserito nel turno di servizio di quel giorno, di esserlo stato effettivamente. Il sottufficiale era il sergente maggiore Pompeo Alessandro.

Rinvenuto nel frattempo il registro dell'ufficiale di servizio al COP, da cui si evince che il Giangrande era in servizio la notte tra il 27 e 28 giugno 80, questi in data 11.04.91 dichiarava, in sede di audizione alla Commissione Stragi, di aver espletato in effetti il turno di servizio la sera dell'incidente, contrariamente a quanto affermato nel gennaio 91. A specifica contestazione giustificava la prima dichiarazione asserendo che, quando gli fu riferita la sua presenza alla sala operativa del COP, non ricordava nulla di quella sera. E' vero però che nella dichiarazione del 14 gennaio egli dà una versione differente, e cioè di essere stato in servizio qualche giorno dopo l'incidente, perché era stato incuriosito, entrando nella sala operativa, dalla localizzazione evidenziata su una carta geografica del punto ove esso era avvenuto; per questo motivo aveva desunto di essere stato sostituito nel servizio del 27 giugno 80 da altro ufficiale, nonostante i turni di servizio del mese di giugno 80, la giornata del 27, riportassero in turno il suo nome.

Nel corso degli esami testimoniali resi il 22 luglio 91 e 14 gennaio 92, Giangrande ha escluso di essere stato avvisato dal sottufficiale di servizio, maresciallo Berardi, dell'intenso traffico americano, della richiesta all'Ambasciata americana, della presenza di portaerei - telefonata delle 20.25 RCC e COP – affermando che le notizie trascritte sul brogliaccio erano le uniche personalmente ricevute. Invece come risulta dalle conversazioni telefoniche l'ufficiale del COP quella sera ha richiesto notizie al CRAM di Licola, al SOC di Martina Franca e ha ricevuto notizie dall'ACC di Ciampino.

Come ben si nota, sin dall'immediatezza si lasciò cadere la memoria scritta di circostanze di rilievo: il traffico americano, la richiesta d'intervento degli americani, la presenza di portaerei.

Nella nota conversazione Martina Franca - COP delle 20.25Z, già più volte riferita, al tenente Smelzo del SOC di Martina Franca, risponde il maresciallo Berardi dell'ACC di Roma, che immediatamente mostra il suo carattere. Al tenente che chiede dell'ufficiale risponde “eh, guardi dica a me per cortesia, non cerchiamo sempre l'ufficiale” e alla seguente battuta di Smelzo “cioè no è una cosa abbastanza seria”, ribatte “E perchè io mica mi metto a ridere quando mi dite ...”. Dopo questo non simpatico inizio si ha la conferma che il COP è già stato avvisato, ed è tempestato di chiamate: “un attimo che chiamano da 700 posti” esclama infatti Berardi. Segue una sorta di dialogo tra sordi, giacché mentre Smelzo tenta di comunicare l'ultimo punto noto, l'altro richiede più volte chi abbia detto che l'aereo è caduto, preoccupandosi dell'enorme numero di telefonate che sarebbe costretto a fare se fosse certo che è caduto. Quindi il punto che concerne l'oggetto di questa parte. Smelzo, sulla base della notizia del traffico militare americano, chiede se il COP sa di presenza di portaerei. Ma Berardi ribatte più volte, interrompendo anche il discorso del suo interlocutore, che una notizia del genere deve essere a conoscenza di Martina Franca: “deve saperlo Martina Franca perché ha i radar nella zona” e “più di loro non lo sa nessuno”. Smelzo, accogliendo l'invito, dopo aver detto che Martina Franca non lo sa, verifica nuovamente in modo piuttosto semplicistico la conoscenza del suo sito, girando il quesito non si sa a chi, ma con ogni probabilità alla “vasca” ove si trovavano anche le postazioni della Difesa, come è presumibile anche in base a una risposta che dà ad un successivo “invito” di Berardi. All'affermazione di Smelzo secondo cui Martina Franca non sa nulla, Berardi aveva già esclamato, nel tono che appare a lui solito, “e figuriamoci se lo sa lo Stato Maggiore!”. Segue l'invito da parte di costui ad informarsi presso la sala operativa del SOC, cui Smelzo risponde “non lo sa, non lo sa, non ha controllato niente” “qui non lo sanno...”. Poi diretto verso l'interno -

e cioè sempre nella “vasca” ove ha, o aveva al tempo, sede la sala operativa del SOC di Martina Franca - chiede “(inc.) sai se c’è la portaerei in quella zona?”. Quindi di nuovo a Berardi “no, non sa niente...”. Continua la serie di dir poco penosa di battute di Berardi, che val la pena di riportare integralmente “e nemmeno noi”; Smelzo “voi non lo sapete?”; Berardi “come facciamo a sapere se c’è la portaerei lì?”; Smelzo “vabbè, che ne so, voi siete lo Stato Maggiore, centro operativo”; Berardi “eh...”; Smelzo “vabbè, non lo sapete...?”; Berardi “no”. Conclude la telefonata una insistente serie di richieste del maresciallo per sapere chi ha detto che l’aereo è caduto.

Costui, esaminato, ammette di essere stato in servizio, la sera del disastro, al COP. Asserisce di ricordare vagamente le comunicazioni di quella sera. La prima comunicazione sull’incidente gli pervenne dai carabinieri o dal COSMA; a sua volta provvede ad informare l’ufficiale di servizio; questi, con il suo aiuto, informò tutti gli enti previsti dalla direttiva al tempo vigente. Afferma che quella sera e durante la notte non ci fu nulla di strano, e di ricordarsi del fatto solo per averne parlato con la moglie. Ammonito, ribadisce di non ricordare altro, perché sono passati undici anni. Al che l’esame viene sospeso (v. esame Berardi Antonio GI 15.07.91).

Alla ripresa non muta atteggiamento e comincia confermando di non ricordare altro oltre quello già dichiarato. Non ricorda con chi ha parlato per telefono quella sera; non ricorda se ha parlato con Martina Franca; non ricorda se ha parlato con Smelzo, nome che non gli è nuovo. Lettagli la telefonata in questione esclama non interrogato “chi gliel’ha detto che sono io che parlo?”. A questo punto viene invitato a non mostrarsi indisponente come nella telefonata, e ammonito più volte al punto tale da rendere necessaria, nel luogo dell’atto, la presenza di un ufficiale di PG. Nonostante l’ammonizione persiste nell’usuale comportamento “non so assolutamente di cosa si sta parlando. Non mi ricordo niente” “al COP c’è un solo Berardi. Quella sera ero di servizio...” “ribadisco anche adesso che l’ho sentita tutta, la telefonata non me la ricordo...”. Afferma che durante il servizio prendeva appunti su un brogliaccio, anzi su un vero e proprio registro, che però sarebbe andato smarrito come dettogli dallo Stato Maggiore, quando fu convocato prima di comparire dinanzi alla Commissione Parlamentare per le stragi. In effetti presso la Commissione gli fu mostrato una sorta di brogliaccio, che egli non riconobbe per quello da lui compilato.

Sospeso nuovamente l’esame per consentire l’audizione della registrazione della telefonata, dopo l’ascolto dichiara “riconosco per mia la voce della persona che comunica con il tenente Smelzo. Ricordo ora anche questa telefonata”. Aggiunge che la notizia della scomparsa poteva essere

pervenuta solo da tre enti: o il ROC di Martina Franca o l'RCC di Monte Cavo o i carabinieri. Il COP a sua volta doveva girarla a una serie di indirizzi contenuti in un elenco delle direttive dell'ufficiale di servizio, tra cui il Gabinetto del Ministro della Difesa, il capo di Stato Maggiore, il Ministero dell'Interno. Non ricorda però se riferì il contenuto della telefonata al predetto ufficiale e cioè all'ufficiale di servizio che quella sera era Giangrande. Spontaneamente afferma che nell'ambito dell'Aeronautica - non può altrimenti essere interpretato il noi usato - si sapeva, attraverso quanto si constatava con i radar, che nella zona c'era sempre traffico americano. Al punto tale che sovente si era costretti a far levare gli intercettori, giacché gli americani si alzavano senza piani di volo sia da Sigonella che dalla portaerei. In ciò confermando quanto già dichiarato alla Commissione parlamentare predetta lì ove riferiva che poteva esserci stata attività della 6^a Flotta americana, di cui però con ogni probabilità non si era a conoscenza, giacché gli americani delle portaerei al largo di Napoli non comunicavano mai i loro voli. Mostratagli la copia del brogliaccio COP nella parte relativa alle ore 09.00 del 27 giugno - 07.30 del 28 giugno 80, riconosce in esso la copia di quella che era in mano al colonnello Giangrande, allorché entrambi erano stati convocati dalla Commissione Stragi. Non riconosce in esso alcuna sua annotazione, giacché detto brogliaccio era quello redatto dall'ufficiale mentre egli con altri sottufficiali ne compilava uno diverso, simile ma non eguale nelle dimensioni (v. esame Berardi Antonio, GI 17.07.91).

In effetti in questo brogliaccio la prima annotazione concernente il disastro è registrata alle ore 21.30 ovviamente locali, e quindi prima della telefonata in questione. Proviene dal COSMA e ne conseguono le comunicazioni di rito. In seguito nessuna annotazione che riporti il testo, o parte di esso, della conversazione Smelzo - Berardi. Conferma alla telefonata delle 21.30, per inciso, si ha nella telefonata delle 19.31Z, nella quale Berardi per il 3^o Reparto dello Stato Maggiore chiede a Palermo informazioni sull'Itavia.

Il Berardi, in successivo di esame, ha confermato che i sottufficiali addetti al COP redigevano un brogliaccio diverso da quello compilato dall'ufficiale (v. esame Berardi Antonio, GI 17.07.91). Il colonnello Pastorino Maurizio, capo della 5^a Sezione del 2^o Ufficio, da cui dipendeva il COP, dichiarava invece che all'epoca esisteva un unico registro (trasmesso dallo SMA con foglio SMA-0/3624/0.2 in data 30.05.91) che era compilato dall'ufficiale di servizio. Non esistevano registri dei sottufficiali; al più potevano essere tenuti dei brogliacci, quaderni e appunti volanti. (v. esame Pastorino Maurizio, GI 22.07.91).

Lo SMA, il 7 maggio 91 comunica che il brogliaccio del sottufficiale in servizio al COP non era formalmente previsto e che si trattava di un quaderno-registro dove venivano annotati, a volte, per memoria degli stessi sottufficiali, alcuni elementi (comunicazioni ricevute o trasmesse, azioni svolte ecc.) senza una precisa sequenza metodologica; che, una volta esaurito nella sua compilazione, veniva accantonato e successivamente distrutto senza alcuna procedura formale. Pertanto le comunicazioni ricevute dal sottufficiale dovevano essere riferite e trascritte nel registro compilato dall'ufficiale in quanto i brogliacci o appunti redatti dai sottufficiali non costituivano documenti formali.

La normativa di F.A. prevedeva, nel 1980, che sia l'ufficiale smontante che quello montante dovessero presentarsi dal capo della Segreteria di S.M. per il visto sul registro e riferire sugli accadimenti della notte.

La mattina del 28 giugno il registro venne vistato dal colonnello Carlo Palleschi, capo Segreteria dell'epoca, il quale, escusso in data 24.03.97, pur riconoscendo come propria la firma, non ha ricordato alcuna comunicazione verbale da parte dell'ufficiale. (v. esame Palleschi Carlo, GI 24.03.97).

3. Le testimonianze di Melillo, Arpino, Bomprezzi e Argiolas.

In relazione all'attività del 28 giugno 80 del 3° Reparto, il generale Melillo nel 97 ha dichiarato di essersi recato presso l'ufficio del Capo di Stato Maggiore, con il quale ebbe un primo contatto intorno alle 08.30 informandolo dei fatti "... il capo di Stato Maggiore mi disse vorrei saperne di più... quindi di iniziativa ... decisi di svolgere quella che ho sempre chiamato una verifica e non un'indagine...". Melillo contattò il capo del 4° Ufficio, colonnello Sidoti, responsabile della sicurezza del volo e dell'incidentistica degli aerei militari, che "...era l'ufficio più qualificato..."; a questo ufficio venne affidato l'incarico "... di verificare se vi fosse presenza di velivoli nelle vicinanze del DC9 sull'area al momento dell'incidente".

Come ben ci s'avvede già l'indomani mattina il capo di Stato Maggiore "vuole saperne di più", non tratta cioè l'evento come altri incidenti aerei. E Melillo non d'iniziativa come asserisce bensì su quella sollecitazione del capo di SMA mette in movimento una attività che egli qualifica di verifica, ma che ha certamente natura di indagine, poiché volta ad accertare la presenza di altri velivoli in prossimità del DC9. E dell'affare incarica, di certo stranamente, l'ufficio dell'incidentistica militare.

Il 28 giugno alle ore 21.00Z il SOC di Martina Franca invia un telex, prot.SOC/A/0215/NC/G10-1, del cui invio come noto non si rinverrà traccia presso quell'ente, al COP e al COSMA con l'indicazione dei plottaggi relativi ai Nato Track Numbers assegnati dalla Difesa Aerea alla traccia del DC9 Itavia dai siti di Poggio Renatico - 11° CRAM, Licola - 22° CRAM e Marsala - 35° CRAM.

La ricezione del telex non risulta dal protocollo del COP né dal registro dell'ufficiale di turno tra il 28 e 29.06.80, il tenente colonnello Pastorino - nuova conferma questa di una sorta di decisione di non registrare gli eventi che concernono l'incidente. Tuttavia nel documento che è stato rinvenuto tra gli atti di quell'ufficio, compare una annotazione manoscritta dell'operatore alla telescrivente che indica l'ora e il giorno della ricezione.

A tal proposito il generale Arpino ha dichiarato che tutti i messaggi che arrivavano durante la notte venivano registrati sul brogliaccio dell'ufficiale e consegnati l'indomani mattina al capo della Segreteria generale dello Stato Maggiore, il quale, dopo aver siglato il brogliaccio, li smistava per competenza. Quelli di rilevanza venivano inviati al Sottocapo e quelli di minor importanza ai Capi Reparti interessati. Un messaggio di questo genere poteva essere esaminato e sviluppato dal 5° Ufficio del 3° Reparto perché parlava di traffico e tracce. Esclude di aver mai visto il messaggio. Contestato che lo stesso non risulta registrato sul brogliaccio dell'ufficiale, risponde che il fatto è molto strano (v. esame Arpino Mario, GI Venezia 24.01.97).

L'originale del messaggio invece è rimasto agli atti del 2° Ufficio, dal quale dipendeva il COP fino alla consegna spontanea avvenuta il 10.07.95. A proposito di tale consegna si ricorda che in data 7 luglio 95, a seguito di un decreto di acquisizione concernente la documentazione sulle incidenze negative sulla sicurezza militare, relativa ad un appunto dell'agosto 81, il 3° Reparto trasmette spontaneamente anche documentazione relativa all'incidente del DC9 Itavia mai consegnata prima e ancora custodita agli atti del Reparto. La documentazione era custodita in un fascicolo con scritta esterna "Incivolo DC9 Itavia giorno 27.6.80 - telex ricerche e recupero". All'interno vi erano contenuti i telex delle ricerche effettuate i giorni 28, 29 e 30 giugno e 1° luglio 80, ma vi era anche il noto telex in originale, proveniente da Martina Franca la notte del 28 giugno 80 con il quale si comunicavano al COP i plottaggi di Ferrara, Licola e Marsala. Di tale documento - di cui già s'è parlato e che non risulta registrato in arrivo su alcun documento del 3° Reparto (registro ufficiale di servizio al COP del 28-29 giugno 80 e registri di protocollo) - in data 25 marzo 96 veniva richiesta, non essendo mai stata acquisita la copia originale, al Gruppo di Lavoro

Ustica dello SMA, che invece esibiva una fotocopia, non sequestrata perchè già in possesso dell'Ufficio. Successivamente tra il mese di aprile e giugno 96, esaminata la documentazione consegnata con il decreto del 7 luglio 95, si scopriva che l'originale di questo telex era contenuto tra la varia documentazione delle ricerche e soccorso, mentre sia il 3° Reparto che il Gruppo di Lavoro Ustica dello SMA a specifica richiesta non avevano saputo fornire chiarimenti. La fotocopia che è stata trasmessa negli anni dal 1988 in poi all'AG, al Ministero delle Difesa e alla Commissione Stragi, è stata tratta dall'originale acquisito il 7 luglio 95, poiché presenta la stessa "bruciatura" che appare su questo originale. Non risultano però sul documento originale le scritte che invece appaiono sulla fotocopia, scritte che probabilmente risalgono all'analisi effettuata dal 4° Ufficio - Sicurezza al Volo.

Il 4 luglio 80 su disposizione del capo Reparto Melillo, il tenente colonnello Giampaolo Argiolas della sezione investigativa dell'Ufficio Sicurezza al Volo, unitamente al colonnello Bruno Bomprezzi, capo del 2° Ufficio del 2° Reparto, come già s'è scritto, si recava presso l'hangar dell'aeroporto di Boccadifalco per visionare i relitti del DC9 Itavia. Così detto Argiolas nell'esame dell'ottobre 95: "...il generale Melillo, capo del 3° Reparto, mi dice di andare a Punta Raisi con un ufficiale SIOS per verificare attendibilità notizie possibile collisione che a lui era stata data... tra le notizie c'era anche quella del seggiolino eiettabile di un velivolo F104... la notizia mi è stata data da Melillo...io vado lì e dico questo non è il seggiolino di un aeroplano da caccia...". (v. esame Argiolas Giampaolo, GI 06.10.95).

Entrambi gli ufficiali hanno confermato il sopralluogo a Boccadifalco, aggiungendo che ad attenderli a Palermo vi era il comandante del 31° Sottonucleo SIOS, il già menzionato capitano Andrea Pace che, escusso in data 25.03.97, ha dichiarato di aver accompagnato Argiolas e Bomprezzi presso l'hangar di Boccadifalco per prendere visione dei relitti del DC9 ammarato nel 78 e non quelli del DC9 Itavia. (v. esami Bomprezzi Bruno, GI 11.03.91; Argiolas Giampaolo, GI 06.10.95; Pace Andrea, GI 25.03.97).

4. Gli interrogatori di Melillo, Argiolas, Fiorito De Falco.

Di dubbia provenienza l'ordine della missione. Secondo Argiolas infatti, sarebbe stato Melillo a darlo, ma questi ha riferito che quell'ordine non fu da lui impartito "Il 4 luglio il 2° Reparto chiese di fare una ispezione

per prendere visione dei resti del relitto che erano stati pescati dopo l'incidente... lui voleva vederli...il generale Tascio e lo chiese a me". Sempre secondo Melillo, si trattava di prender visione dei reperti senza dover chiedere l'autorizzazione del magistrato, perché, nonostante la "verifica" interna dello SMA si fosse chiusa il 2 luglio, continuavano a circolare ancora notizie stampa su una possibile collisione in volo.

Non sono state appurate le ragioni che indussero, Tascio o Melillo - nessuno dei due ha infatti assunto la paternità dell'ordine -, ad inviare i propri esperti presso l'hangar. In ogni caso Melillo esclude che si sia trattato di una sua iniziativa poichè "il tenente colonnello Lippolis, che era del soccorso aereo, aveva preso visione o stava prendendo visione dei relitti". Inoltre, confermando il suo dissenso a tale missione, così si esprime "fecero un rapporto al Gabinetto del Ministro per dire i risultati del tutto insignificanti di quella visita fatta all'aeroporto di Boccadifalco" (v. interrogatorio Melillo Corrado, GI 24.02.97).

L'invio della relazione con le risultanze del sopralluogo al Gabinetto del Ministro della Difesa, può aver origine anche da un "interessamento" parallelo; infatti il giorno 3 il Ministro Lagorio chiede al Capo di Stato Maggiore Difesa ammiraglio Torrasi di accertare presso gli enti competenti se tra i relitti fosse stato rinvenuto materiale non appartenente al velivolo. L'ammiraglio Torrasi rivolge la richiesta ad un ufficiale della nave Andrea Doria - che assunse il comando dei soccorsi - il quale a sua volta la gira al comandante della Capitaneria di Porto di Palermo Piantanida. Il giorno 4 il Ministro riceve dal Torrasi l'appunto sull'accertamento effettuato a Boccadifalco, mentre la relazione di Argiolas pervenne al generale Pugliese, vice capo di Gabinetto, solo il successivo 9 agosto. Si sottolinea che il giorno 10 luglio il Ministro della Difesa riferì in sede di commissione parlamentare che "i resti, presumibilmente di apparecchiature militari, rinvenuti in mare in prossimità del punto di caduta dell'aereo, sono attualmente all'esame della commissione d'inchiesta". In ogni caso, indipendentemente dalla paternità dell'ordine, il capo del 3° Reparto dichiara che l'iniziativa era certamente legata alla verifica immediata della notizia secondo cui erano presenti tra i relitti reperti non appartenenti al DC9, per eliminare ogni responsabilità del capo di Stato Maggiore.

Inoltre, come si evince dall'appunto sequestrato ad Argiolas nel 95, questi aveva annotato le seguenti circostanze: "3/7 tenente colonnello Guidi ITAV Ciampino informa che Comm. DC9 (ultima) arriverà a Ciampino 9.30 per interrogare controllori - deve metterli a disposizione? certamente sì! informato Melillo.

Melillo - Devo andare domani a Punta Raisi con uff. SIOS per verificare attendibilità notizie di possibile collisione con velivolo americano (trovato Segg.Eie di F4-Bomprezzi

4/7 CIA/PA/BF (macchina) rottami in hangar

PA/CIA riferito a generale Tascio - chiede relazione per AM- contatta l'S.C.S.M. - mi presento a Melillo - mi sembra incazzato non vuole capire niente perché ha fretta - per la relazione non la esaminerà né firmerà perché a lui interessa solo ciò che lui ordina di fare - se vorrò preparare relazione sarà a titolo personale - ha fretta.

5/7 mi rendo conto che dentro la macchina foto non c'è pellicola

7/7 preparato appunto e consegnato (richiesto da Giordo al quale ho riferito dell'antipatico contatto con Melillo) con foto (avute dal 2° Reparto con rullino concordato con il maresciallo Zecchini.

1/7 avv. Pugliese - Nardini --> Melillo /Tascio Riservatezza ----- Giunchi". (v. appunto Argiolas sequestrato il 27.09.95).

Da questo documento, che ha formato oggetto dell'interrogatorio di Argiolas del 06.10.95, si evince che Melillo si rifiutò di firmare e far propria la relazione prodotta da Argiolas al suo rientro da Palermo. Vi sono sicuramente dei contrasti tra 2° e 3° Reparto. Non ne sono emerse le ragioni. Si deve comunque riconoscere che sono di una certa gravità, giacché inducono il capo del 3° Reparto a non firmare la Relazione di un suo ufficiale. Il 7 dicembre 95 nel corso dell'interrogatorio, in qualità di indiziato, Argiolas fa presente che gli appunti sequestrati nel corso della perquisizione domiciliare del 27.09.95, sono stati tratti dalla sua agenda del 1980 in occasione dell'esame testimoniale reso nel 91, e ciò al fine di poter riferire alcune notizie su quanto gli sarebbe stato chiesto sulla vicenda del DC9. Riferisce altresì che l'agenda è ancora in suo possesso e non era stata rinvenuta nel corso della citata perquisizione, perché l'aveva portata con sé in Sardegna. Consegna l'originale nel corso dell'interrogatorio. Quanto riportato negli appunti sequestrati sotto la data del 3, 4, 5 e 7 luglio 80, corrisponde integralmente a quanto scritto sull'agenda in pari data. Altresì sull'agenda, sotto la data del 4 luglio, sono riportati gli esiti del sopralluogo, non trascritti negli appunti, ma inseriti integralmente nella relazione da lui redatta il 9 luglio 80 per il Sottocapo di Stato Maggiore. Confrontando quanto riportato in forma abbreviata negli appunti sotto la data del 1° luglio, con quanto scritto in pari data sull'agenda ove si legge: "avvocato Pugliese - richiesta di colloquio (domani) probabilmente richiederà anche onorario (800) interpellato Nardini che metterà al corrente Melillo. Contatto con Tascio che ritiene dover tenere riservata tutta la faccenda. Affronterà discorso con SCSM e probabilmente colloquio sarà a tale livello con la

presenza di De Luca”. Riscontro in merito si trova anche nel brogliaccio del generale Melillo dove, in data 15.07.80, viene inserita una annotazione dalla quale si evince che l'avv. Pugliese è il difensore del Stato Maggiore Terrano, già in servizio a Punta Raisi, imputato nel procedimento relativo all'incidente aereo del 72 accaduto a Palermo.

Nel corso dell'interrogatorio gli viene contestato che in precedenza non aveva mai menzionato la motivazione del sopralluogo a Boccadifalco, che aveva invece annotato, sia nell'appunto che sull'agenda, riferendo ad ogni richiesta soltanto gli esiti del sopralluogo. La risposta di Argiolas è disarmante, lo aveva fatto giacché le domande gli erano apparse tese a conoscere i particolari della visita a Boccadifalco. Si rammenta che la motivazione della visita non viene riportata neanche nella relazione redatta dall'Argiolas per il Sottocapo il 9 luglio 80. In relazione alla sua frase scritta in forma abbreviata sotto la data del 1° luglio 80, afferma che il Pugliese menzionato si riferisce a persona che esercitava l'attività di avvocato e non al noto generale Pugliese dell'Aeronautica Militare, all'epoca dei fatti vice capo di Gabinetto del Ministero della Difesa. Richiestogli il perché di questa annotazione collocata sotto la vicenda Ustica, ha dichiarato testualmente: “... io ho fatto un estratto dell'agenda e non ho messo al posto giusto quella cosa perché in un primo momento ritenni che non aveva niente a che vedere con Ustica. Però, alla fine, l'ho messa per verificare, controllare, sforzarmi, sforzare la mia memoria ecc. ecc. ... quando lei mi chiamò per Ustica nel 91, mi pare fosse aprile, se non vado errato, io presi l'agenda e feci quest'affare qui, cercando di sforzarmi per raccontarle quello che mi avrebbe chiesto...” (v. interrogatorio Argiolas Giampaolo, GI Venezia 07.12.95).

Deve evidenziarsi che la missione a Boccadifalco dei due ufficiali dello SMA non risulta nel registro dei certificati di viaggio emessi in quel periodo.

Durante il sopralluogo i due ufficiali furono coadiuvati dal maresciallo Cesare Zecchini dei CC. del SIOS, il quale, escusso in data 11.03.91, ha dichiarato di essere stato interessato esclusivamente al fine di prestare assistenza ai due ufficiali dello SMA (v. esame Zecchini Cesare, GI 11.03.91); anche per lui non risulta l'emissione di un certificato di viaggio.

Il successivo 10 luglio la relazione di Argiolas, datata 09.07.80, viene controfirmata dal generale Melillo ed inviata al Sottocapo con una nota manoscritta nella quale viene suggerito di inviarla, previa modifica, al S.I.S.MI e al Gabinetto del Ministro.

Tra il 10 e l'11 luglio viene inviato dalla 3^a R.A. al 3° Reparto il telex relativo al decreto di acquisizione delle intercettazioni dei radar comunque operanti sul mar Tirreno, emesso dalla Procura di Palermo. Ciò nonostante,

quel Reparto dello SMA non pose in essere alcuna attività idonea all'esecuzione del decreto, non ritenendosi interessato dalla richiesta di quella AG. Per contro, nei giorni successivi intercorrono comunicazioni telefoniche tra il colonnello Brindisi del 5° Ufficio ed il colonnello Fiorito De Falco dell'ITAV relative all'autorizzazione alla consegna del materiale richiesto sia dall'AG di Palermo che dalla Commissione Luzzatti il 7 luglio limitatamente ai DAT della Difesa Aerea. (v. agenda Fiorito De Falco sequestrata il 06.10.95)

Il 15 luglio 80 detto Fiorito De Falco, cioè il capo del 2° Reparto ITAV, annota sulla sua agenda di aver contattato, dietro suggerimento del colonnello Brindisi Agostino, il capo Ufficio Operazioni della 3^a R.A. colonnello Salvi Vinicio, al fine di aver conferma che i plottaggi di Licola dell'11 luglio 80 erano “stazionanti” a Trapani nonostante la nota fosse indirizzata ai CC. di Palermo e non al Comando Aeroporto Trapani. (v. agenda Fiorito De Falco Nicola, sequestrata il 06.10.95).

Deve rammentarsi che la documentazione richiesta con il decreto del 5 luglio 80 doveva essere concentrata, come stabilito dalla 3^a R.A. con un telex del 10 luglio 80, presso il Comando Aeroporto di Trapani.

Né a Brindisi né a Salvi, escussi in tempi diversi per altre ragioni, è stata contestata detta annotazione, mentre Fiorito De Falco ha soltanto confermato di conoscere entrambi. (v. interrogatorio Fiorito De Falco Nicola, GI 04.12.96).

Il 19 luglio 80 nell'agenda di quest'ultimo compare una annotazione nella quale si legge: “SMA (Brindisi) conferma che attraverso il Gabinetto Ministro Difesa è stata chiesta autorizzazione a fornire tracciamenti radar a Commissione inchiesta IH-870. Sino a quando tale autorizzazione non sarà pervenuta non bisogna consegnare tale documentazione preparata la lettera ed il telex di trasmissione documentazione in attesa di conoscere ...”. (v. agenda Fiorito De Falco Nicola, sequestrata il 06.10.95).

Fiorito De Falco, escusso in data 16.10.90 ha riferito che effettivamente la comunicazione, di cui all'annotazione, la ebbe dal colonnello Brindisi; quest'ultimo nell'esame testimoniale del 02.07.91 ha riferito: “...è possibile che io abbia fatto tale comunicazione, io facevo e ricevevo moltissime telefonate al giorno, così come mi sentivo diverse volte con il colonnello Fiorito.” (v. interrogatorio Fiorito De Falco Nicola, GI 16.10.95 e esame Brindisi Agostino, GI 02.07.91).

Il 19 luglio 80, in risposta ad una interrogazione parlamentare dell'on. Ciccio Messere, il generale Melillo annota che il documento preparato dall'AM è incompleto, giacchè fa riferimento ai soli velivoli militari AM e non ai velivoli militari in genere. Nella nota manoscritta Melillo dice: “...mi

risulta che USA ha comunicato ufficialmente che tutti i suoi velivoli sono rientrati...” (v. cavalluccio interrogazione parlamentare on. Cicciomessere 30.06.80 - acq. 21.11.96).

Il 12 agosto 80, a seguito di una segnalazione della 3^a Regione Aerea e su disposizione del Sottocapo generale Ferri, il colonnello Sidoti unitamente al colonnello Bomprezzi del 2° Reparto, effettua un sopralluogo presso l'aeroporto di Palermo Boccadifalco per esaminare un presunto casco di volo rinvenuto in prossimità di Isola delle Femmine. L'esito dell'accertamento porta all'identificazione di un casco protettivo ed antirumore, di produzione americana, in dotazione al personale USA. Tale oggetto venne riconsegnato alla Capitaneria di Porto di Palermo. Tanto si evince da un appunto diretto al Sottocapo generale Ferri, redatto dal colonnello Bomprezzi il 19.08.80 e siglato anche dal colonnello Sidoti. (v. sequestro 22.06.92).

Il 26 agosto 80, a seguito di un parere richiesto da Difesa Gabinetto sul nulla osta per la consegna del materiale indicato nel provvedimento della Procura di Palermo, il Reparto rende noto che la documentazione è stata consegnata alla G.d.F. in esecuzione di un provvedimento dell'AG.

In data 13 settembre 80 circa, nell'agenda di Fiorito De Falco si legge: “... Comunicato Stataereo 3° Sicurezza Volo richiesta di Procura Palermo attraverso prof. La Franca...di andar c/o CRAM Licola e Poggio Ballone per sequestro tracciati (non nostri in quanto questi fanno parte del Nadge ove applicabili). Sugerito Sidoti di fare richiesta at Aeroregione 2^a Roma...”.

Tale annotazione non è stata esibita al Sidoti, in quanto egli ha sempre affermato di non ricordare nulla, mentre Fiorito De Falco ha dichiarato in data 04.12.96 di aver ricevuto la richiesta dal prof. La Franca e di aver chiesto l'autorizzazione allo SMA - Sicurezza al Volo. Come confermato dall'annotazione apposta dal Fiorito stesso nella sua agenda in data 15 settembre 80. (v. interrogatorio Fiorito De Falco Nicola, GI 04.12.96).

E' da sottolineare la assoluta reticenza del colonnello Francesco Sidoti, all'epoca dei fatti come detto, capo del 4° Ufficio Sicurezza al Volo del 3° Reparto. L'ufficiale la prima volta viene sentito, nel giugno 92, sulla sua ispezione all'aeroporto di Palermo Boccadifalco a seguito di quel rinvenimento di casco NBC nell'agosto 80. Pur riconoscendo la sua firma nella relazione redatta per il Sottocapo, non ricorda alcunchè della visita né sa spiegare i motivi di questa ispezione, sicuramente di rilievo importante perché in quella missione viene inviato anche il capo del 2° Reparto, ad interim in quel periodo, colonnello Bomprezzi Bruno. Esclude di essersi mai interessato di questioni attinenti al disastro di Ustica (v. esame Sidoti Francesco, GI 23.06.92).

In data 2 ottobre 80 dall'agenda di Fiorito De Falco emerge che a proposito della consegna del materiale sequestrato alla Magistratura, lo stesso spiega a Sidoti che: "...quando, per ordine di Stataereo (colonnello Brindisi) ho consegnato il materiale richiesto da Magistratura, ho trovato una formula ambigua per dare tempo all'AM di pensarci su... Ciò è vero nel senso che il soft Nadge è peculiare per il Nadge e non può essere ... su altro elaboratore...".

Escusso in proposito in data 04.12.96, Fiorito De Falco ha dichiarato di aver annotato quella conversazione con Sidoti, perché si sentiva "rimproverato" per aver inserito nel verbale di sequestro del 22 luglio 80 quella formula ambigua: "... Mi fu contestato che io avessi autorizzato la magistratura ad andare a fare le decodifiche presso Marsala." (v. interrogatorio Fiorito De Falco Nicola, GI 04.12.96).

In effetti egli mostra, con quelle sue annotazioni, quale fosse lo spirito con il quale si ottemperava alle decretazioni dell'AG e come, contrariamente a quanto egli poi afferma dinanzi a questa AG, fossero posti ostacoli per guadagnare comunque tempo.

Il 2 ottobre 80 il colonnello Sidoti prepara una relazione da inoltrare al Sottocapo Ferri, nella quale viene comunicato che il giorno successivo il procuratore Santacroce si recherà presso il sito radar di Marsala per prelevare i nastri di registrazione del giorno dell'incidente. In proposito viene scritto "è stata impartita al vice comandante di quel sito radar Salmè, la direttiva di ...consegnare i nastri...facendosi rilasciare ricevuta contenente la specificazione che si tratta di materiale militare "riservato".

Il 15 ottobre 80 viene emesso un appunto a firma del colonnello Sidoti diretto al Sottocapo, nel quale si comunica che il sostituto ha richiesto di poter decifrare i nastri sequestrati presso il CTADA (Centro Tecnico Addestrativo Difesa Aerea) di Borgo Piave. In calce alla nota vi è un appunto manoscritto da Melillo, nel quale viene scritto che "...Sono state date "disposizioni" a Borgo Piave, ITAV ed al magistrato Santacroce, che conduce l'indagine sull'incidente del DC9". Anche qui il contenuto delle disposizioni appare illuminante; infatti esse prevedevano che le informazioni su dati radar potessero essere fornite solo, se esplicitamente richieste, al magistrato e in separata sede, non in presenza degli altri membri della Commissione d'inchiesta. In effetti a quel sostituto, che si recò a Borgo Piave l'11.11.80, furono consegnati, come s'è scritto, dei tabulati privi delle coordinate x e y in rispetto del segreto militare, dati senza i quali detti elaborati erano inutilizzabili.

Nella memoria consegnata in data 30.04.98, il generale Melillo asserisce di aver formulato delle disposizioni in senso lato, potendo dare

disposizioni soltanto al personale del suo Reparto e non all'ITAV e a Borgo Piave, diretti da ufficiali più elevati in grado o di anzianità superiore alla sua. Alle contestazioni rivoltegli in data 24.02.97, relative ad una "non credibilità" di disposizioni limitate ad una raccomandazione generica di cortesia e di tutela del segreto, risponde che per lui era doveroso ricordare non il segreto, ma lo stato di documentazione sequestrata cui erano sottoposte le bobine, che non autorizzava la divulgazione dei dati contenuti, limitando "al solo giudice Santacroce la presenza alle operazioni di decodificazione". Inoltre riguardo alla decodificazione, della quale questo GI sottolineava l'incompletezza, precisa "che si trattò dell'operato di un Comando Periferico che non aveva alcuna relazione di dipendenza, né gerarchica né funzionale, con il 3° Reparto". Relativamente poi, alla consegna dei tabulati privi delle coordinate x e y, ne demanda la responsabilità all'operatore di Borgo Piave che effettuò gli elaborati, Di Natale, "il quale potrebbe illustrare come fece la decodificazione... perchè essa fu parziale e se si trattò di una sua iniziativa o ricevette ordini e, in questo caso, da chi".

Il 16.12.80 il 3° Reparto riferisce alla Procura della Repubblica di Roma, la disponibilità al trasporto dei reperti a titolo oneroso dall'aeroporto di Boccadifalco a Ciampino, operazione che avviene il 23.12.80 con velivolo G222 della 46^a Aerobrigata di Pisa.

Nell'agenda sequestrata al generale Melillo in data 17.12.80, si legge una lunga annotazione che evidenzia l'elaborazione della missiva del 20 dicembre 80: "DC-9 Ustica 1) Fiorito ha i plotting dei radar - non risulta niente 2) ATCAS - radar traffico aereo + precisi ma non riprendono meno di 4 m2 radarabili certamente non vedono un missile. Il velivolo non c'era - la pizza è andata in USA. 3) la relazione USA in possesso del dott. Santacroce e del Presidente della Commissione di inchiesta - Presidente della Commissione di inchiesta ha anche lui la relazione USA la relazione dice solo "causa probabile dell'incidente è una esplosione interna o l'impatto con oggetto volante" - dott. Santacroce - chiesto lettera SMA con cui si afferma che al momento dell'incidente nessun velivolo militare AMI era nella zona coinvolta con l'incidente alla quota e luogo e come dichiarato da Autorità NATO nessun velivolo NATO lo era analogamente le tracce rilevate dai radar della Difesa Aerea erano tutte sotto controllo al momento incidente e ben distanti dal luogo e quota incidente e in nessun modo correlate con esse e, peraltro, nessuna di esse risulta mancante all'appello. 4) radiobersaglio trovato a Messina il 4° Reparto ha detto che è il relitto di un radiobersaglio Meteor in possesso anche E.I. e M.M.. Non é stato sparato da Perdaz E.I. e

M.M. hanno negato lanci nel 1979 - gennaio 1980 sono stati sparati 10 bersagli Meteor per il programma Helip - (Appunto 2° Rep.) 2 radiobersagli non avevano congegno autodistruzione. 5) vento sul luogo incidente: ore 21.55 del 27.6.80 a 25.000 su Ustica = 260°/90Kts (quindi verso Est, come le parti del relitto). 6) Interrogazione in Parlamento. Detto che velivoli militari AM niente nella zona a quell'ora ed a quella quota. Niente esercitazioni (nemmeno USA, essendo venerdì ed a tarda ora tutti USA fanno festa, salvo esercitaz o emergenza)" (v. brogliaccio Melillo Corrado).

In effetti qualunque forza armata, è lapalissiano, quando fa festa non fa esercitazioni, salvo che debba fare esercitazioni o sia in emergenza. E qui varrebbe ricordare che è stato sostenuto che il MiG libico il 18 luglio di quell'anno sarebbe stato in esercitazione, cioè venerdì, giorno di festa per i mussulmani.

Il 18.12.80 compare sull'agenda sequestrata al generale Melillo l'annotazione relativa al messaggio di Cincusnaveur: "... colonnello Bianchino ha ricevuto dalla 6^a Flotta in cui dice che in zona non velivoli nè navi né ha perso velivoli. 31414Z luglio 80 dalla 6^a Flotta a Cincusnaveur Londra info Ambasciata USA a Roma - Chiesto a Biankino --> manderà il messaggio -- questa sera o domani richiamare". Il messaggio cui fa riferimento Melillo non è lo stesso allegato alle missive del 20 e 23.12.80 indirizzate a Stamadifesa e al sostituto procuratore, poiché quel telex riporta il gruppo data orario 16.27Z.

Il problema della data del telex "per copia conforme" si è posto perché, secondo le dichiarazioni di Melillo, un suo collaboratore ha erroneamente inteso la data telegrafica del messaggio come 3 dicembre e non 3 luglio, come invece riportato nel telex originario.

Innanzitutto si deve dire che la data manoscritta 3.12.80 appare nella minuta conservata agli atti del 2° Reparto. L'assenza della data nella copia inviata a questo Ufficio il 23 dicembre 80, dal SIOS, ha due possibili spiegazioni: 1. è stata volutamente nascosta nella fotocopiatura del documento inviato all'AG; 2. non vi era nella copia originale inviata dallo Stato Maggiore al 2° Reparto il 20 dicembre 80, ma è stata apposta da quest'ultimo Reparto dopo la trasmissione al PM. Tascio esclude che sia stato il suo Reparto a scrivere quella data. Come si può ben vedere tra Melillo e Tascio è un vero e proprio scaricabarile, nel quale nessuno però riesce a dare una versione plausibile. E' stato invece riscontrato nella copia conforme, originale, custodita agli atti del 3° Reparto che v'è, apposta a matita, la data del 3 luglio 80. V'è da rilevare che lo Stato Maggiore nella trattazione di questo materiale documentale, riferito al documento di Cincusnaveur, ha ingenerato solo confusione ed ha condotto la ricerca con

superficialità. Infatti nel luglio 91, come già s'è detto questo Ufficio richiedeva allo Stato Maggiore la documentazione relativa alla presenza di mezzi aeronavali statunitensi; a risposta veniva consegnata documentazione generica, senza specificare la natura degli atti, tra cui era compresa la copia conforme, originale, del telex di Cincusnaveur predisposta da Melillo il 20 dicembre 80 con la scritta a matita 3.7.80. Nell'ottobre 91 venivano richieste le copie originali delle lettere datate 20 e 23 dicembre 80 con relativi allegati; a risposta si consegnavano quegli originali. In quello del 2° Reparto era allegata la copia conforme con la scritta 3.12.80; in quella del 3° Reparto era allegata la copia originale del telex di Cincusnaveur nella sua interezza e non quindi la copia conforme che era stata già consegnata il 12 luglio 91 e di cui non si faceva menzione nella trasmissione della documentazione. Lo SMA, a specifica richiesta di questo Ufficio, riferisce in data 9 gennaio 92 che presso di esso non esiste l'originale del messaggio in questione perché lo SMA non appare tra gli enti destinatari, precisando che dagli atti non è emersa alcuna documentazione che indichi attraverso quali canali ed a seguito di quali richieste il 3° Reparto fosse venuto in possesso della copia del telex in argomento. Precisava altresì che gli unici presunti originali erano stati trasmessi nell'ottobre 91; anche in questa circostanza non s'è fatto riferimento al documento inviato nel luglio 91. Questa confusione documentale ha determinato la mancata individuazione e confronto dei messaggi con le date manoscritte discordanti, e quindi le relative contestazioni agli imputati.

Ci si chiede pertanto per quale ragione, pur essendo in possesso del documento delle 16.27Z, nel quale viene fatto riferimento all'attività anche della 6^a Flotta, Biankino debba inviare o Melillo richiedere uno specifico documento su quel Comando militare in prossimità della redazione della nota del 20 dicembre, quando già dal 17 dicembre, come emerge nel brogliaccio di Melillo, la struttura della lettera era stata redatta. In mancanza di risposte precise da parte del generale Melillo e di riscontri per la morte di Biankino, possono formularsi solo ipotesi: a) Melillo il 18 dicembre potrebbe non avere avuto alcun telegramma di Cincusnaveur o 6^a Flotta; dovendo preparare una lettera ufficiale intende supportare le notizie che Ferri avrebbe firmato con della documentazione, e perciò richiede a Biankino notizie che questi dapprima fornisce telefonicamente, e poi inviando non solo il messaggio del 3 luglio 14.14Z, ma anche quello del 3 luglio 16.27Z; b) Melillo è in possesso del messaggio delle 16.27Z di Cincusnaveur, nel quale viene fatto riferimento anche alla 6^a Flotta; volendo aver certezza di quanto riportato, richiede a Biankino notizie sull'attività di quella Flotta; l'ufficiale americano dapprima comunica verbalmente il

contenuto, poi invia copia del messaggio; c) nonostante Melillo abbia giustificato il contatto diretto con Biankino con una amicizia di vecchia data, non si comprende perché non si sia rivolto al 2° Reparto che era deputato ai contatti ufficiali con gli Addetti militari stranieri e poteva già essere in possesso della nota delle 16.27Z, come peraltro in un primo momento dichiarato dallo stesso Melillo.

Domanda quest'ultima che sembra porsi anche Melillo quando, nella memoria difensiva del 30.04.98, afferma: “potremmo domandarci il perché di quella comunicazione del 18 dicembre 80 da parte del colonnello Biankino... posso immaginare che ... abbia pensato di rivolgersi a me (invece che, come avrebbe dovuto, al 2° Reparto) perché mi considerava suo amico di vecchia data che in quel momento si trovava “al posto giusto...” (v. memoria difensiva Melillo Corrado, 30.04.98).

Singolare inoltre l'affermazione di Melillo secondo la quale il messaggio di Cincusnaveur giunse allo Stato Maggiore tramite l'Addetto militare statunitense Coe e non tramite l'Addetto aeronautico Biankino. - ovviamente errando su queste cariche; nde - (v. memoria difensiva Melillo Corrado, 30.04.98).

Secondo Melillo la nota del 20 dicembre venne realizzata per rispondere alle affermazioni rese alla stampa dal Presidente dell'Itavia avv. Davanzali: “La lettera del 20 dicembre venne fatta in funzione della stampa in effervescenza e venne dato l'ordine il giorno 18...lo stesso giorno 18 c'è una riga che vuol dire che è finito questo argomento...poi qualcuno mi chiama, per caso Biankino... immagino che lui abbia chiamato perché avevamo rapporti e dice “guarda che io ho il messaggio...”, che noi già avevamo, ma probabilmente o l'avevamo come messaggio o l'avevamo come notizia trascritta con i dati ...” (v. interrogatorio Melillo Corrado, GI 24.01.97).

La bozza della missiva venne preparata dal 4° Ufficio Sicurezza al Volo e sottoposta alla visione del capo del 3° Reparto prima e del Sottocapo di SMA poi. Nella lettera vengono trattati i punti sui quali si concentrano maggiormente le illazioni della stampa nei confronti dell'Aeronautica. Vengono infatti fornite notizie sull'analisi dei tracciati radar dei siti di Licola, Marsala e Siracusa, confermando l'assenza di qualsiasi traccia sconosciuta in prossimità del DC9 Itavia, e riferendo inoltre che “tutte le tracce rilevate dai radar erano identificate e tutti i velivoli a cui si riferivano concludevano il volo senza inconvenienti”. Da quanto riportato nella nota sembrerebbe che lo SMA fosse in possesso dei tracciati radar del 34° CRAM di Siracusa, circostanza mai confermata ed anzi smentita, quando

L'AG richiede espressamente quei dati nel novembre 89. Deve ricordarsi, poi, che nel corso dell'inchiesta è emerso che "ufficialmente" i dati radar di cui era in possesso lo SMA erano quelli di Licola, Marsala, Poggio Ballone, Potenza Picena e capo Mele, ma non è mai risultato che vi fossero quelli di Siracusa. Inoltre la risposta che le tracce rilevate in prossimità del DC9 erano tutte identificate, non corrisponde a verità, poiché fin dal 28 giugno lo SMA era in possesso del telex inviato dal 3° SOC di Martina Franca, nel quale veniva fatto riferimento alla traccia "senza identificazione" proveniente da area free-plots con direzione Sud, la nota traccia LK477 correlata al DC9 fino al 1989, quando ben se ne conosceva la sua inesistenza sin dalla notte del 27.06.80.

Anche l'affermazione sulle tracce radar rilevate dal Centro di Marsala "detta registrazione è interrotta momentaneamente quattro minuti dopo l'incidente (interruzione registrazione effettuata da un operatore per dimostrare la procedura di cambio del nastro)...", non fa riferimento a quanto accaduto realmente, giacché presso il 35° CRAM di Marsala non era in corso nessuna dimostrazione, e lo SMA ne era a conoscenza anche in virtù del "pro-memoria" datato 15.11.80 a firma del tenente colonnello Del Zoppo, nel quale vengono spiegate al maggiore Montinaro le ragioni del "buco" di registrazione e cioè che "...come normalmente avviene, il MIO ricevuto l'ordine dal capo controllore di iniziare le operazioni per lo svolgimento della Synadex, ha rimosso il nastro n.99 e lo ha sostituito con il nastro n.100... alle 19.22Z la registrazione sul nastro n.100 viene interrotta, perché per ordine del capo Controllore si sospende la Synadex...".

Relativamente al relitto rinvenuto in località Acquedolci "... del tipo Beechcraft AQM-37A... è stato utilizzato dalla Meteor sul Poligono di Salto di Quirra...in quell'occasione furono lanciati 10 bersagli nel periodo 7.6.1979-22.1.1980. Tutti i bersagli erano di color arancione e due di essi sicuramente "coccardati" (come il relitto)...", si deve precisare che lo SMA, il 20.09.80, prese visione, come detto, del relitto quando era già stato posto sotto sequestro dall'AG e si trovava presso la stazione CC. di Acquedolci (ME); e che il successivo 9 ottobre il generale Tascio ribadì l'interesse per quel reperto in un'annotazione apposta in calce ad una nota del 4° Reparto. Fino al 23 dicembre 80 l'Aeronautica non farà alcun riferimento al reperto di Acquedolci nonostante l'interesse dimostrato e nella missiva darà una indicazione generica del luogo del rinvenimento citando la provincia di Messina. Nella nota del 23.12.80 viene compiuto un errore sulla data dei lanci che avvennero nel periodo 7.6.78 - 22.1.80; non viene precisato infatti che gli unici due bersagli coccardati erano stati lanciati nel 78 e non erano soggetti all'autodistruzione, mentre lo erano i restanti otto che tra l'altro non

recavano alcuna coccarda. Nonostante risulti che “ufficialmente” l’AM avesse preso visione del relitto solo quando lo visionò il tenente colonnello Vignola Domenico, che in merito redasse una relazione, non compare mai nelle note all’uopo stilate quanto descritto dal Vignola e cioè che si escludeva che il relitto potesse essere rimasto in mare per molto tempo “... perché non presentava tracce di corrosione o di flora marina” (v. decreto esibizione presso 2° Reparto, 08.10.91).

Quanto verrà affermato in seguito non tiene conto delle dichiarazioni di Vignola, il solo ad aver esaminato il reperto; e tutte le “analisi” verranno sviluppate solo sulla base delle fotografie scattate il 20.09 dallo stesso ufficiale ed allegate alla sua relazione. Pertanto la risposta data dall’Aeronautica il 20 e 23 dicembre 80 è generica, basata su riscontri fotografici che non vengono menzionati nelle due lettere, nelle quali non viene perciò riportato quel che invece era stato riscontrato il 20 settembre dal tenente colonnello Vignola.

Dal 1981 al 1984 l’attività del Reparto in merito alla vicenda si limita a fornire elementi di risposta alle interrogazioni parlamentari.

L’Ufficio Sicurezza al Volo in data 23.01.85 prepara un appunto per il Sottocapo generale Gargioli, nel quale indica, in esito alla richiesta dell’AG datata 09.01.85, relativa alla organizzazione di un esperimento giudiziale diretto alla ricostruzione della situazione aerea del 27.06.80, le condizioni di fattibilità di tale operazione; in particolare espone la necessità che le operazioni vengano effettuate entro il mese di giugno in quanto è prevista la disattivazione del vecchio radar di Marsala e indica l’Itav come l’ente più idoneo per organizzare e seguire l’esperimento congiuntamente al Comando della 2^a Regione Aerea che fornirà uomini e mezzi.

In data 22.08.86 viene effettuata dal senatore Milani una interrogazione parlamentare sul nastro di registrazione di Marsala ed il “taglio” di otto minuti, su chi fosse il comandante del 35° CRAM nel 1980, se la registrazione fosse stata inviata a Borgo Piave, chi fosse il comandante di Borgo Piave nel 1980, se la registrazione dopo essere stata utilizzata per scopi addestrativi fosse stata distrutta.

Nella risposta del 6° Reparto, emessa in conformità alla nota del 3° Reparto, si legge: “La registrazione non è stata distrutta ma è stata consegnata sia al Sost. Proc. della Repubblica di Palermo dott. Guarino, che al dott. Santacroce in data 22.07.80...”, “di conseguenza tutti gli altri quesiti in merito vengono a cadere”, inciso questo presente nella nota del 3° Reparto datata 11.08.88 a firma del tenente colonnello Morpurgo (v. documentazione allegata nota CC. 22.11.96).

Nel settembre 86 il colonnello Gaudio del 4° Ufficio del 3° Reparto redige una “Relazione” per uso interno, presa in visione dal capo di SMA generale Pisano, dal Sottocapo generale Gargioli e dal capo del 3° Reparto generale Arpino, relazione in cui sono riportati gli eventi salienti relativi all'incidente estratti dalla Relazione della Commissione di inchiesta del Ministro dei Trasporti. Nella nota viene criticato il “tono” con il quale si fa riferimento ad una maggiore disponibilità dei responsabili del traffico civile rispetto a quelli militari, non tenendo conto che all'epoca dei fatti tutto il traffico aereo, civile e militare, dipendeva dall'AM. Relativamente al vuoto di otto minuti nella registrazione radar di Marsala, questo decorre da quattro minuti dopo l'incidente e viene definito irrilevante da Gaudio. L'ufficiale però avrebbe dovuto essere a conoscenza che il “buco” di otto minuti riguardava l'ultimo dato registrato in reale ed il primo dato del simulato e che in realtà il vuoto di registrazione, conseguente alla sostituzione dei nastri, era di ben trentaquattro minuti, interruzione considerevole che si prestava ad “illusioni” più che giustificate da parte della Commissione ministeriale.

In merito al segreto militare viene fatto riferimento all'accenno, riportato in Relazione, a tale segreto che coprirebbe il sistema radar; Gaudio riferisce che in una nota del 17.10.80, il 3° Reparto aveva chiarito che tali dati non erano coperti da alcun segreto militare, senza però precisare che in quella nota veniva chiaramente espresso una sorta di divieto a che altri membri della Commissione prendessero visione di quei dati, lasciando tale facoltà al solo magistrato; inoltre non menziona la circostanza che in occasione della riduzione dati di Borgo Piave dell'11.11.80, vennero “tagliati” i dati relativi alle coordinate, indispensabili per una lettura delle THR, perché coperti da segreto militare; dati, lo si ricordi, senza i quali le riduzioni dati non erano di alcuna utilità.

Il 29.09.86 il Sottocapo generale Gargioli unitamente ai generali Tascio ed Arpino, riferiva elementi di interesse all'allora Sottosegretario Amato in previsione, come già s'è scritto, della relazione che il medesimo avrebbe tenuto alla Camera il 30.09.86 e in una successiva intervista televisiva. Nell'intervento del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio vengono toccati vari argomenti, tra i quali il “buco” di registrazione sul nastro di Marsala ammettendo che esso era stato causato dalla sostituzione necessaria allo svolgimento della esercitazione Synadex e non da scopi didattici di un singolo operatore. E' in questa occasione che, per la prima volta, viene reso noto all'opinione pubblica che presso il sito radar di Marsala era in corso una esercitazione simulata. Il 30.09.86 durante la

trasmissione televisiva “Speciale TG1” venivano forniti i nominativi dell’“equipaggio” operativo in servizio la sera del 27.06.80 presso i CRC di Licola e Marsala. Prima del mese di ottobre, allorchè l'AG richiede i nominativi degli equipaggi operativi, non vi era stata alcuna ricerca in tal senso.

I periti Blasi rinvennero tra i reperti un “radiobersaglio” con matricola n.1088, che non appariva tra quanto periziato dal collegio nominato dalla Procura di Palermo. Per questa ragione chiedono al magistrato notizie sulla provenienza del reperto ed è a seguito di tale richiesta che il 09.02.87 questa AG tramite il Nucleo di PG dei CC. richiede allo SMA la seguente documentazione:

- a) l’originale della documentazione relativa alla fornitura all’Aeronautica Militare dell’aerobersaglio con numero di identificazione 1088 (fornitore e data d’acquisto);
- b) l’originale della documentazione relativa alla utilizzazione di detto bersaglio (data di impiego, manovre in cui venne utilizzato, identificazione del mezzo usato per il lancio, nazionalità dello stesso);
- c) documentazione in originale relativa al missile destinato a colpire detto bersaglio (tipo del missile usato, fornitore del missile, deposito munizioni ove esso era custodito) ovvero l’arma cui il missile apparteneva;
- d) documentazione originale - anche fotografica - relativa al ritrovamento avvenuto in mare tra Messina e Lipari intorno all’agosto 80, dell’aerobersaglio che era stato consegnato al 41° Aerostormo di Catania;
- e) documentazione originale del ritrovamento di altro aerobersaglio presso Licola (Baia Domizia) avvenuto il 02.08.80.

In data 30 marzo 87 il 3° Reparto evade tale richiesta con una nota a firma del capo Reparto generale Mario Arpino, rispondendo ai primi tre punti: “Costarmaereo ha comunicato che non le risulta di aver mai acquisito un aeromobile teleguidato con numero di identificazione (matricola militare) 1088. Peraltro, a titolo di collaborazione, ponendo attenzione alle possibili ipotesi di significato del numero 1088, si rappresenta che esso potrebbe corrispondere ad uno dei modelli del radiobersaglio del tipo AQM37-A. In relazione a tale ipotesi si rappresenta che: a) l’AM dispone di due AQM37-A (residui dal programma di sviluppo F104/S svolto negli USA negli anni ‘60) che, tuttavia, non sono mai stati impiegati in Italia dalla Forza Armata; b) sul poligono di Salto di Quirra negli anni ‘70 sono stati lanciati dei radiobersagli del tipo in argomento nel quadro delle prove relative al programma di qualificazione del missile Hawk migliorato, condotte a cura della NHPLO; c) l’ultimo lancio di AQM37-A sul predetto poligono é stato

effettuato nel gennaio 80 a conclusione del citato programma di esercitazione.”

A risposta della d) della richiesta viene inoltrata la documentazione relativa al ritrovamento di un rottame in prossimità di Acquedolci (ME), nonché quella del rinvenimento, avvenuto il 31.07.80, al largo dell'isola di Stromboli, di un pannello successivamente consegnato al 41° Stormo.

Per quanto riguarda il punto e): “non é stata rintracciata alcuna documentazione e/o notizie che riguardi il ritrovamento dell'aerobersaglio.”

Analizzando questa risposta dello SMA, emerge innanzitutto una “correzione” sulla natura dell'aeromobile teleguidato, che viene definito come radiobersaglio, specificando nel contempo che il numero di riferimento 1088 non corrispondeva ad una matricola militare ma ad un modello predefinito di radiobersaglio. Nel prosieguo della risposta emerge una evidente contraddizione laddove viene prima affermato che in Italia quel tipo di radiobersaglio, l'AQM37-A, non è mai stato impiegato; e poi riferito invece che l'ultimo lancio è stato effettuato nel gennaio 80 a conclusione di un programma di esercitazione; riallacciandosi in questo modo alla risposta del 23.12.80 laddove si parlava dell'aerobersaglio rinvenuto nella zona di Acquedolci. Quella risposta traeva origine anche dai contatti che il capo del 3° Reparto Melillo aveva avuto con i Reparti interessati; infatti nel brogliaccio, come in precedenza riportato, si legge che nelle more della preparazione della nota, il 4° Reparto aveva riferito dettagliate notizie sull'aerobersaglio e sulle modalità di impiego. Per contro alla richiesta di Arpino sull'argomento, il 4° Reparto risponde negativamente in data 09.03.87.

Secondo quanto dichiarato dal generale Arpino, non esisterebbe contraddizione nonostante l'evidenza, perché dapprima lo SMA riferisce per quanto di competenza dell'Aeronautica, mentre quando fa riferimento all'ultimo lancio prende in considerazione altri enti, probabilmente l'Esercito. (v. esame Arpino Mario, GG.II. Roma e Venezia 24.01.97). Tuttavia, esaminando il carteggio dal quale sono state estratte notizie per la risposta, emerge che i punti b) e c) della nota del 30.03.87 sono parziali e non forniscono elementi di chiarimento sulle modalità di svolgimento delle prove presso il poligono di Salto di Quirra; sul punto infatti, lo SMA avrebbe dovuto essere più chiaro tenendo conto che nella nota del 23.12.80 l'argomento dell'aerobersaglio era già stato trattato.

All'allora Capo di Stato Maggiore è stato contestato questo punto e soprattutto la mancanza di chiarezza; in particolare è stato esposto che semplicemente controllando sul “Jane's” del 79, lo SMA avrebbe facilmente individuato che il modello 1088 era una fornitura per l'Italia realizzata dalla

casa costruttrice Beechcraft per lanci con F104 dell'Aeronautica militare italiana e che solo nel quadro di quel programma potevano essere utilizzati. La risposta del generale Arpino è laconica: "...certo bastava che guardassero qui (riferito al Jane's) senza guardare in archivio...". Inoltre riferendo sul contenuto generale della risposta: "...io non trovo contraddizione, trovo una nostra cautela nel riportare però le affermazioni di Costarmaereo, che sembrano un po' lasche in termini di contenuto e questo è il motivo per cui molto probabilmente ho detto... qui riportiamo testualmente le dichiarazioni di Costarmaereo...". (v. esame Arpino Mario, GGII Roma e Venezia 24.01.97). A contraddire il Capo di Stato Maggiore la nota di Costarmaereo del 20.02.87, nella quale non viene fatto alcun riferimento al programma di lanci dell'AQM37-A, nè ad eventuali matricole militari.

In generale può dirsi che alle richieste specifiche del magistrato è stato risposto con molta sommarietà, e con questa nota si è colta l'occasione di trasmettere documentazione relativa al sopralluogo presso la stazione CC di Acquedolci (ME) non trasmessa in precedenza. Deve essere poi sottolineato che non viene effettuato in tale circostanza alcun accertamento, tant'è che nel novembre 88, si appurerà che il reperto di Stromboli era stato gettato nell'immondizia intorno al 1985, e che quello di Acquedolci, che comunque avrebbe dovuto essere in possesso della magistratura, era ancora giacente presso l'aeroporto di Boccadifalco, perché non trasportato insieme agli altri reperti presso i laboratori AM nel dicembre 80.

Per quanto riguarda il punto e), viene fornita una risposta negativa, nonostante la richiesta concerna il relitto analizzato dai Laboratori AM e su cui si riferisce nella relazione Luzzatti del 1981, perché il 4° Reparto, competente in materia, aveva dichiarato di non avere alcun documento in proposito.

L'AG invece, nei primi due punti della richiesta, intendeva ottenere risposte in merito al relitto rinvenuto in località Acquedolci al quale erroneamente era stato attribuito il numero 1088; d'altra parte l'Aeronautica, al corrente di tutti i rinvenimenti e munita di fotografie dei relitti, avrebbe dovuto accorgersi che la data del 02.08.80, giorno del rinvenimento del relitto di Baia Domizia, riguardava non un "altro" relitto, ma quello numero 1088 sul quale aveva fornito risposte in precedenza. In effetti nello stesso periodo, il 20 febbraio 87, l'AG convoca il perito d'Ufficio Cantoro al fine di accertare se il reperto di cui era in possesso la Commissione Blasi (il relitto 1088 di Baia Domizia), fosse lo stesso che era stato oggetto di analisi presso l'aeroporto di Boccadifalco e descritto nella relazione di quel perito; costui disconosceva tale reperto, che non poteva aver mai visto, dal momento che il reperto di Baia Domizia non era mai stato trasportato a

Boccadifalco, ma consegnato direttamente alla Commissione Luzzatti che lo aveva fatto analizzare dai laboratori AM.

5. La successiva attività posta in essere dal 3° Reparto.

L'attività del 3° Reparto, in merito alla vicenda di Ustica, diminuisce progressivamente, sino a limitarsi alla sola raccolta e trasmissione documentazione al Gruppo di Lavoro Ustica. Come noto, dal 1980 al 1997 il 3° Reparto ha raccolto e custodito la documentazione che perveniva allo Stato Maggiore dai Comandi periferici sull'incidente del DC9 Itavia, perché in esso era incorporato l'ufficio competente, cioè quello della Sicurezza al Volo, il 4° Ufficio, e quello dell'Assistenza al Volo, il 5°. E' da ricordare che questo 5° Ufficio nel 1982 diviene autonomo e successivamente, nel 1985 viene trasformato in Reparto, assumendo la denominazione di 6° Reparto; mentre il 4° Ufficio nel 1989 diventa anch'esso autonomo e viene trasformato in Ispettorato Sicurezza al Volo. Gli accertamenti successivamente esperiti presso tale Ispettorato hanno avuto esito negativo, non essendovisi rinvenuto alcun documento relativo alla vicenda in giudizio.

La documentazione consegnata dallo Stato Maggiore e trasmessa, per la quasi totalità, in esito a provvedimenti dell'AG, era concentrata sia presso il Reparto che presso il cosiddetto Gruppo di Lavoro Ustica, organismo dipendente dal Sottocapo di Stato Maggiore dalla sua costituzione, luglio 88, al mese di settembre 90; quindi fino al 31 dicembre 97 alle dirette dipendenze del capo di Stato Maggiore. Il predetto Gruppo, coordinato fino al 90 da un ufficiale superiore con il grado di colonnello e successivamente da un generale di Brigata, aveva il compito di raccogliere, catalogare ed archiviare tutta la documentazione relativa all'incidente del DC9 Itavia proveniente dai Comandi centrali e periferici della Forza Armata. Del Gruppo di Lavoro Ustica hanno fatto parte ufficiali del 1°, 2°, 3° e 6° Reparto.

I coordinatori avvicendatisi sono stati: dal 1988 al 1989 il colonnello Alberto Falciani; dal febbraio al dicembre 89 il colonnello Giorgio Iscra; dal 90 al 91 il generale B.A. Sergio Triches; dal 91 al 93 il generale B.A. Arnaldo Vannucchi; dal 93 al 95 il generale B.A. Ennio Pampena; dal 95 al 97 il generale B.A. Orazio Rizzi.

6. Le perquisizioni domiciliari nei confronti di Melillo, Argiolas e Ferracuti.

Null'altro si rileva dagli atti del 3° Reparto sino alle perquisizioni domiciliari, eseguite nel settembre 95, a carico del generale Melillo, e del tenente colonnello Argiolas. In esito presso Melillo veniva trovata e sequestrata documentazione di rilievo, tra cui un quaderno brogliaccio del 1980 con le varie attività dell'ufficio, redatto di proprio pugno dal generale. Presso l'Argiolas appunti tratti dall'agenda personale del 1980, poi consegnata nel corso dell'interrogatorio del 7 dicembre 95, in cui risultano attività inerenti gli incidenti del DC9 Itavia e del MiG23 libico, che non erano mai state rivelate nel corso degli interrogatori né risultavano dagli atti sequestrati e trasmessi dallo SMA.

Altresì in data 18 luglio 96, sempre a seguito di perquisizione domiciliare a carico del generale Sandro Ferracuti, che tra il 1987 e il 1990 aveva retto il comando del 3° Reparto, veniva trovato e rinvenuto un quaderno brogliaccio con annotazioni vergate a mano inerenti le varie attività del Reparto, riferite al periodo tra l'88 e primi mesi dell'89.

Dall'analisi di questo brogliaccio emergeva, così come evidenziato anche per quello del Melillo, un quadro della trattazione degli incidenti sia del DC9 che del MiG libico, mai comunicato prima né attraverso gli esami testimoniali e interrogatori né attraverso la consegna della documentazione.

Nell'agenda di Ferracuti, relativa al 1988/1989, cioè a distanza di anni dall'incidente, si rinvennero numerose annotazioni riferibili agli eventi, che si ritiene opportuno riportare proprio per porre in evidenza con quale interesse lo SMA seguisse l'inchiesta e le vicende ad essa collegate; singolari inoltre appaiono le "spiegazioni" rese dall'estensore delle note, che, neppure a dirlo, anche in questo caso tendono a sfumare fino quasi a ricondurle a semplici "chiacchiere", tutte le circostanze relative all'inchiesta, che comunque, e non si comprende per quale scopo, venivano annotate.

2 giugno 88: "020815 SCSM con Giordo (FFSCSM) e io Ustica: due pagine Arpino + com.te aviere x MOD No aviere tutti i nomi sono noti a Magistr. Che sta procedendo e ha già sentito".

Questa nota fa riferimento alla telefonata pervenuta nel corso della trasmissione "Telefono giallo" del 06.05.88, durante la quale un sedicente aviere di Marsala aveva riferito, in diretta, che al personale in servizio la sera della caduta del DC9 Itavia era stato imposto il silenzio.

3 giugno 88: "SCSM 3.6 DC9: verificare cosa si è dato tempo addietro ad Amato e cosa ieri". In merito a tali annotazioni il Ferracuti mostra di essere incapace di rammentare alcunchè.

7 giugno 88: “SCSM 7.6 - Completamento riesumazione Ustica entro Giovedì mattina Briefing a MOD su Ustica 10.06.88 - mod, CSMD, CSMA, capo Gabinetto, Cons. Stato (Longo), Amm. Martini grafici solo indicativi scopo evidenziare valore traccia sconosciuta. Io briefing: - sintesi introduttiva dell'evento tutto su base Luzzatti, blow-up su aree critiche - percorso del volo - copertura radar - ipotesi traccia 700 KTS e considerazioni al riguardo (battuta radar?) - considerazioni geometria d'attacco, farne alcune al traverso”.

In proposito, sempre Ferracuti, sostiene che l'esigenza del Sottocapo Meloni era di esser certo che l'AM stesse rispondendo alle varie richieste dell'AG; il Sottocapo voleva avere la garanzia che quanto si rispondeva fosse corretto. Il briefing e gli appunti relativi alla traccia facevano riferimento a quanto riportato nella Relazione Luzzatti.

20 giugno 88: “201035 SCSM: DC-9 Sentire Incisa se ha già inserito ns. “Contributo” (MiG?); vedere relazione Amato e cosa è uscito da SMA per questa relazione; riscontrare/analizzare tutto quanto abbiamo al fine di verificare coerenza o contraddizioni -- lettera Bartolucci che dice che MiG non è stato visto...”;

21 giugno 88: “210830 ok) In relazione Amato non cenno a D.A. per MiG; ok) Adeguato ns “contributo” a Incisa; ok) In atto verifica ns. Documentazione; ok) in atto verifica elaborazione ns. Contributo MiG - Fare verifica”.

In relazione a queste annotazioni di fine giugno 88, Ferracuti non riesce a fornire alcun contributo, ma formula soltanto delle ipotesi sulla base del contenuto degli scritti esaminati senza aggiungere alcunchè. (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 05.12.96).

03 luglio 88: “031145 - - Elenco piloti e gruppi CIO per DC9 Ustica...SCSM 031630 - DC-9 Ustica: comm.ne per analisi documentazione - noi vediamo di tirar fuori piloti e attività CIO il 27.06.80: - verifica se c'è novità d'interesse; - conferma no attività; - conferma n. Missili; - conferma date MiG-23; - analisi plots Lic Mars ed event altri; - analisi procedure effettuate”.

Di tale annotazione Ferracuti dà la seguente interpretazione: “ritiriamo fuori chi erano i piloti e che attività dei caccia intercettori è stata fatta il 27.06.80”. Si tratta di una richiesta del Sottocapo per rispondere alla quale vengono analizzati vari dati, tra gli altri anche i plots registrati dai siti di Licola e Marsala. (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 05.12.96).

1° agosto 88: “SCSM 011200 - - Ustica risposta a SMD per 500 MG”.

Secondo quanto riferito da Ferracuti lo Stato Maggiore Difesa aveva posto un quesito sul raggio di azione del MiG o domanda simile che riguardava la distanza di 500 miglia. Non riesce ad essere più preciso. (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 05.12.96).

9 agosto 88: “CSM 091350 - Quesiti stampa su Ustica e D.A.: date le risposte?”;

12 settembre 88: “Ustica: - risposte a possibili quesiti (Garribba); - no msl AM; se lanciato da aereo come mai D.A. non l’ha visto? - analizzare elementi forniti da D.A. a suo tempo e dopo; - Falciani: cosa ha detto lo SMD a Uff.Gab. dopo nostra ultima indagine (Castelletti?)”.

Ferracuti non riesce a precisare alcuna circostanza riportata in questa annotazione e nella precedente; secondo quanto riferisce, l’annotazione è il frutto delle domande che l’AM si è posta per rispondere ai quesiti originati dalla stampa. (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 05.12.96).

02 novembre 88: “SCSM 020915 Ustica (Giordo, Scano, Tonini, Blandini, Del Bagno) - avvalorata ipotesi msl, sicuramente lanciato da un caccia di un Paese Nato, forse italiano fuori rotta alla ricerca di un drone - radar CIA: fu esclusa attendibilità radar “civile” CIA a CIA c’è anche un radar Marconi più long range che ha visto la traccia di un vel. Milit. - Perdas: intensa attività sud est Sard (Perdas), sganciato da vel. di fabbr. Inglese un drone; un CIO a 4NM lancia un AIM 9B che cop DC9 in prua. - radar: Marsala non registrò insistenza magistrato vuoto di 4 minuti. Licola: addirittura non è successo niente. - drones: CC Baia Domizia e poi stretto Messina: ident e pezzi radiobers con vernice alterata per coprire coccarda AM dice: ultimo drone 8 mesi prima. - Anche Saratoga nel golfo di Napoli: impossibile non abbia visto”.

Nonostante si tratti di una annotazione abbastanza elaborata e precisa, il Ferracuti afferma che si trattava di un commento ad una notizia stampa, una presa d’atto di quanto dicevano i media sulla vicenda. (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 05.12.96).

23 dicembre 88: “...3. Solo con SCSM e Giordo: Ustica...Annoni La commissione appare un po’ chiusa e irrigidita guardando reg.ni radar si vede eff.te traccia di un aereo. Sentire subito Annoni. Punto focale il radar: cosa ha visto? - CSMA: abbiamo fatto tutto per essere certi di aver bene verificato e analizzato quanto ci riguarda?...”.

Al riguardo l’interrogato ribadisce che la preoccupazione del generale Pisano, capo di Stato Maggiore, era quella di esser certo che quanto l’Aeronautica diceva o faceva in relazione all’evento di Ustica, fosse corretto. La circostanza che dai lavori della Commissione Pratis emergesse la traccia di un velivolo, imponeva che andasse sentito il generale AM in

ausiliaria Annoni, membro di quella Commissione, per avere la conferma di cosa avesse realmente stabilito la Commissione. Esaminato sul punto, Ferracuti riferisce “non conosco quali fossero i termini e le regole di lavoro della Commissione... mi pare che se nel corso dei lavori emergeva il dubbio su qualche punto, il ricorrere all’Aeronautica per avere risposte fosse una delle cose da fare.” (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 13.12.96). E in tal modo anche in questo caso praticamente non rispondendo.

Da una annotazione del 31.12.88 si evince che la Commissione Pratis richiede gli atti della simulazione effettuata il 30.04.85, con un velivolo DC9 e due F104, che interessò i siti radar di Licola, Marsala e Ciampino; il 3° Reparto aderisce per quanto riguarda il materiale di cui è in possesso, mentre rimanda al magistrato per l’altra documentazione.

Alle annotazioni riportate nell’agenda del generale Ferracuti, non corrisponde l’emissione di note e missive del Reparto di analogo contenuto; fino ad oggi non v’è alcuna spiegazione della ragione per la quale, nonostante vi fosse interesse su come stava procedendo l’inchiesta e nonostante la “sbandierata” collaborazione dell’AM, non venissero chiariti aspetti dei quali si “discuteva” in seno a quella Forza Armata.

Di particolare rilievo è l’annotazione apposta sul quaderno brogliaccio il 18 novembre 88, ove si legge che sono stati convocati Pollice e Di Natale per analisi sulla vicenda Ustica: “convocati Pollice e Di Natale: comunicato che loro sono membri del gruppo per analisi su Ustica (Pollice presidente) e indicati obiettivi e modalità di massima”.

In proposito Ferracuti ha riferito che compito della Commissione cd. Pollice era “verificare che quello che si riusciva a capire sul fatto, corrispondesse alle risposte che davamo... apparivano articoli stampa... c’erano domande della magistratura alle quali l’Aeronautica stava rispondendo...”; in particolare Pollice doveva esaminare tutta la documentazione in possesso dell’AM e riferire come valutasse quanto era stato fatto e detto. Il generale Meloni voleva che tutto quello che l’Aeronautica aveva detto, compreso l’incidente del MiG, fosse rivalutato, riesaminato per avere la sensazione che fossero state dette cose corrette. Incomprensibilmente, nonostante queste annotazioni attestino un suo interessamento costante, in qualità di capo alla redazione e stesura di tale Relazione, Ferracuti sostiene di non aver mai preso visione del testo finale dell’elaborato. (v. interrogatorio Ferracuti Sandro, GI 13.12.96).

7. Le testimonianze del generale Pollice e del colonnello Sidoti.

In data 11 settembre 96 veniva escusso il generale Carmine Pollice – all’epoca capo del 3° Reparto - il quale riferiva che nel 1988 era a capo di una omonima Commissione incaricata dal generale Meloni - all’epoca Sottocapo - di verificare ed esaminare “... se tra i documenti in possesso dello Stato Maggiore emergevano responsabilità di vario tipo a carico dell’Aeronautica...”.

La Commissione non aveva ricevuto un incarico formale, essendo stato invece nominato ufficialmente nel luglio 88 un diverso team di ufficiali dello SMA, a capo del quale c’era il colonnello Alberto Falciani, con l’incarico della raccolta e catalogazione di tutta la documentazione concernente la vicenda di Ustica in ambito di Forza Armata.

La cd. Commissione Pollice, i cui altri componenti erano il maggiore Di Natale del 6° Reparto, il colonnello Finocchio del 4° Reparto e il tenente colonnello Lato del 2° Reparto, non ricevette alcuna collaborazione da quella presieduta dal colonnello Falciani.

La relazione prodotta riguardava: l’analisi critica della Relazione della Commissione d’inchiesta congiunta italo - libica per l’incidente del MiG23 del 18.07.80; l’analisi critica della Relazione della Commissione Luzzatti; la sintesi delle ipotesi principali sulle cause dell’incidente avanzate dagli organi di informazione; le accuse mosse all’AM e relativi commenti.

Il generale Meloni non ha ricordato di aver conferito un simile incarico all’allora colonnello Pollice, né ha rammentato il contenuto della Relazione presentatagli da quell’ufficiale, che predisposta e firmata dal solo colonnello Pollice e non anche dagli altri tre componenti la Commissione, gli venne consegnata in unica copia unitamente ad un floppy disk il 15 dicembre 88. Di tale Relazione, si ribadisce, non è stata rinvenuta traccia nell’archivio del 3° Reparto da cui dipendeva l’estensore.

Ci si deve chiedere perché questa Relazione non viene consegnata nel corso dell’acquisizione del 7 luglio 95, quando si consegna spontaneamente altra documentazione non trasmessa in precedenza all’AG. Tale quesito si pone giacché del documento non si rinviene traccia nel protocollo del Reparto. Deve supporre che la Relazione sia stata posta tra la documentazione del caso Ustica in un tempo successivo, concomitante con l’arrivo al 3° Reparto del generale Pollice; infatti alla data dell’acquisizione, nel luglio 95, l’ufficiale era comandante del 1° ROC di Monte Venda ed assunse l’incarico presso il 3° Reparto soltanto nel 96. La circostanza che la copia della Relazione consegnata l’11 settembre dal Pollice non presentasse alcuna classifica o protocollo, induce a ritenere che quel documento fosse nella sua disponibilità personale; lo stesso però ha escluso questa evenienza.

Oltre a questa, altre riserve sono nate dall'esame testimoniale del generale Pollice; egli infatti, escusso in merito all'annotazione scritta da Ferracuti, ha dichiarato che la nota si riferiva al suo lavoro svolto nell'ambito della Commissione da lui presieduta, esprimendo altresì la convinzione che l'AG fosse a conoscenza sia della Commissione che della Relazione; quando, nel corso dell'esame apprenderà che l'AG non dispone assolutamente di tali informazioni, si irrigidisce nel timore di divulgare notizie che non deve, aggiungendo soltanto che la Relazione gli era stata posta in visione presso il Reparto in occasione della convocazione e che essa si trovava insieme agli altri documenti relativi alla vicenda di Ustica.

Lo Stato Maggiore non cita mai tale documento né ha mai segnalato la costituzione della Commissione Pollice. Lo SMA, appreso che l'AG era venuta in possesso del documento - si ricordi che all'esame testimoniale dell'11 settembre 96 era seguita l'acquisizione del documento - il giorno successivo, 12 settembre 96, dispone ricerca immediata, tramite il gruppo di lavoro Ustica, del documento originale, segnalandone per le vie brevi l'esistenza il 13 settembre successivo. Il 19 settembre lo SMA trasmette il documento originale, segnalando nel contempo un elenco di altra documentazione in originale ancora esistente presso il 3° Reparto attinente all'incidente del DC9 Itavia. Documentazione che viene acquisita il 21.11.96.

Come ben si comprende la scoperta della Relazione Pollice costituisce un "infortunio" per lo SMA che ha sempre proclamato una totale collaborazione con l'AG. E quando il 27 settembre 96 vengono richieste spiegazioni sulla modalità di rinvenimento del documento, viene fornita, il 3 ottobre, una "giustificazione" generica e non esaustiva delle motivazioni che condussero alla mancata segnalazione del documento: viene infatti precisato che gli estremi erano stati segnalati all'AG in una missiva del 28.02.95 - allegato D - insieme ad altre note che non potevano essere trasmesse perché classificate. Circostanza che non corrisponde al vero, poiché dall'analisi del suddetto allegato D non emerge alcun riferimento alla Relazione.

Dopo il rinvenimento della cd. Relazione Pollice nel settembre 96 e la segnalazione da parte dello SMA di ulteriore documentazione originale giacente agli atti del 3° Reparto, come già detto, il 21 novembre 96, se ne disponeva l'acquisizione. Dall'esame della stessa emergeva la figura del colonnello Sidoti, come quella dell'ufficiale che aveva seguito la vicenda dell'incidente DC9 Itavia, ed in parte anche di quella del MiG23 libico, in tutta la sua evoluzione, e che senz'altro aveva partecipato anche alla redazione della nota lettera del 20 dicembre 80, il cui protocollo appunto è originato dal suo Ufficio. Le numerose annotazioni che riportano la sua

firma venivano poste alla sua visione nell'esame testimoniale del 12 dicembre 96 e lo stesso riconosceva come propria la firma apposta nei vari documenti, ma escludeva di essersi mai interessato alla vicenda di Ustica. Al di là di questo incomprensibile ed ingiustificabile comportamento, volto a negare anche le più innegabili evidenze del suo coinvolgimento nell'incidente del DC9, si devono sottolineare le assolute "stranezze" del suo modo di affrontare l'esame: prima ancora che gli venisse sottoposto un documento a sua firma negava il suo coinvolgimento escludendo ogni sua attività; poi, a rilettura, rettificava le sue dichiarazioni affermando puramente e semplicemente "non ricordo". (v. esame Sidoti Francesco, GI 12.12.96).

Infine, per quanto riguarda la vicenda del MiG23 libico, va brevemente detto che il 3° Reparto se ne occupò limitatamente ai primi giorni, fino alla costituzione della Commissione congiunta italo-libica. Riferimenti a questo incidente possono trovarsi nelle annotazioni del quaderno-brogiaccio del generale Melillo e nell'agenda di Argiolas, che trovano trattazione in altri capitoli.

8. Conclusioni.

In conclusione anche per questo Reparto, come per il 2°, cui è pari d'importanza, è sufficiente scorrere i fatti per rilevarne la gravità dei comportamenti e i conseguenti danni per l'inchiesta.

La diffusione e la conoscenza delle notizie la notte dell'incidente da parte di Arpino e Melillo. La riunione che Melillo effettua la mattina del 28 giugno con il Sottocapo e il Capo di Stato Maggiore. Tutta la documentazione pervenuta al Reparto dai siti della DA e da Ciampino e la conseguente loro valutazione entro il 2 luglio 80. L'occultamento e la distruzione, come la mancata registrazione sui registri di protocollo di questa documentazione – unico atto rinvenuto il telex di Martina Franca con i plottaggi della DA, documento anch'esso comunque non registrato in partenza e senza traccia a Martina Franca. La singolare vicenda del messaggio o meglio dei messaggi pervenuti dall'Ambasciata USA, di cui non risulta alcuna registrazione in arrivo allo SMA, e le tante versioni che ne sono state fornite. La missione di Argiolas a Boccadifalco, il cui vero scopo viene scoperto solo nel 95 con il sequestro degli appunti e dell'agenda dell'ufficiale. L'ordine dato all'ITAV di non consegnare la documentazione di Trapani, il 19 luglio 80, senza il preventivo nulla osta della Difesa che era stato richiesto dallo SMA. Nulla osta sul quale non è stata mai rinvenuta

alcuna documentazione. Il rimprovero di Sidoti a Fiorito il 2 ottobre 80 per la visita del PM a Marsala. Le disposizioni impartite da Melillo a Borgo Piave il 16 ottobre su quello che poteva esser consegnato al magistrato dalla riduzione dati del nastro di Marsala e la mancata comunicazione di detti dati allo stesso inquirente. La più che nota lettera del 20 dicembre 80 inviata allo Stato Maggiore Difesa, nella quale sono contenute notizie false – cambio del nastro per dimostrazione ad un aviere a Marsala; inesatte e parziali – aereo bersaglio del 20 settembre; occultamenti e distruzione di materiale documentale – plottaggi di Siracusa; allegati fuorvianti – copia conforme del telex di Cincusnaveur senza mese, anno e indirizzi; omissioni – non viene neanche fatto cenno al plottaggio di Ciampino.

Anche qui, come s'era detto del 2° Reparto, non v'è alcun bisogno di commento.

* * * * *

Capitolo XI
Lo Stato Maggiore dell'Aeronautica.

1. Premessa.

Nel 1980 lo Stato Maggiore - con un Capo e Sottocapo - era composto da cinque Reparti e dall'Ufficio Pianificazione Generale Programmazione e Bilancio; dipendevano da esso le Regioni Aeree di Milano (1^a), di Roma (2^a) e di Bari (3^a), l'Ispettorato Telecomunicazioni ed Assistenza al Volo e l'Ispettorato Logistico.

Il Capo di Stato Maggiore nel periodo giugno-luglio 80 era il generale di S.A. Lamberto Bartolucci, che ha retto il comando fino al 1982; quindi si sono succeduti i seguenti generali tutti ovviamente di Squadra Aerea: Basilio Cottone dal 1982 al 1986; Franco Pisano dal 1986 al 1990; Stelio Nardini dal 90 al 93; Adelchi Pillinini dal 93 al 95; Mario Arpino dal 95 al 31.01.99, infine l'attuale Andrea Fornasiero. Il Capo della Segreteria Generale dello S.M. era il colonnello Carlo Palleschi.

Il Sottocapo di S.M., nel periodo giugno-luglio 1980, era il generale di S.A. Franco Ferri, rimasto in carica fino al 1983; i Sottocapi che in seguito si sono succeduti fino ad oggi sono: dal 1983 al luglio 1984 il generale D.A. Stelio Nardini; dal 1984 al 1986 il generale D.A. Oreste Gargioli, dal 1986 al 1989 il generale S.A. Luciano Meloni, dal 1989 al 1991 il generale S.A. Lorenzo Giordo; dal 91 al 93 il generale S.A. Mario Arpino; dal 93 al 95 il generale S.A. Antonio Rossetti, dal 95 al 96 il generale S.A. Sandro Ferracuti; infine il generale S.A. Pasquale Garribba.

Prima di procedere alla analisi delle attività poste in essere dallo SMA nelle vicende a processo, deve essere rilevato che proficua collaborazione da parte dello Stato Maggiore si è avuta solo nei periodi di comando dei generali Pillinini e Arpino; mentre, in negativo, deve essere sottolineato che negli anni e nei posti di maggiore interesse per l'inchiesta - vale a dire Sottocapo, Comandi del 2° e del 3° Reparto, Comandi dei Centri radar - si sono alternati personaggi che a vario titolo rimarranno coinvolti nell'inchiesta.

I Capi dei cinque Reparti e dell'Ufficio PGPB - Pianificazione Generale Programmazione e Bilancio -, nel periodo giugno-luglio 80, erano i seguenti: al 1° Reparto, Ordinamento e personale, il generale B.A. Claudio D'Antonio; al 2° Reparto, Servizio Informazioni Operative e Situazioni, il

generale B.A. Zeno Tascio; al 3° Reparto, Piani e Operazioni, il generale B.A. Corrado Melillo; al 4° Reparto, Logistica il generale B.A. Luciano Meloni; al 5° Reparto, Affari generali, il generale B.A. Enrico Ripamonti; all'Ufficio PGPB il generale B.A. Oreste Gargioli. L'Ispettorato Logistico in quel periodo era retto dal generale S.A. Bruno Seraglia, mentre l'ITAV era retto dal generale D.A. Cesare Fazzino.

Le tre Regioni Aeree erano comandate: la 1ª Regione Aerea di Milano dal generale S.A. Antonio Mura; la 2ª Regione Aerea di Roma dal generale S.A. Catullo Nardi e la 3ª Regione Aerea di Bari dal generale S.A. Piero Piccio. Dai Comandi della 1ª e 3ª Regione dipendevano direttamente il 1° e 3° ROC, ubicati rispettivamente ad Abano Terme (PD) e Martina Franca (BA), diretti all'epoca dei fatti: il 1° ROC dal generale B.A. Vittoriano Giachini e dal tenente colonnello Carlo Luigi Moneta, comandante del SOC; il 3° ROC dal generale B.A. Romolo Mangani e dal colonnello Giancarlo Arati, comandante del SOC.

2. Lo Stato Maggiore Bartolucci.

Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Lamberto Bartolucci, la mattina del 28 giugno, venuto a conoscenza del ritrovamento dei relitti del DC9 Itavia, chiese al Capo del 3° Reparto, generale Corrado Melillo, presente il Sottocapo generale Luigi Ferri, che venissero effettuati degli accertamenti diretti ad appurare la dinamica dell'incidente con particolare riferimento alla verifica di eventuale collisione; in ogni caso chiese di avere un quadro completo delle notizie. Accertamenti che, secondo quanto riferito da Melillo, dovevano essere completati entro la data del 2 luglio.

Degli accertamenti avviati dal Capo di Stato Maggiore e dal Sottocapo non è stata trovata alcuna traccia documentale; di un documento rintracciato agli atti del 3° Reparto, il noto telex del 28 giugno inviato da Martina Franca al COP e al COSMA relativo alla trasmissione dell'analisi dei plottaggi dei siti di Poggio Renatico, Licola e Marsala (analizzato e descritto nel capitolo del 3° Reparto), questa AG verrà a conoscenza soltanto nell'89 nel corso dell'esame testimoniale del generale Mangani, che lo consegna in copia, mentre l'originale verrà rinvenuto soltanto nel 95.

Altro documento relativo al DC9, certamente connesso alla "verifica" interna ordinata dal Capo di Stato Maggiore, è il noto telex del 3 luglio emesso da Cincusnaveur. Ma neppure di questo documento si sono riuscite a

chiarire le modalità di ricezione nè il tempo in cui pervenne al 3° Reparto, come già rilevato nel capitolo dedicato al 3° Reparto.

Singolari appaiono inoltre le modalità di esecuzione del decreto emesso il 5 luglio dall'AG di Palermo, non solo per le attività della PG, delle quali più specificamente già nel capitolo relativo alla 3ª R.A., ma soprattutto per le mancate comunicazioni da parte degli enti AM direttamente interessati dal decreto allo SMA; in tal modo ebbero a verificarsi fatti come quello relativo al Centro Radar di Licola che non fu messo a conoscenza dell'esistenza di un decreto di sequestro che imponeva particolari cautele nella conservazione della documentazione relativa al 27.06.80.

Per quanto riguarda le richieste dell'AG di Roma del 16 luglio valgono gli stessi rilievi. Appare in ogni caso incredibile che nessun ufficiale dello Stato Maggiore fosse informato dell'esistenza di tali provvedimenti, soprattutto perchè intorno al 21-22 luglio, al fine di fornire la documentazione richiesta dall'AG, furono interessati l'ITAV, il 3° Reparto e la 3ª Regione Aerea. Va inoltre sottolineata la condotta singolare dell'ITAV, che consegna la documentazione accantonata per effetto delle richieste dell'AG di Palermo, che, lo si ricordi, avevano una minore estensione temporale rispetto a quelle dell'AG di Roma, senza fare alcun riferimento a questa differenza.

Non è stato trovato alcun documento originato dallo Stato Maggiore o dal 3° Reparto in quel periodo, relativo ad attività in conseguenza dei provvedimenti dell'AG. Vista la richiesta generica ed estesa del provvedimento era di certo necessario un intervento a livello centrale, cioè dello Stato Maggiore o quanto meno dell'ITAV, per coordinare e raccogliere la documentazione richiesta dalla magistratura. Infatti i radar militari che operavano o comunque seguivano il traffico aereo sul Tirreno all'epoca erano, come già s'è detto, i seguenti: 12° CRAM di Mortara (PV); il 15° di Capo Mele (SV); il 11° di Poggio Renatico (FE); il 14° di Potenza Picena (MC); il 21° di Poggio Ballone (GR); il 22° di Licola (NA); il 31° di Jacotenente (FG); il 32° di Otranto (LE), il 35° di Marsala (TP) e il 34° di Siracusa.

E' evidente come ben 10 dei 12 CRAM della Difesa Aerea, eccezion fatta cioè per il 13° CRAM di Lame di Concordia (VE) e il 33° CRAM di Pescara, "vedevano" il traffico aereo sul Mar Tirreno; ciò nonostante, la documentazione consegnata e raccolta a Trapani Birgi tra l'11 e il 13 luglio 80 fu soltanto quella dei siti di Marsala, Licola e Poggio Ballone. Gli altri siti non furono minimamente interessati.

Appare paradossale che l'AM, nonostante sia in possesso di documentazione relativa all'incidente proveniente dagli altri siti, non

consegna tale materiale in esito ai provvedimenti di acquisizione, ma si ricordi di trasmettere all'AG, solo dopo il 90, le THR di Poggio Ballone e Potenza Picena e il DA1 di Capo Mele; mentre la copia della THR e le undici cartine di Poggio Ballone trasmesse da Trapani Birgi all'ITAV il 21 luglio 80 non verranno mai consegnate nè rinvenute così come non sarà mai rinvenuto il supporto magnetico delle registrazioni radar di detto CRAM di Poggio Ballone.

Nel periodo di comando del generale Cottone verrà realizzato l'esperimento giudiziale del 30.04.85; ma ad eccezione di questo evento non vi si rilevano altri fatti o documentazione di interesse prodotta dall'AM e dallo SMA in particolare.

3. Lo Stato Maggiore Pisano.

Un ritorno di interesse si registra nel periodo di comando del generale Pisano per l'incarico conferito dal Ministro della Difesa on.le Zanone il 17.03.89, di svolgere la nota inchiesta in ambito AM. Deve essere sottolineato che il Sottocapo Meloni si manifestò contrario a questa iniziativa e cioè che il Capo di SMA effettuasse una simile relazione; per motivi di opportunità riteneva che detto incarico dovesse essere assegnato ad altra Autorità. Quando infine gli venne richiesto un parere sulle conclusioni della Relazione, egli ha dichiarato di essersi astenuto, non conoscendone il contenuto. (v. esame Meloni Luciano, GI 15.01.97).

Nel giugno 88 a seguito della richiesta di questo Ufficio rivolta alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Sottocapo di SMA generale Meloni richiedeva ai Reparti dipendenti e agli Enti periferici di far pervenire allo SMA tutta la documentazione relativa all'incidente del DC9 Itavia. Nello stesso tempo richiedeva, come già s'è scritto, ai Capi Reparto la segnalazione del nominativo di un ufficiale superiore allo scopo di costituire una apposita Commissione per la raccolta ed esame della documentazione che sarebbe pervenuta allo SMA; il 6 luglio 88 viene nominata la prima Commissione interna dello SMA presieduta dal colonnello Alberto Falciani.

A distanza di pochi mesi, nel novembre 88, veniva nominata, come già s'è rilevato, un'altra Commissione, la cui esistenza verrà accertata soltanto nel '96, presieduta dal colonnello Carmine Pollice, che doveva esaminare "criticamente" la documentazione esistente o prodotta dallo SMA relativa alla vicenda di Ustica. Le ragioni che condussero alla costituzione di

due diversi organi per una stessa vicenda ma con compiti diversi, non sono state chiarite anche per la mancata collaborazione dei diretti interessati, come il generale Meloni “padre” di quest'ultima commissione, che hanno dichiarato di non ricordare o addirittura di ignorarne l'esistenza; tuttavia si può presumere, considerata la concomitanza della costituzione con la Commissione nominata dal Consiglio dei Ministri, - cioè la Pratis - che la Pollice dovesse accertare l'inesistenza di “deficienze” della Forza Armata.

Tale circostanza induce a stimare che la “contrarietà” di Meloni alla realizzazione della Relazione Pisano, fosse determinata dalla conoscenza dei risultati dell'attività della Commissione Pollice, che aveva concluso i lavori il 15.12.88; dalla Relazione Pollice emergeva infatti una analisi critica della condotta dell'AM in merito alla vicenda di Ustica, i cui elementi non saranno considerati o trasfusi nella Relazione cd. Pisano consegnata il 5 maggio 89 al Ministro della Difesa.

Durante il periodo di comando del generale Meloni si verificò anche un altro episodio che, come da lui stesso dichiarato, “suscitò in me una reazione molto dura” (v. esame Meloni Luciano, GI 29.01.97); si tratta del rinvenimento del plico contenente dei nastri presso l'area riservata di Borgo Piave l'11.11.88. In un primo momento tali nastri vennero identificati come copie dei nastri di Marsala, ma successivamente si accertò, come s'è scritto in altra parte di questo provvedimento, che si trattava di altre registrazioni risalenti ad epoca diversa.

Gli ufficiali che si sono succeduti alla guida della Commissione presieduta da Falciani - che acquisirà il nominativo di Gruppo di Lavoro Ustica - sono: il colonnello Giorgio Iscra, il colonnello Sergio Triches, il generale Arnaldo Vannucchi, il generale Ennio Pampena ed infine il generale Orazio Rizzi.

Il 20 ottobre 89 il SCSM generale Lorenzo Giordo pone all'ITAV, “...scopo disporre elementi... per chiarimento ...alcuni aspetti... emersi in sede di discussione presso Commissione Stragi...”, quesiti sull'identificazione delle tracce dei velivoli rilevate la sera del 27.06.80 nell'area della FIR di Roma dai radar della Difesa aerea; come noto ad un prima risposta l'ITAV fece seguire un secondo elaborato “a correzione”, ma sul punto più diffusamente già s'è detto nel capitolo dedicato all'ITAV.

In proposito il generale Giordo ha dichiarato che sulle risposte non formulava dei giudizi nè effettuava verifiche, giacchè “non esisteva alcun organo dello SMA in grado di valutare gli elaborati prodotti dall'ITAV” (v. esame Giordo Lorenzo, GI 29.07.96).

Lo stesso 20 ottobre 89 viene notificato al Capo di Stato Maggiore l'ordine di esibizione di tutta la documentazione relativa all'incidente del DC9 e del MiG23 libico; ma il materiale, che verrà consegnato il 15.11.89, riguarderà soltanto la documentazione in possesso del SIOS.

Sull'esecuzione di tale provvedimento, si deve dire che ad esso venne data quanto meno una interpretazione restrittiva; infatti la dicitura “ordina al SIOS Aeronautica e per esso al Capo di Stato Maggiore”, venne intesa come documentazione esistente solo presso il 2° Reparto e non comprensiva di quella giacente presso lo SMA raccolta e ordinata fin dal 1988, della cui esistenza non viene fatto alcun cenno nella lettera inviata dal generale Pisano alla magistratura il 15.11.89.

4. Lo Stato Maggiore Nardini.

Il 16 aprile 90 assume l'incarico di Capo di Stato Maggiore il generale Stelio Nardini. Uno dei suoi primi provvedimenti è il passaggio alle sue dirette dipendenze del Gruppo di Lavoro Ustica, fino a quel momento sotto il controllo del Sottocapo.

Questo suo interesse per la vicenda, già presente durante il suo incarico di Addetto Militare presso la Presidenza della Repubblica con il Presidente Cossiga, lo porterà a realizzare due raccolte di documentazione e punti di situazione, sulla vicenda e sullo stato delle indagini, predisponendo degli elaborati ad uso interno diretti ai generali di Squadra Aerea.

All'epoca dell'incidente aveva assunto da breve tempo l'incarico di comandante della Scuola di Guerra Aerea di Firenze; fino al 20 giugno 80 aveva ricoperto l'incarico di comandante del 3° Reparto dello SMA. Nel luglio 83 assume l'incarico di Sottocapo di Stato Maggiore, sostituendo il generale Ferri; nell'84 diviene comandante della 2^a Regione Aerea fino al luglio del 1985, quando viene nominato Consigliere Militare del Presidente della Repubblica Cossiga. Il 16 aprile 90 è nominato Capo di Stato Maggiore, incarico che ricoprirà fino al 24 marzo 93, quando sarà sostituito dal generale Adelchi Pillinini.

Nel periodo successivo al disastro di Ustica egli ha dichiarato di non essersi o essere stato interessato alla vicenda ed effettivamente nessun documento a sua firma risulta agli atti. A questo punto deve rammentarsi che nel noto appunto manoscritto da Argiolas, relativo al sopralluogo a Boccadifalco del 4 luglio 80, si legge il nome di Nardini unitamente a quello di Pugliese, Melillo e Tascio, preceduti dalla parola abbreviata “avv.”. Tale

abbreviazione è stata interpretata come “avvisare”. Ma Pugliese asserisce che sta per “avvocato” ovvero un legale del foro di Palermo, che aveva assunto la difesa del sergente maggiore Terrano indicato tra i responsabili dell'incidente sul Monte Pellegrino del 72; mentre dei nominativi degli altri ufficiali non sa dare ragione. Il Nardini ha sostenuto che la presenza del suo nominativo in quell'appunto poteva essere collegata al suo comando del 3° Reparto, che però aveva lasciato da pochi giorni; ragion per cui non tutti potevano esserne a conoscenza. Ma tale giustificazione non appare confortata da altre testimonianze, giacchè nessuno dei diretti interessati ha contribuito a spiegare quell'annotazione.

Nel periodo tra l'85 e il 90, durante l'incarico di Consigliere Militare del Presidente della Repubblica, riceve copia dell'appunto redatto dal generale Arpino del 30.09.86, relativo al colloquio avuto, insieme a Tascio e Gargioli, con il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio on.le Amato; il colloquio con il Sottosegretario concerneva le cause dell'incidente, poiché Amato doveva rispondere ad alcune interrogazioni parlamentari alla Camera. Si rammenta che in tale occasione venne per la prima volta rivelato lo svolgimento, presso il sito di Marsala la sera del 27.06.80, della esercitazione Synadex.

Nello stesso periodo sono presenti numerose annotazioni sull'agenda di Nardini relative alla campagna stampa contro l'Aeronautica, alimentate anche dalla presenza nella trasmissione televisiva “Telefono giallo” del generale Tascio. La partecipazione di tale ufficiale comporterà giudizi negativi sia sulla persona che sull'intera Forza Armata. L'episodio verrà negativamente giudicato in una annotazione del 28.11.89, della quale Nardini non ha saputo precisare la provenienza; se cioè provenisse dal generale Pisano (Capo di Stato Maggiore) o fosse stato da lui redatta. “Pisano: detto che la cosa Tascio non mi piace perché è un esplicito riconoscimento del concorso nel depistaggio di un generale di S.A., del 2° Reparto e, quindi, dell'AM” (v. interrogatorio Nardini Stelio, GI 30.01.96).

Nel marzo 89 richiede per le vie brevi al comandante del Gruppo dei Carabinieri di Catanzaro la sentenza di archiviazione relativa all'incidente del MiG libico in Sila; la documentazione ottenuta da tale richiesta, formalizzata dai CC., verrà inviata dal Nardini, informalmente, sia allo SMA che al S.I.S.MI. Non emerge la ragione, anche se si può ben intuire, per cui Nardini abbia richiesto informalmente documenti che potevano essere richiesti ed ottenuti attraverso i normali canali della Forza Armata. Singolare anche la data della richiesta, il 16.03.89, che coincide con il deposito della 1^a perizia Blasi e precede di un giorno l'incarico del Ministro Zanone al generale Pisano.

Da quando assume l'incarico di Capo di Stato Maggiore nel 90 l'interesse per la vicenda di Ustica e lo svolgimento delle indagini e perizie diviene ancora più forte. Si rilevano infatti numerose annotazioni relative a consulenti di parte e periti d'Ufficio, sulle quali il Nardini, in sede di interrogatorio, non è stato mai in grado di indicare la natura, facendo solo riferimento a generici contatti avuti in esito a notizie che comparivano sulla stampa.

Un ufficiale di fiducia di Nardini all'interno dello Stato Maggiore, istituzionalmente deputato alle relazioni esterne, era il generale Blandini; tale "amicizia" ha permesso di chiarire le ragioni per cui nel giugno 90 fosse pervenuta allo Stato Maggiore, per le vie brevi, diretta all'attenzione di Blandini, numerosa documentazione in originale, proveniente dai ROC e dalle Regioni Aeree, relativa all'incidente; documentazione che, si precisa, era già in possesso dello SMA. Blandini inoltre sarà colui che nel 90 esaminerà i noti elaborati provenienti dall'ITAV relativi alle tracce registrate dai siti di Poggio Ballone, Potenza Picena, Capo Mele e Marsala la sera del 27.06.80. Sul punto ovviamente Blandini minimizza la propria attività, mentre Nardini riferisce, nell'interrogatorio del 30.01.96, genericamente di una attività effettuata dal personale di Borgo Piave; circostanza smentita dalla documentazione sequestrata all'ITAV nel febbraio 96, quando verranno rinvenuti due appunti datati 21 e 28.11.90 dai quali si evince una dettagliata analisi dell'ITAV, che non verrà riportata sugli elaborati finali trasmessi alla Commissione Stragi; appunti diretti all'attenzione del generale Blandini, a lui consegnati e dei quali certamente venne a conoscenza lo stesso Nardini.

Nelle riunioni dei generali di Squadra Aerea sotto la gestione di Nardini, l'evento di Ustica è notevolmente preso in considerazione e trattato rispetto a quelle indette dai suoi predecessori, con particolare riguardo agli attacchi che provenivano dalla stampa e "l'umore" generale del personale che auspicava reazioni agli attacchi.

Tra l'89 e il 90 era emerso sui media un possibile collegamento fra il trattato di neutralità di Malta, che vedeva come maggiore interlocutore l'Italia, e i fatti di Ustica. L'on.le Zamberletti ne aveva parlato con Stelio Nardini, allora Consigliere del Presidente della Repubblica Cossiga, ricevendone però una risposta tranquillizzante; non si trattava di una esplosione, ma di un cedimento strutturale, causato dai danni che l'aereo aveva riportato alcuni anni prima in un incidente (v. esame Zamberletti Giuseppe, GI 02.11.95). Il punto singolare di questa vicenda è che Nardini

annota nella sua agenda, nella pagina del 4 marzo 92, a seguito di colloquio con Zamberletti, “bomba nella toilette posteriore destra”.

Zamberletti afferma che gli aspetti tecnici sulle cause della perdita del DC9 li aveva appresi dai colloqui con il consulente tecnico, Bazzocchi. Questi, però, nel marzo 92 non aveva assunto ancora tale incarico e, del resto, aveva sempre sostenuto - almeno negli elaborati consegnati all'Ufficio - un'ipotesi di diversa collocazione dell'ordigno. Secondo Zamberletti i colloqui con Bazzocchi risalivano a prima del 92 ed egli aveva a mano a mano - ma sempre in quell'anno - modificato la sua convinzione, sulla base dei reperti recuperati.

Ora è davvero frutto di un prognostico stupefacente che già il 4 marzo 92 nel colloquio tra Nardini e Zamberletti vi potesse esser una tale precisione. Infatti a rileggere i verbali delle operazioni peritali e i documenti redatti dai periti e dai consulenti tecnici, risulta che l'indicazione di una esplosione nel vano toilette emerse solo più tardi; ancora nell'aprile 92 infatti si lavorava sulla localizzazione dell'ordigno nella cabina passeggeri, in corrispondenza della zona ove era stato notato l'effetto di quilting. I consulenti della parte imputata e Bazzocchi in particolare, poi, per lungo tempo avevano presunto una esplosione nel vano bagagli posteriore.

Nardini sostiene che fu Zamberletti a parlargli della possibilità che la caduta del DC9 fosse stata causata da una bomba nel locale suddetto, ma non è stato in grado di chiarire in quale contesto avvenne questa confidenza e quali fossero le fonti del parlamentare. Certo è che l'annotazione è riportata in un contesto di altre annotazioni che dimostrano un interessamento diretto e continuo del generale Nardini, il quale ha contatti con i consulenti di parte e sembra coordinarne le attività e le conclusioni.

Tuttavia rileggendo le dichiarazioni dell'on.le Zamberletti, emerge che Bazzocchi aveva progressivamente ristretto nel tempo l'area di possibile collocazione della bomba, già prima del 92, nel bagagliaio anche se si convinse definitivamente tra il 92 e il 94. “...La condizione (rectius: la relazione; nde) tecnica me la fa Bazzocchi prima del 92, anche se poi si aggiungono ancora elementi, credo tra il 92 e il 94, perché dopo il 92 c'è il famoso ritrovamento delle parti... ecco nel 92 c'è la seconda campagna estiva che ritrova scaletta e portellone a 10km ... Bazzocchi, quindi prima del 92, mi dice “guardi che mancano queste cose, sono parti significative dell'aereo”. Lo sportellone interno posteriore di coda, la paratia di coda e la scaletta sono cose rilevanti...” (v. esame Zamberletti Giuseppe, GI 02.11.95).

Relativamente alla annotazione che compare nell'agenda di Nardini in data 04.03.92, Zamberletti chiarisce che l'indicazione “bomba nella toilette

posteriore destra” nasce dal suo convincimento che le toilette posteriori del velivolo fossero due e non una soltanto “...questa cosa della toilette posteriore destra nasce in me, anche se contestata da Bazzocchi, che sosteneva invece sempre il bagagliaio, sulla base di un ragionamento logico che era quello relativo al ritardo dell'aereo e al fatto che la bomba doveva essere nella carlinga... l'idea della toilette è venuta a me... si trattava di una ipotesi che dicevo a tutti...”; Zamberletti ha infine dichiarato che lo scambio di ipotesi con Bazzocchi ebbe luogo prima che questi assumesse l'incarico di perito di parte, prima dell'inizio dell'89.

Deve però rammentarsi che l'ing. Bazzocchi assunse l'incarico di consulente di parte imputata il 17.02.92; infatti nella riunione peritale a cui partecipa, che si è tenuta il 24.02.92 presso l'hangar di Pratica di Mare, presenti i periti di ufficio prof. Brandimarte e ing. Ibisch e Kolla, nonché i consulenti di parte Ugolini, Cinti, Vadamchino e Cardinali, fa presente che mancano la scaletta posteriore di accesso che appare strappata; la paratia posteriore di pressurizzazione della cabina con la portiera pressurizzata per l'accesso e la discesa dei passeggeri; e completamente le strutture delle toilettes e delle scaffalature per bagagli leggeri.

Ritornando alle agende di Nardini, in quella del 91 risultano numerose annotazioni ove compaiono i nominativi di alcuni periti e consulenti di parte. Il generale Nardini ha affermato che si trattava di appunti su quanto Bazzocchi o Di Marco gli riferivano; va precisato che si tratta di annotazioni sullo stato delle perizie. Avevano destato particolare attenzione le annotazioni ove si faceva riferimento a tale prof. Santini che veniva contattato direttamente dal Nardini; tuttavia nell'interrogatorio del febbraio 96, a precisa contestazione, il generale riferiva che il prof. Santini poteva identificarsi con il cardio-chirurgo che aveva operato la moglie, e a tal fine produceva documentazione fiscale.

A proposito della documentazione riguardante i “Quesiti a chiarimento”, rinvenuta nel corso della perquisizione, ha dichiarato di aver ricevuto quegli atti processuali dal Di Marco; le ragioni di tale invio vengono ricondotte dal Nardini ad un personale arricchimento di nozioni tecniche e non ad un costante aggiornamento sulla evoluzione dell'inchiesta. Si riporta qui di seguito una delle annotazioni relative al Di Marco che fa riferimento anche a periti ed ausiliari d'ufficio: “02.08.91 - Di Marco: su “gua” chiusura ferie settembre; ausiliario Saverione; perizie foniche chiuse; e Blasi? Recupero reperti entro 10 ottobre (oltre 6 nuovi 7 miliardi) forse entro il 20 settembre recupero - simulazione perito inglese: la fusoliera è altrove. Castellani: non c'è (inc.) - Picardi: esperto radar (inc.) - Di Natale:

fatto (inc.) dati su comportamento radar Marconi; Salvi: (inc.)”. Dal quadro generale delle annotazioni emerge che il Di Marco, il quale lo si ricordi era un ingegnere ufficiale AM che aveva assunto il ruolo di consulente di parte imputata, in molte occasioni riferiva costantemente al Nardini di notizie, “confidenze” e impressioni che aveva modo di raccogliere nel corso delle riunioni peritali cui partecipava o fors’anche in altre occasioni, ad ulteriore conferma si cita una annotazione del 07.05.92 ove il Di Marco riferisce “Picardi è aperto alla discussione... studio Pent non vale niente...”.

Con l'avvento del generale Adelchi Pillinini, il 24.03.93, si realizza un progressivo allontanamento di quegli ufficiali, imputati ed indiziati di reato nel procedimento di Ustica, che fino a quel momento, sebbene taluni in congedo, avevano continuato ad avere accesso allo SMA per prendere visione della documentazione relativa al procedimento nel quale erano implicati. Nel febbraio 95 il Capo di Stato Maggiore consegnerà tutta la documentazione giacente presso l'ufficio del Capo di SMA, fino a quel momento mai trasmessa.

5. Le dichiarazioni del generale Arpino alla Commissione Stragi.

Il generale Arpino, da ultimo sentito dalla Commissione Stragi in data 13 novembre 98, ha riconosciuto con amarezza, dopo essere venuto a conoscenza delle molteplici critiche formulate nella requisitoria a carico di comportamenti di militari dell’AM, che anche a seguito delle sue direttive vi erano state appartenenti alla Forza Armata che non avevano risposto “con la vivacità di memoria e la franchezza che erano state auspiccate”. A ulteriore conferma, dall’interno dell’Arma e dal suo vertice, di quanto emerso in tanti anni di istruttoria, durante i quali a fronte di migliaia di testi chiusi a riccio a tal punto da rendere ridicole le loro deposizioni, solo alcuni, non più delle dita di una mano, si sono aperti e hanno testimoniato con precisa memoria e franchezza.

Ha riconosciuto altra rilevante circostanza emersa a seguito di lunghe ricerche istruttorie e cioè che le esercitazioni di Aeronautiche diverse dalla nostra avvenivano nel Tirreno – peraltro su acque internazionali – senza alcuna notifica alle Autorità nazionali nelle cui FIR quell’area ricadeva e passavano diverse aerovie civili. “Nessuno di noi avrebbe potuto giurare che il comportamento di un determinato velivolo della Marina americana fosse, in termini di traffico aereo, ortodosso, visto che non avevano alcun

collegamento con il traffico nè noi lo conoscevamo. D'altronde, all'epoca le cose funzionavano così; le esercitazioni della 6^a Flotta non venivano comunicate all'autorità nazionale qualora si fossero svolte al di fuori delle nostre acque territoriali o negli spazi aerei di aree regolamentate dove queste erano consentite fino a determinate quote”.

Ha riconosciuto quella cultura all'epoca imperante, quella del segreto NATO, cioè di salvaguardare questo segreto in ogni modo; così come il rapporto tra il 2° Reparto e l'Ambasciata americana, che proprio per effetto di quella cultura del segreto NATO era stato da tutti negato.

Ha ribadito, anche al riguardo della Francia, che la conoscenza di esercitazioni, cui non partecipava l'AM italiana, “era alquanto ridotta”. All'epoca del disastro di Ustica la Francia non faceva parte dell'Alleanza Atlantica e indipendentemente dalle connessioni tra i sistemi di Difesa Aerea e da collegamenti radar, le esercitazioni nazionali francesi non erano conosciute. “Già conoscevamo poco della NATO, quella NATO cui noi partecipavamo; a maggior ragione non conoscevamo l'attività francese a meno che non interessasse le nostre acque, il nostro territorio o il nostro spazio aereo”. E sempre al riguardo delle attività francesi, in particolare di quella esercitazione che si sarebbe tenuta il 27 giugno tra il tardo pomeriggio e la sera, indicata dal generale Bozzo, Arpino la stima molto credibile, per il periodo le circostanze il tipo di base, non escludendo che ci fosse stata, in quella occasione, un'attività diversa da quella locale.

Ed anche sulla questione del MiG23 il Capo di SMA, all'epoca dell'audizione, dichiara “plausibilissimo” che l'evento sia avvenuto in data diversa da quella ufficiale, per avvantaggiare la conoscenza occidentale o meglio statunitense su quella macchina di produzione sovietica. Ma su questo vale quanto si argomenta in altra parte di questa motivazione al riguardo dell'esemplare, già conosciuto in Occidente; per cui non può essere questa la ragione di tener celata la notizia e nascondere in particolare il rinvenimento ai libici.

Altra questione cui il generale Arpino non sa dare risposta è quella sulla possibilità di input esterno alla Forza Armata – da intendersi questo non solo come proveniente dall'esterno, cioè dagli Stati Uniti, ma anche da un livello superiore nazionale.

Di rilievo invece la precisazione sulle conoscenze del livello politico. Questa autorità, chiaramente afferma Arpino, era ben a conoscenza, cioè informata, dell'impossibilità di controllare alcune aree del traffico aereo statunitense in particolare e alleato in generale.

In conclusione si deve riconoscere che il generale Arpino con queste ammissioni, queste prese di distanza, questi riconoscimenti di colpa, ha

compiuto una scelta tanto lodevole, quanto difficile. Ma si deve anche dire che, pur con tali dichiarazioni, non riferisce quei fatti e circostanze che a rigore dovevano essere nella conoscenza di un ufficiale responsabile di un ganglio essenziale della Forza Armata, quale il COP, la cui istituzione fu, proprio a detta dello stesso Arpino, il primo tentativo di “interferenza” sotto il profilo operativo nella catena NATO.

6. Conclusioni sulle articolazioni AM coinvolte e in genere sulla Forza Armata.

A conclusione di questa parte su quelle articolazioni dell'AM, che hanno seguito o comunque si sono interessate al disastro di Ustica, può affermarsi che quanto è emerso non necessita di osservazioni. Tutte queste articolazioni hanno mostrato un atteggiamento comune, dettato sicuramente dall'intento di allontanare dall'Arma qualsiasi responsabilità. Tale atteggiamento si è estrinsecato in fortissima resistenza – e in alcuni casi dinieghi – nella consegna di materiali e documentazioni necessari all'inchiesta; nella formulazione di analisi inquinate da finalità di parte; nella chiusura sulla partecipazione al patrimonio, di cui solo la F.A. era in possesso, delle conoscenze specifiche nelle materie radaristiche ed aeronautiche in genere; nelle condotte di quasi tutti coloro che sono stati esaminati od interrogati; nella prossimità e negli aiuti – in particolare mediante consulenti di parte dell'Arma, particolarmente esperti – a tutti coloro che sono divenuti imputati.

Sono state abbracciate le più diverse ipotesi, dal cedimento strutturale all'esplosione interna, al fine di escludere quelle che presupponevano uno “scenario esterno”. E questo è accaduto anche in articolazioni del massimo livello come l'ITAV e i responsabili dello SMA di cui s'è scritto. così da ricavarne che questa fosse quasi la linea ufficiale dell'Arma.

Emblematica da questo punto di vista la posizione del generale Nardini. Egli si è sempre particolarmente “interessato” alla vicenda di Ustica anche quando, con ogni probabilità, non ne aveva alcuna veste, cioè quando era Consigliere Militare alla Presidenza della Repubblica. Allorché assume l'incarico di Capo di Stato Maggiore nel 90 l'“interessamento” diviene ancora più forte. Mentre da un lato si proclama ogni più aperta collaborazione con l'AG, dall'altro si segue con continui contatti con i consulenti di parte - ufficiali dell'AM nominati da imputati dell'AM - lo svolgimento delle perizie, di quella perizia tecnico-scientifica cioè da cui

dipendono le risposte ai quesiti sulle cause del disastro. Con informazioni che riguardano periti dell'Ufficio e consulenti di parte civile. Addirittura si consente agli imputati di accedere nei locali del Palazzo dell'Aeronautica per consultare documentazione d'interesse.

Da ultimo deve affermarsi che nonostante la sua mole e la vastità delle indagini, questa inchiesta resta un procedimento penale e quindi ha come fine l'accertamento di responsabilità personali. Certo nel corso di essa sono emerse anche responsabilità di altra specie su cui altri giudici dovranno pronunciarsi; di gruppi, di organi, di cordate con presenze in più istituzioni e con ogni probabilità anche fuori dal Paese. Questo però non significa, nè può essere interpretato come inchiesta sull'Arma Aeronautica nè altra Arma o istituzione. Anche se tutti coloro che hanno attraversato l'inchiesta hanno mostrato quasi sempre analoghi comportamenti di chiusura specialmente nei livelli più alti, l'AM e le altre istituzioni sono composte da migliaia e migliaia di persone, che non si sono mai proposte di osteggiare le indagini, hanno sofferto per il sospetto diffuso sul proprio servizio e gli attacchi ai propri valori e si sono augurate che si giungesse alla verità. Questi sentimenti hanno preso quota in particolare negli ultimi anni e sono stati percepiti anche dai nuovi Stati Maggiori, che hanno preso le distanze dalle direttive e dallo spirito di quelle gerarchie in carica al tempo dei fatti e a seguire per anni.

In conseguenza dei fatti e dell'inchiesta, è ovvio, l'Arma ha subito danni enormi. Ha perduto in credibilità, peso ed incarichi, ed anche in finanziamenti. Al punto che gli effetti tuttora si sentono proprio in occasione di impegni bellici quali quelli odierni. Ma di questi effetti non si può, come si tenta con infido quanto maldestro proposito, far ricadere la responsabilità sugli inquirenti e sulla durata dell'inchiesta. Questa è dipesa soltanto dalle chiusure e dagli inquinamenti degli inquisiti e da una ristretta cerchia di testi, che teneva loro bordone, a far tempo sin dai primi passi dell'istruttoria, per allontanare od ostacolare ogni comprensione dei fatti. Durata dell'inchiesta che non ha impedito che essa giungesse a risultati notevoli e attingesse verità di valore.

Certo, sovente nell'inchiesta è stato usato il termine AM. Ma il suo uso, il più delle volte, è una chiara sineddoche. Non ci si riferisce, è ovvio, all'Arma nel suo complesso o nella sua storia. Ma ai suoi vertici ed ambienti collegati in determinati periodi – anche se lunghi in proporzione all'ancor giovane età dell'Aeronautica. Arma, che nonostante la sua breve storia e il macigno della vicenda di Ustica ha tanto dato – a parte i primati prebellici –

e sta dando in questa era democratica; da Kindu alla guerra d'Iraq a quella di pochi giorni orsono nei Balcani.

* * * * *

Capitolo XII

Gli altri Stati Maggiori.

1. Lo Stato Maggiore dell'Esercito.

Lo Stato Maggiore dell'Esercito al tempo in cui si svolsero i fatti di cui è processo era comandato dal generale C.A. Eugenio Rambaldi. Non risulta alcuna attivazione della Forza Armata per effetto dell'evento. L'Esercito, invece, contribuisce con mezzi e uomini alla predisposizione di servizi di vigilanza al relitto del MiG libico caduto sulla Sila, di cui si tratterà più diffusamente infra. Va rilevato, tuttavia, che nell'81 lo SME veniva attivato dal Ministero della Difesa, a seguito della richiesta di risarcimento danni e di riconoscimento di responsabilità dei Ministeri della Difesa, dell'Interno e dei Trasporti avanzata dalla società Itavia. Lo SME, nell'occasione, precisava che “a. l'artiglieria c/a, unica arma dell'Esercito che dispone di missili potenzialmente in grado di causare l'incidente: effettua i propri lanci addestrativi da Capo S. Lorenzo, poligono a mare del Poligono Interforze di Salto di Quirra (Sardegna centro-orientale); potrebbe effettuare lanci operativi reali dai siti di dislocazione dei missili (situati nell'Italia nord-orientale); b. il giorno 27.06.80 non è stato effettuato alcun lancio, né addestrativo, né operativo, reale e neanche accidentale; c. in ogni caso la distanza del luogo dell'incidente dalle basi di dislocazione dei missili (addestrative e operative) è tale da far escludere categoricamente la possibilità di qualsiasi collisione fra il velivolo ed un missile dell'artiglieria c/a.” (v. missiva SME del 28.05.81). L'attività svolta dallo SME è

sintetizzata nella relazione Pratis che è bene riportare integralmente: “Le unità dell’Esercito, nell’attuazione dei loro normali cicli addestrativi, non interessavano l’area del Tirreno meridionale. Nei poligoni dell’Esercito: Piazza Armerina (Sicilia), Torre Nebbia e Torre Veneri (Puglia), Persano (Campania), Capo Teulada (Sardegna), Monte Romano (Lazio) Monte Ruzza e Monte Sirene (Abruzzo), si svolgono, quando programmati, tiri con armi individuali, di reparto, artiglierie, con portata massima rispettivamente di km 1,3,20. I missili dell’Esercito Hawk (arma SA) e Lance (arma S.S.) che hanno gittata massima rispettivamente di km 40 e 110 vengono lanciati solo nel poligono di Salto di Quirra. La gittata del Lance è molto inferiore alla distanza del luogo dell’incidente da Salto di Quirra. Il giorno 27.06.80 non si sono fatti lanci di missili. I reparti armati di missili Hawk e Lance sono di stanza in Veneto”.

Queste sono le risposte che nel tempo risultano fornite. Nel corso dell’istruttoria, tuttavia, emergerà che tra l’88 e l’89 il generale Goffredo Canino, che a quel tempo rivestiva la carica di comandante della Regione militare tosco-emiliana, aveva disposto un esperimento sulla carcassa della carlinga di un aereo, applicandovi all’esterno una carica di esplosivo. Dall’esame della relativa documentazione è stato possibile accertare che scopo della prova di scoppio definita “studio” era quello di “verificare la possibilità di realizzare e porre in opera, un ordigno esplosivo da applicarsi all’esterno di un velivolo DC9, prevedendone il brillamento ad una quota di 27.000fts, dopo un determinato tempo, causando l’interruzione delle comunicazioni e l’abbattimento del velivolo”. La carica esplosiva utilizzata per la sperimentazione veniva individuata in considerazione di quattro fattori: la possibilità di brillare a temperature tra i -30° e -40°; una maggiore pressione specifica (forza dell’esplosivo) per consentire l’utilizzo di una quantità limitata di esplosivo; una temperatura dell’esplosione alta così da sopperire alle basse temperature esterne; plasticità dell’esplosivo al fine di facilitare la preparazione dell’ordigno. Tenuto conto di ciò l’esplosivo più adatto allo scopo veniva individuato nel TNT in ragione dell’assoluta inalterabilità alle basse temperature; della possibilità di modellare la carica avendo la certezza dell’omogeneità interna della stessa; della forza di 8200 kg/cm² inferiore a quello dello NSP/72, ma quasi totalmente compensata dalla maggiore densità di caricamento; infine della temperatura di esplosione di 3.000° C da ritenersi ampiamente sufficiente.

Dopo avere individuato i sistemi di accensione (cronobarometrico), di alimentazione (batterie al nichel-cadmio), di innesco (2 detonatori) e di fissaggio (Loctite 330/738), la relazione così conclude: “Da quanto precede si è del parere che è possibile realizzare, porre in opera e far brillare ad un

determinato momento un ordigno esplosivo posto a contatto della fusoliera esterna di un velivolo DC9. Verosimilmente l'esplosione di un ordigno di kg 2 di TNT posizionato sul lato destro, (viene scelto questo lato per evitare che personale di bordo o passeggeri utilizzando per salire a bordo la scaletta che si trova sul lato sinistro, possa notare accidentalmente l'ordigno) della fusoliera dell'aeromobile in volo alla quota di 27.000fts., causerebbe danni a personale, strutture ed apparecchiature, tali da causare l'interruzione delle comunicazioni e l'abbattimento del velivolo. E' inoltre logico ritenere che la rapida espulsione dell'aria di pressurizzazione all'esterno del velivolo, attraverso la breccia provocata dall'esplosione possa provocare una considerevole piegatura verso l'esterno dei lembi della stessa, strutturalmente compromessi dal fenomeno esplosivo. Si conferma la premessa che solo personale particolarmente esperto nel campo degli esplosivi ed a perfetta conoscenza della struttura del velivolo e della dislocazione degli apparati radio, possa essere in grado di realizzare e porre in opera questo tipo di ordigno, con ragionevoli possibilità di successo" (v. provvedimento di sequestro presso lo SME datato 08.07.95).

Il generale Canino ha confermato il compimento di questa prova di scoppio che, secondo quanto da lui affermato, sarebbe nata dall'esigenza di verificare la possibilità che il disastro al DC9 potesse essere stato causato dall'applicazione di una bomba all'esterno del velivolo. Ciò anche in contrapposizione alle voci che cominciavano a circolare insistentemente sull'ipotesi del missile. A tal fine diede incarico al generale Monticoni, comandante del Battaglione paracadutisti "Col Moschin", che eseguì l'esperimento nel poligono militare di Livorno. I risultati della prova furono poi resi noti al generale Nardini nel corso di una riunione del Comitato dei Capi di Stato Maggiore. Aggiunge anche di aver fatto leggere il documento al generale Meloni. Esclude invece di averlo consegnato al generale Tascio. Precisa che l'esperimento non venne formalizzato in quanto una sua intromissione nella vicenda poteva essere strumentalizzata e far pensare ad un depistaggio (v. esame Canino Goffredo, GI 02.11.95).

Va rilevato che il generale Tascio nel corso della conversazione telefonica con il generale Bartolucci dell'11 febbraio 93 riferisce di aver fatto visita a Canino e Corcione. Il generale Canino, afferma Tascio, gli mostrò "uno studio, che aveva fatto vedere a Pisano e che io non avevo inteso nominare, a dire il vero, e lui dice di averlo anche dato a Nardini. Precisa anche che Canino gli disse di aver fatto l'esperimento a seguito delle notizie stampa che riferivano di una esplosione provocata dall'esplosivo TNT di un missile. Su questo punto Tascio testualmente afferma: "Allora lui proprio per dimostrare l'infondatezza di questo assunto, fece questo studio

per dire, poteva anche essere un ordigno messo da sopra con un dispositivo cronobarometrico che lui aveva fatto realizzare” (v. rapporto Digos, 12.02.93).

Anche per quanto riguarda il SIOS/E si può affermare che non risulta alcuna attivazione né d’iniziativa, né su richiesta. E’ lo stesso generale Benito Gavazza, nel 1980 responsabile del SIOS/E, che riferisce di non essere stato attivato e che non v’era alcun obbligo in tal senso. Precisa che ci fu soltanto un’attivazione a distanza di tempo da parte del SIOS-Aeronautica che chiese informazioni sul reperto rinvenuto presso Messina. Reperto, continua l’ufficiale, esaminato da un Centro specializzato dell’Esercito che stabilì non trattarsi di parte di elicottero (v. audizione Gavazza Benito, Commissione Stragi 20.07.89). L’attivazione cui si riferisce il generale Gavazza concerne il relitto rinvenuto ad Acquedolci, le cui fotografie risultano inviate al SIOS/E con missiva del 7 ottobre 80, con la richiesta di fornire indicazioni sulla possibilità che il rottame fosse di provenienza dell’Esercito. Il SIOS/E con missiva del 17 novembre successivo precisava che il rottame non apparteneva a particolari di aeromobili dell’ALE.

2. Lo Stato Maggiore della Marina.

La Marina Militare ha avuto un ruolo nelle vicende relative alla caduta del DC9 soltanto nelle prime ore e nei giorni immediatamente successivi all’evento nelle operazioni di ricerche e soccorso. Più di una sono state però le richieste nel corso dell’istruttoria da parte dell’AG di notizie e pareri. In primo luogo su esercitazioni navali svoltesi nel giugno 80. In effetti in quel tempo si svolsero alcune esercitazioni navali, tra le quali la “Tridente” nello Ionio meridionale dal 16 al 21, programmata e diretta da Comedcent e Cinnav. A tale esercitazione parteciparono unità navali nazionali, tra cui la Vittorio Veneto, la Doria, l’Alpino, e mezzi aerei dell’AM, nonché unità navali estere, come la USS Saratoga, portaerei, e la USS Dahlgren, cacciatorpediniere.

Nello stesso periodo, oltre ad esercitazioni in mare aperto, si tennero anche operazioni presso i poligoni di Salto di Quirra e Capo Teulada; rispettivamente: - nel primo poligono, con attività di lancio missili nei giorni 23 e 24 da parte delle unità Veneto, Doria, Impavido, Ardito, Lupo; - nel secondo poligono, con attività di cannoneggiamento contro la costa nella

notte tra il 26 e 27 da parte delle unità italiane tra cui l'Impavido, Ardito, Audace, Impetuoso, Indomito e le francesi Guepratte e Drogou. Queste operazioni ebbero termine nella prima mattinata del 27 giugno (v. acquisizione dell'11.07.91 presso lo Stato Maggiore Difesa).

Alla Marina furono anche richieste informazioni sulla possibilità di recupero del relitto del DC9. Nel contenuto di una nota della MM, realizzata in risposta ad un'interpellanza parlamentare, si è rilevato che nell'81, due ufficiali della MM, dei quali non venivano citati i nomi, avevano partecipato in qualità di consulenti, ai lavori di una Commissione volta ad esaminare la fattibilità delle operazioni di recupero del relitto del DC9. Dall'esame emerse che la MM non disponeva di navi idonee a tale tipo di operazioni. Ad analogo risultato la MM pervenne nell'86 quando, riesaminando il problema, in seguito alla richiesta di questo GI, confermò l'inadeguatezza dei mezzi in dotazione alle Forze Armate nazionali.

Sulla base delle sue competenze alla Marina fu anche richiesto di riferire sulla posizione nel Mediterraneo di navi sia italiane che straniere. Il SIOS/M, diretto nell'80 dall'ammiraglio Geraci, tra i propri compiti annoverava anche quello di seguire quotidianamente tutte le attività delle Forze aeronavali del Patto di Varsavia e dei Paesi rivieraschi potenzialmente ostili. A tal fine, il SIOS/M realizzava delle cartine su cui erano riportate le posizioni occupate sia dai mezzi di superficie (con validità all'incirca del 95%) che da quelli subacquei. La documentazione relativa a tali attività, redatta per i giorni 26 e 27.06.80 fu, secondo quanto dichiarato dall'ammiraglio Geraci, messa a disposizione di tutti gli enti che ne fecero richiesta.

Il S.I.S.MI richiese in data 01.09.86 notizie relative alla posizione occupata, nel giorno 27.06.80, dalle unità navali delle MM italiane, statunitensi, francesi e sovietiche; il SIOS/M rispose il giorno 06.09.86. Una analoga richiesta venne rinnovata dallo stesso Ente probabilmente nell'89, poiché il SIOS/M rispose in data 17.10.89 fornendo le stesse notizie.

Dal documento della Marina di cui sopra si rileva la posizione delle unità navali nazionali più significative del 27 giugno 80 così come segue:

Nave	Località
V.Veneto	Porto La Spezia
Doria	Porto Cagliari
Duilio	Porto Taranto
Ardito	Navigazione da Capo Teulada (Sardegna) a Malaga (Baleari)

Audace	Porto Cagliari
Impavido	Porto Cagliari
Intrepido	Porto Taranto
Lupo	Porto La Spezia
Orsa	Porto Napoli
Perseo	Porto Siracusa
Sagittario	Porto Taranto

Nello stesso elaborato è riportata anche la presenza delle unità navali sovietiche tra il 27 e il 28 giugno 80. Dopo aver premesso che tra il 27 ed il 28 giugno non sono stati effettuati comunque movimenti da parte delle unità del Sovmedron presenti nel Mediterraneo centrale che avessero potuto interessare in qualche modo il Basso Tirreno, fornisce l'elenco delle unità navali sovietiche nel Mediterraneo il 28.06.80: "Nessuna attività particolare. La AGI-GS 239, di cui mancano precise informazioni è probabilmente impegnata nella sorveglianza della LPH Guadalcanal nella zona di Capo Gata al largo delle coste spagnole. Nel Mediterraneo occidentale sono tuttora in atto le operazioni relative all'avvicendamento della componente anfibia. Il Polnocny 385 continua il trasferimento verso il mar Nero, mentre i due sostituti (LSA 384 e 371 Polnocny) proseguono la navigazione verso la zona di Cipro. L'AGI VAL e l'AGS Chelenken, proseguendo le rispettive attività, si sono spostate ultimamente verso la zona compresa tra Tel Aviv e Porto Said. Dai Dardanelli è ritornata stamane in Mediterraneo la Amo Sumy. La permanenza in mar Nero della cisterna, che lavora alle dipendenze del Comsovmedron, è durata all'incirca 10 giorni durante i quali ha probabilmente ripristinato il carico di combustibile e di materiali destinati alle unità combattenti e sommergibili del Sovmedron."

Questa la situazione completa delle unità sovietiche nel Mediterraneo al 28.06.80.

AGI GS 239	AT 280800Z	N-W Orano Attività sorveglianza LPH Guadalcanal
AR PM 9	AT 280800Z	Biserta
DDA 716 Kashin, DD 527 Kotlin Mod, PROB. 1 SS		Porto a Tunisi
FS 833 Petya, AK Onda, AOR Sventa, AMO Gelenazhik, ASR SS 21, 1 SSK Foxtrot, 1 SSG Classe Juliet	AT 280700	Ad Hammamet

FS 824 Mirka	AT 270700Z	Ormeggiata boa in 3625N1140E
AEM 686 Lama	AT 280700Z	A Cerigo
TMGS Vodyanitskiy	AT 280800Z	Area Atene
AF Mius	AT 280600Z	Golfo di Bomba
DDM 706 Kashin Mod, FF 855 Riga, AEM Vilyuy	AT 280200Z	At Golfo Sollum
LSM 371, 384 Polnocny LSM 385 Polnocny	AT 280600Z	Area Syros S.B. 3900N2530E N.B.
AMO Sumy	AT 280800Z	Egeo Meridionale-proveniente Mar Nero
AGI VAL	AT 280600Z	3240N3320E Attività SIGINT
AWW Manich	AT 280100Z	Area Sud Cipro
AS 940 Don, MSF 902 Natya, MSF 911 Natya	AT 280100	Nord Est Cipro
AGS Cheleken	AT 280600Z	3130N3400E
YO Toplivo, YF 05-16, AR PM-138, YDT VM-125, ATA MB-30, 1 SS Foxtrot	AT 280800Z	Tartus

Le informazioni relative alla posizione di navi straniere all'interno del Mediterraneo, fornite al S.I.S.MI nell'86, non vennero comunicate a questo inquirente nonostante vi fosse stata esplicita richiesta il 6.12.86. Nella risposta a tale richiesta, lo SMM riferiva che "le unità militari non sono tenute a dare comunicazioni dei loro movimenti in mare e ... non esiste agli atti dello SMM alcun documento ufficiale che permetta di comprovare od escludere la presenza di tali unità ... notizie ufficiali sulla dislocazione o sulle attività delle navi militari straniere potrebbero essere fornite soltanto dalle rispettive autorità navali nazionali". Nella medesima nota, il Capo di Stato Maggiore, in seguito alla consultazione del riepilogo del 27 giugno redatto dal SIOS/M (che non veniva allegato in quanto classificato), rilevava e comunicava, che oltre alla USS Saratoga, che si trovava a Napoli, non risultavano presenti nel Tirreno meridionale altre unità militari straniere.

Sulla posizione delle unità statunitensi e francesi si rimanda ai rispettivi capitoli.

Altre vicende hanno coinvolto militari della MM.

In primo luogo quelle relative a tal Guicciardini Antonio. Costui sottufficiale della Marina, in servizio nell'80 presso il Comando Marina di Brindisi, ha riferito che il giorno 18.07.80 verso le ore 11.00-11.30, durante un periodo di vacanza nella località di Montescuro (CS), mentre era intento ad osservare il panorama con un binocolo, vide sfrecciare davanti a sé, a bassa quota, un velivolo di colore chiaro, senza tuttavia udirne il rumore del motore.

Due o tre giorni dopo l'accaduto venne convocato dal suo superiore, il capitano di Fregata Lega Gaetano, vice comandante del Comando Marina di Brindisi, il quale lo mise in contatto telefonico con un ufficiale del SIOS/M, non meglio identificato, che invitò il Guicciardini a riferire la circostanza cui era stato testimone.

Ciò che appare singolare, anche a dire del Guicciardini, è che nel contenuto del fonogramma - "Riservatissimo I/2359" indirizzato a Stataereo datato 23.07.80 - originato dall'episodio cui era stato testimone, la Marina riassumendo l'accaduto, anticipa il fatto di un giorno, indicando il 17 luglio e non il 18 e lo colloca ad un orario diverso, le ore 10-10.15.

Ma su questo fatto più a lungo nel capitolo relativo alla caduta del MiG23.

Poi la vicenda che coinvolse Mazzariol Dario, marinaio di leva.

Nel corso della trasmissione "Telefono giallo" del 6.05.88, intervenne telefonicamente tale "Dario", il quale riferì di aver partecipato ai soccorsi del velivolo Itavia caduto nel Tirreno a bordo di una nave della MM che giunse tra le prime sul luogo del disastro. Nel corso della telefonata proseguì dicendo che circa due ore prima della notizia del disastro, quando ancora la sua unità navale era in porto a Napoli, gli addetti alla ricezione messaggi ricevettero un fonogramma con cui si comunicava che una nave americana in addestramento aveva lanciato un missile da esercitazione perdendone il controllo.

"Dario" veniva successivamente identificato per Mazzariol Dario, militare di leva in servizio a bordo della fregata Orsa, con il grado di sergente e con mansioni di tecnico elettronico addetto al computer di bordo. Escusso in data 13.11.91 e in data 28.09.93, ha confermato le dichiarazioni telefoniche rese in trasmissione, aggiungendo che aveva appreso del messaggio dai due telegrafisti di turno in sala-radio, anch'essi militari di leva. Inoltre ha aggiunto di aver appreso che il missile, se rinvenuto, doveva essere recuperato. Ha aggiunto anche che nella notte del 27 al momento

dell'uscita in mare della fregata Orsa due fregate americane stavano ormeggiando nel porto partenopeo.

Mazzariol ha sempre riferito l'episodio con notevole precisione, sia nel corso delle escussioni che della telefonata in diretta, ad eccezione della collocazione temporale dell'arrivo del messaggio: nella trascrizione della telefonata dell'88 e nel primo esame testimoniale, a circa due ore prima dell'allertamento; mentre nel secondo esame testimoniale circa due ore dopo.

In merito alla vicenda, sono stati escussi il comandante della Orsa e vari componenti dell'equipaggio in servizio a bordo della nave nell'80; nessuno degli escussi ha ricordato la circostanza menzionata dal Mazzariol. Così come di essa non è emerso alcun riscontro documentale.

Quindi la testimonianza del tenente di vascello Bonifacio, che asserisce di aver visto sul luogo dell'inabissamento del DC9, dopo aver scorto la macchia di cherosene, una massa di colore chiaro con riga al centro. Sulla vicenda già s'è detto nel capitolo relativo agli interventi di ricerca e soccorso operati dalla Marina Militare.

3. Lo Stato Maggiore della Difesa.

Dello Stato Maggiore della Difesa, al tempo in cui si verificò l'incidente, era capo l'ammiraglio di Squadra Giovanni Torrisi che ne mantenne l'incarico fino al settembre 81.

L'ammiraglio, deceduto l'11 agosto 92, nel corso della audizione del 23.11.89 alla Commissione Parlamentare sulle Stragi, dichiarava che la tragedia di Ustica “non ebbe grosse ripercussioni nell'ambito delle Forze Armate perchè tra le prime voci, quella più generale era quella del cedimento strutturale”. Riferiva, inoltre, che l'unica azione operativa era stata una richiesta del Ministro della Difesa concernente i relitti recuperati in mare non appartenenti al DC9 dell'Itavia. Nell'occasione precisava di non aver ricevuto - a seguito dell'evento - nessuna disposizione dal Ministro della Difesa di “rivoltare” quell'Amministrazione, così come invece aveva riferito lo stesso Ministro a detta Commissione.

In effetti dalla documentazione acquisita dallo Stato Maggiore della Difesa non si rileva, nel periodo successivo all'incidente, alcun particolare dinamismo. L'incidente al DC9 dell'Itavia, eccetto la richiesta del Ministro della Difesa sui materiali recuperati in mare non pertinenti al DC9, non attirò l'attenzione dello Stato Maggiore della Difesa. Il ruolo di questo Stato

Maggiore consistette soprattutto nella ricezione di valutazioni dello Stato Maggiore dell'Aeronautica (vedi la missiva del 20 dicembre 80 a firma del Sottocapo di Stato Maggiore dell'AM, Ferri, in cui si suggeriva alla Difesa “qualora fosse chiamata a fornire elementi o chiarimenti di qualsiasi genere di attenersi strettamente ai fatti accertati, divulgando al massimo quanto riportato nel documento”) e delle risposte che venivano fornite alle interrogazioni e interpellanze parlamentari sulla vicenda.

Relativamente alla missiva dello Stato Maggiore dell'Aeronautica del 20 dicembre 80 va sottolineato che non ne è stato rinvenuto tra le carte esibite dallo Stato Maggiore della Difesa l'esemplare in originale, ma soltanto fotocopie pervenute a quell'organo attraverso lo SMA. La richiesta del documento pertanto ha formato oggetto di specifico provvedimento di esibizione, a seguito del quale lo Stato Maggiore della Difesa, con missiva del 21.10.91, comunicava che il documento non era disponibile in quanto tutta la documentazione relativa al caso Ustica era già stata consegnata a questa AG, e che documentazione, sempre relativa al caso Ustica, era già stata trasmessa a suo tempo, con missiva del 9.12.88 al Gabinetto della Difesa. Questa affermazione però non ha trovato alcuna conferma in quanto nella documentazione trasmessa a questo GI sono state rilevate soltanto fotocopie del documento, mentre in quella trasmessa dallo SMD al Gabinetto del Ministro, il documento in questione trovava riscontro soltanto nell'elenco dei documenti trasmessi dallo SMA, mentre non ne trovava nell'elenco degli atti dello SMD.

Si deve peraltro porre in evidenza che dalla documentazione acquisita al S.I.S.MI emergeva ulteriori documenti relativi all'evento che avrebbero dovuto esser custoditi anche agli atti dello SMD. Infatti il 19 dicembre 80 (in pieno periodo in cui la stampa aveva amplificato le dichiarazioni del Ministro dei Trasporti Formica rese al Parlamento relative alla ipotesi del missile) il colonnello D'Eliseo, Capo Ufficio del Direttore del S.I.S.MI, aveva trasmesso all'ammiraglio Pescatori dello Stato Maggiore della Difesa alcuni documenti interni del Servizio relativi all'incidente dell'aereo Itavia, in cui veniva sottolineata l'ipotesi del cedimento strutturale del velivolo. Anche questa documentazione non ha trovato alcun riscontro agli atti dello SMD. Invece la documentazione è stata rinvenuta in fotocopia nel corso della perquisizione agli eredi dell'ammiraglio Torrisi, allegata ad un biglietto a firma dell'ammiraglio Mariani, capo Ufficio del Capo di SMD, in cui il medesimo osservava - dopo aver premesso che “nel grande mare delle carte che i vari Enti hanno fatto pervenire alla Commissione, vi è anche questo fascicolo che risulta consegnato dal S.I.S.MI a ammiraglio Pescatori” - che allo SMD non vi è traccia della documentazione.

L'attività dello Stato Maggiore della Difesa in direzione dell'evento risulta riepilogata in un "appunto" dello stesso SMD. Attività, questa, che veniva fatta risalire al giugno dell'88, quando lo SMA aveva trasmesso ad esso SMD un documento dell'Ufficio Gabinetto della Difesa, con la richiesta di informazioni da parte del giudice Istruttore, in cui si prospettava l'opportunità che lo SMD procedesse ad acquisire gli elementi di richiesta delle tre Forze Armate e degli enti NATO. La richiesta del GI era diretta al Presidente del Consiglio e concerneva, tra l'altro, eventuali conoscenze di notizie sulle cause che produssero l'accadimento al DC9 dell'Itavia e su esercitazioni militari nazionali o internazionali marittime, terrestri o aeree in atto al momento dell'incidente ed in un raggio di 500 miglia da esso. Lo Stato Maggiore della Difesa, sulla base di quanto comunicato dalle tre FF.AA. informava che al momento dell'evento non era in atto alcuna esercitazione interforze nè nazionale nè NATO.

Altre attivazioni dello Stato Maggiore della Difesa emergevano su richieste di questo Ufficio, della Commissione Pratis e della Commissione Parlamentare sulle Stragi. In particolare lo SMD veniva direttamente interessato da questo Ufficio in relazione alla vicenda della caduta del MiG libico a Castelsilano, di cui si farà espresso riferimento nel relativo capitolo.

Altri interventi di coordinamento si rilevano da parte dello Stato Maggiore della Difesa in relazione a richieste concernenti la situazione aeronavale del Mediterraneo, e informazioni sul tipo e caratteristiche dei missili in dotazione all'epoca dei fatti ai Paesi che si affacciano sul Mediterraneo.

Quel che ha lasciato perplessi è il fatto che in tutta la documentazione trasmessa dallo Stato Maggiore della Difesa nel 91 non si è trovato nessun riferimento documentale all'attività svolta dal Capo di Stato Maggiore, ammiraglio Torrasi, su esplicita richiesta del Ministro della Difesa, al quale pur riferiva con appunto formale datato 4 luglio 80. Di questo appunto mai nessun riferimento è stato fatto nei documenti dello SMD, nemmeno negli appunti in cui era stata ricostruita - molto più tardi - la cronologia sulle attivazioni dello SMD. L'appunto, acquisito nel 91 dal Gabinetto della Difesa, giungerà dallo SMD soltanto nel 96, a seguito di specifico provvedimento di esibizione di questo Ufficio ed in un esemplare in fotocopia. Ancora più singolare il fatto che l'appunto - nella versione acquisita dal Gabinetto della Difesa - è stato rinvenuto presso l'abitazione degli eredi dell'ammiraglio Torrasi e non negli atti dello SMD.

Dell'attività dello Stato Maggiore della Difesa, se di attività si può parlare, cioè dell'organo di coordinamento delle tre Forze Armate, direttamente collegato al Ministro della Difesa, ci si aspettava di certo un'attività e relativa documentazione superiore alla semplice ricezione delle informazioni sull'evento e delle risposte a interrogazioni e interpellanze parlamentari.

Che la perdita di un aereo civile in un primo momento possa essere stata considerata una disgrazia dovuta a cause di ordine tecnico e che quindi non abbia generato interessamento diretto, può anche essere ammesso. Ma che le dichiarazioni del Ministro dei Trasporti Formica al Parlamento, sulla possibilità che l'aereo dell'Itavia fosse stato abbattuto da un missile, non abbiano suscitato in quello Stato Maggiore alcun interesse o reazione e che nemmeno la missiva inviata dallo SMA il 20 dicembre 80 abbia sollevato qualche dubbio sulle motivazioni che avevano indotto la Forza Armata a suggerire il comportamento da assumere in caso che allo SMD venissero richiesti elementi di informazione sull'evento, lascia molti dubbi sulla affidabilità in quel periodo di questo supremo organo di coordinamento e sulle reali attività svolte nei mesi successivi all'evento.

* * * * *

Capitolo XIII
Le Forze di Polizia.

1. L'arma dei Carabinieri.

L'attività svolta dai Comandi dell'Arma in relazione agli incidenti del DC9 Itavia e del MiG23 libico, nell'80, è stata esperita precipuamente dal Comando Gruppo Carabinieri di Palermo per il disastro del DC9 e dal Comando Gruppo di Catanzaro per la caduta del MiG23 libico.

Alle ore 23.30 del 27 giugno 80, il colonnello Antonio Subranni del Comando Legione Carabinieri di Palermo informava il Magistrato di turno della Procura della Repubblica di Palermo che con il volo DC9 Itavia IH870, decollato da Bologna ad h.20.08L ed in previsto atterraggio a Punta Raisi ad h.21.13L, si erano persi i contatti radio sin dalle h.20.55.

Nel corso della notte il personale in servizio alla centrale operativa dei Carabinieri di Palermo collabora con l'RCC di Martina Franca per fornire assistenza ai velivoli del soccorso.

Dalle conversazioni telefoniche registrate presso l'aeroporto di Napoli Capodichino e il 3° ROC di Martina Franca del 27 giugno, risulta che: - alle ore 23.46 locali, il maresciallo AM Di Micco della sala operativa di Licola comunica al capitano AM Patroni Griffi del SOC di Martina Franca che i Carabinieri di Pozzuoli avevano avuto notizia di un velivolo al largo di Ponza con direzione verso Licola, poi perso di vista. Il fatto sarebbe accaduto intorno alle 20.37 locali.

- Alle h.23.54 locali, il capitano Ciro Esposito dei Carabinieri presso l'aeroporto di Capodichino chiede informazioni, alla torre di controllo, sulla scomparsa del DC9 Itavia in quanto richiestegli dal Comando Gruppo Carabinieri di Palermo.

- Alle h.00.04 locali, il maresciallo AM Sebastiano Malfa dell'aeroporto di Crotone aveva chiesto notizie del DC9 all'RCC di Martina Franca, così come richiestegli dal comandante della Compagnia CC. di Crotone, capitano Vincenzo Inzolia.

V'è poi la vicenda dell'esecuzione da parte dei Carabinieri del noto provvedimento sulle registrazioni delle intercettazioni radar emesso dalla Procura di Palermo, vicenda su cui già s'è detto nel capitolo dedicato alla 3^a R.A..

In vari episodi di recupero di relitti hanno operato i Carabinieri.

In data 9 luglio 80 viene consegnato alla Squadra di PG di Latina, un frammento di lamiera ripescato al largo di San Felice Circeo il 6 precedente. Il relitto veniva indicato come presumibilmente appartenente al DC9 Itavia. Veniva trasmesso dalla Procura della Repubblica di Latina a quella di Roma il 19 luglio 80. E da questa consegnato alla Commissione Luzzatti nella

persona del membro Antonini, il 10 settembre dello stesso anno.

In data 2 agosto 80, viene segnalato da alcuni bagnanti, sulla spiaggia di Baia Domizia, la presenza di un relitto apparentemente di aerobersaglio. L'oggetto viene prelevato dai CC. della locale Stazione e in data 15 agosto consegnato al direttore dell'aeroporto di Napoli Capodichino, dr. Carignano. Da Capodichino è stato trasferito insieme agli altri reperti a Pratica di Mare e tenuto presente dai periti.

In data 20 settembre 80, sabato, alle ore 12.00, la Procura della Repubblica di Palermo, trasmette un messaggio telex al Comando Stazione Carabinieri di Acquadolci per l'esecuzione di un provvedimento di sequestro emesso dal sostituto Guarino, concernente un relitto rinvenuto e consegnato al comando Arma il 18 settembre. Lo stesso messaggio veniva trasmesso, alle ore 14.00 dello stesso giorno, anche al comando Compagnia di Mistretta. Nel telex veniva disposto, altresì, che il reperto dovesse essere trasportato all'aeroporto di Boccadifalco con la massima urgenza. In effetti il 22 successivo, lunedì, il reperto veniva consegnato all'aeroporto di Palermo-Boccadifalco dai CC. di Acquadolci.

In data 23 dicembre 80, personale del posto fisso Carabinieri di Boccadifalco presenziava al carico su un velivolo G222 dei reperti che dovevano essere trasportati dall'aeroporto palermitano a Ciampino. Al suo arrivo, a Ciampino, il personale dell'Arma del Comando Compagnia presso l'aeroporto controllava le operazioni di scarico dei reperti che venivano depositati in un hangar. Su questo argomento già s'è detto e ai relativi capitoli si rinvia.

Su due di queste vicende di quei primi mesi dell'inchiesta permangono forti perplessità sugli operanti di PG. La prima è quella relativa all'esecuzione del decreto di acquisizione del 5 luglio 80 emesso dall'AG di Palermo e consegnato al Comando Gruppo Carabinieri di Palermo. Non è inutile riportare l'iter del decreto attraverso la documentazione sequestrata al Gruppo Carabinieri di Palermo e le dichiarazioni rese dal comandante del Gruppo e del Nucleo Operativo.

Il 5 luglio 80, sabato, al maresciallo dei CC. Carchidi, distaccato presso la Sezione di PG della Procura della Repubblica di Palermo, viene consegnato il decreto di acquisizione emesso lo stesso giorno dal sostituto Guarino. L'oggetto del provvedimento concerne "le registrazioni delle intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul mar Tirreno tra le ore 20.00 e le 23.15 del 27 giugno 80". Sempre il 5 luglio, il comandante del Gruppo, tenente colonnello Valentini, riferisce al Comando Legione CC. di Palermo del provvedimento emesso ed al punto 3 della lettera precisa:

“riserva di notizie, anche in ordine alle indicazioni, che saranno richieste dal dott. Guarino, circa la delimitazione dell’area e l’indicazione dei radar dei quali acquisire le chieste registrazioni”. Lo stesso giorno di ricezione del provvedimento, il 5 luglio, il Comando Gruppo informa la linea gerarchica, e cioè il Comando Legione, precisando che saranno richiesti all’AG la delimitazione dell’area nonché i radar interessati. Il 7 luglio alle ore 12.30, il tenente colonnello Valentini fa inoltrare un messaggio cifrato a sua firma al Comando della 3^a Regione Aerea di Bari in cui trascrive il decreto emesso il 5 luglio con l’aggiunta della seguente dicitura: “... con particolare riferimento at allineamento Latina-Ponza-Palermo”. Lo stesso messaggio viene trasmesso per conoscenza all’AG di Palermo.

Nella cartella nr.1083 del Comando Gruppo, che raccoglie tutta la corrispondenza inerente sull’incidente, sequestrata in originale il 25 maggio 96, non risultano disposizioni o appunti che giustifichino la frase aggiunta nel telex cifrato del 7 luglio. In proposito il Valentini, all’epoca comandante del Gruppo ha dichiarato nel settembre del 90: “Prima del fonogramma del 7 luglio non ho parlato con nessuno della 3^a Regione Aerea. Per quanto concerne la dizione - allineamento di particolare riferimento Latina-Ponza-Palermo- non posso ricordare da dove sia stata da me tratta. E’ possibile che le cose siano andate nel seguente modo. Nei primi giorni si riteneva molto probabile che l’aereo, al di là della zona di ritrovamento, potesse essere caduto nella tratta di percorrenza Latina-Ponza-Palermo e pertanto si è pensato di dover chiedere le intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul Tirreno con particolare riferimento alla tratta di percorrenza. Escludo di aver avuto contatti con ufficiali dell’Aeronautica prima della emissione del fonogramma e nemmeno dopo. Preciso: dopo sono avvenuti tutti per iscritto. Può darsi che la dizione mi sia stata suggerita da qualche mio collaboratore, che ha anche materialmente compilato il messaggio o da altri collaboratori del Nucleo Operativo che assistevano il magistrato”. L’ufficiale in data 21.05.96, in merito alla frase aggiunta ha specificato: “Dopo aver ricevuto la richiesta del magistrato di Palermo ci rivolgemmo subito all’aeroporto di Trapani Birgi; successivamente ci siamo rivolti alla 3^a Regione Aerea. Uno dei primi interrogativi da sciogliere era quello di capire il punto di impatto del velivolo in mare, ciò poteva infatti variare la competenza della Magistratura. La frase della quale mi viene richiesta spiegazione riguarda quanto da me sopra riferito circa l’esigenza di ricercare il punto di impatto sul mare del velivolo”. (v. esame Valentini Francesco, GI 08.09.90).

Nel maggio 96 il capitano Honorati Tito Baldo, comandante del Nucleo Operativo del Gruppo, sulla frase aggiunta ha dichiarato: “ritengo si

tratti di un messaggio predisposto da me o da altro ufficiale, credo infatti sia stato preparato dal Nucleo Operativo CC. e non dal Gruppo. Sul contenuto del messaggio non posso però essere preciso, non sono in grado di ricordare chi collaborò alla sua formazione, nè come o chi suggerì la frase "...con particolare riferimento at allineamento Latina-Ponza-Palermo". Ritengo comunque che tale frase sia stata inserita d'intesa con il magistrato. Io ho il ricordo del maresciallo Messineo che di ritorno da Trapani Birgi mi riferì che i nastri non erano a disposizione perché già inviati a Bari; probabilmente il messaggio mostratomi venne inviato alla 3^a R.A. di Bari in base alla circostanza riportata dal Messineo". (v. esame Honorati Tito Baldo, G.I 21.05.96).

Già si sono commentate tali affermazioni. Esse non consentono assolutamente di accertare come si siano svolti i fatti. Si è anche detto quali possano essere stati i suggeritori e i tramiti di quella aggiunta. Di certo essa è stata arbitraria ed ha cagionato danni gravissimi ed irreparabili all'inchiesta.

E' da sottolineare che il presidente della Commissione Ministeriale, dr. Carlo Luzzatti, in quei giorni cioè tra il 6 e il 7 luglio inviò due telegrammi all'ITAV e al dr. Guarino in cui richiedeva le registrazioni dei tracciamenti radar della Difesa Aerea (DAT) operanti in zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo. Escusso nell'ottobre del 96, in relazione al fatto se fosse stato lui a suggerire la nota frase ai CC. od al magistrato, Luzzatti ha dichiarato: "Un paio di giorni dopo l'incidente contattai il Magistrato di Palermo competente per quell'evento; ricordo che parlammo principalmente degli esami cui andavano sottoposte le salme, ma non credo di aver mai parlato con lui dell'area alla quale andavano richiesti i dati e le registrazioni radar. Escludo di aver suggerito io di raccogliere il materiale relativo all'allineamento Latina-Ponza-Palermo". (v. esame Luzzatti Carlo, GI 17.10.96).

In data 11 luglio, perviene al Comando Gruppo, all'attenzione del tenente colonnello Valentini, il telex della 3^a Regione Aerea, datato 10 luglio, con il quale viene trascritto integralmente quanto indicato dai Carabinieri nel telex del 7 luglio, cioè l'oggetto del decreto e la frase aggiunta. Il messaggio viene vistato dal detto ufficiale. Sopra il suo visto risulta scritto a matita quanto di seguito: "Richiesta a Gab. Ministro". In merito il Valentini in atto del maggio 96, ha dichiarato di riconoscere come propria la grafia della sigla apposta sul timbro recante il suo nominativo, ma non quella dello scritto. (v. esame Valentini Francesco, GI 21.05.96). Il capitano Honorati Tito Baldo, lo stesso giorno, in merito ha dichiarato che

tale scritto potrebbe essere a grafia del maggiore CC. Rizzo; escludendo che potesse essere di suo pugno. Non era in grado di precisare chi avesse richiesto l'autorizzazione del Gabinetto della Difesa. (v. esame Honorati Tito Baldo, GI 21.05.96).

Nel telex della 3^a Regione Aerea, si osservi, non era riportata alcuna limitazione per la consegna della documentazione, che doveva essere ritirata presso il Comando Aeroporto di Trapani Birgi da un ufficiale dei CC. di Palermo.

In data 12 luglio, sabato, il tenente colonnello Valentini comunica alla Procura della Repubblica di Palermo che il Comando della 3^a Regione Aerea ha disposto il concentramento della documentazione presso l'aeroporto di Trapani Birgi, ma che per la consegna è necessaria l'autorizzazione del Gabinetto della Difesa. In nessun documento ufficiale né in appunti dei Comandi dell'AM, in particolare della 3^a Regione Aerea, risulta questa limitazione. L'ufficiale dei CC., nell'esame già specificato del settembre 90, in merito ha dichiarato: "la notificazione del provvedimento del magistrato fu sospesa perché l'AM ci disse che prima della consegna era necessario informare il Ministro della Difesa. Non ricordo da chi mi fu data questa comunicazione. Non ricordo se fu una comunicazione scritta od orale. Non ricordo nemmeno se fu data a me personalmente o tramite un mio collaboratore". Anche in questo caso la memoria dell'ufficiale di PG appare totalmente carente e proprio su circostanze di massimo valore, difficilmente dimenticabili. Anche qui un'"aggiunta" arbitraria, che cagionò mesi di ritardo nell'esecuzione del provvedimento e consentì alla parte destinataria di esso di conservare presso di sé per quel periodo di tempo gli oggetti, di somma importanza per l'inchiesta, in obbligo di consegnare.

Il colonnello AM Vinicio Salvi, nell'80 capo Ufficio Operazioni della 3^a Regione Aerea, ha dichiarato di non aver mai avuto contatti telefonici con il tenente colonnello Valentini né di aver mai disposto limitazioni per la consegna della documentazione. Tra il materiale sequestrato presso la 3^a Regione Aerea nel novembre 95, precisamente in un documento datato 11 luglio 80 concernente l'avvenuta consegna della documentazione a Trapani Birgi da parte del sito di Marsala, risulta una annotazione manoscritta del detto Salvi in cui viene riportato il nome dell'ufficiale dei CC. ed il recapito telefonico del Comando Gruppo di Palermo. Il tenente colonnello Valentini - ma tali dichiarazioni non appaiono di certo sostenibili - ha escluso di aver avuto contatti con personale dell'AM sia prima che dopo l'emissione del decreto.

Sempre in data 12 luglio, il Comando del Gruppo comunica all'AG che la 3^a Regione Aerea ha fatto presente che per ritirare la documentazione

concentrata a Trapani occorreva una autorizzazione del Gabinetto della Difesa. Anche in questo caso non risultano atti ufficiali in particolare da parte dell'AM che attestino questa disposizione. Il tenente colonnello Valentini ha asserito che questa disposizione gli era stata riferita dai suoi collaboratori che si erano recati a Trapani Birgi per il ritiro, e che di seguito a questa notizia aveva preparato un'informativa per il magistrato. Nessuno dei testi dell'AM di Trapani ha ricordato di aver avuto contatti con personale dell'Arma.

In data 28 agosto il sostituto procuratore di Palermo ordina al Comando Gruppo CC. di dare esecuzione al suo decreto dal momento che è stata inviata la richiesta comunicazione al Gabinetto della Difesa in data 4 agosto. Sempre in data 28 agosto l'AG di Palermo dà nuovamente disposizione al Comando del Gruppo di eseguire il decreto del 5 luglio. Anche in questo caso i Carabinieri procedono alla richiesta, a mezzo messaggio telex, sia al Comando Aeroporto di Trapani che all'ITAV di Roma, ricevendo come risposta che la documentazione è stata già consegnata all'AG di Roma e che pertanto, non si procede alla formale notifica del provvedimento ai citati Comandi dell'AM. Notificazione che, se effettuata, avrebbe potuto avere risvolti positivi per il sequestro della documentazione dei siti di Poggio Ballone, Potenza Picena, Poggio Renatico e Capo Mele, contemplati nel provvedimento dell'AG di Palermo e non in quello dell'AG di Roma. In effetti la documentazione predisposta dal 1° ROC di Monte Venda e pronta per la spedizione a Trapani fin dall'11 luglio 80, non venne mai più ritirata da alcuno.

In data 6 e 10 settembre sia il Comando aeroporto di Trapani Birgi che l'ITAV di Roma comunicano, al Comando Gruppo CC., che la documentazione è stata trasmessa all'AG di Roma in ottemperanza ad un decreto emesso in data 16 luglio. In data 10 settembre i CC. di Palermo restituiscono in esecuto il decreto di acquisizione alla locale AG, significando che la documentazione è stata consegnata all'AG di Roma il 22 luglio 80.

E' da rilevarsi che l'AG viene a conoscenza della frase aggiunta dal Comando Gruppo, solo in occasione della trasmissione del messaggio il 7 luglio 80, mentre nella lettera del 12 luglio e del 10 settembre viene riportata la trascrizione del decreto senza la frase aggiunta. La lettera dell'11 luglio 80 - si ricordi da ultimo - trasmessa dal 22° CRAM di Licola al Comando Gruppo CC. di Palermo, con allegati i plottaggi del 27 giugno 80 dalle ore 18.00Z alle ore 21.34Z non risulta esser mai pervenuta, come emerge dalla verifica effettuata sia sui registri di protocollo che da ricerche in archivio, al Comando Gruppo CC..

Altra vicenda alquanto singolare, come detto, è il rinvenimento del reperto di Acquadolci. Il reperto viene consegnato ai CC. della Stazione di Acquadolci il 18 settembre 80. Lo stesso giorno il Comando Compagnia di Mistretta segnala ai Comandi Superiori il rinvenimento del relitto. Alle ore 12.00 del 20 settembre, sabato, al Comando Stazione CC. di Acquadolci perviene, come detto, un fonogramma della Procura della Repubblica di Palermo a firma del sostituto Guarino, che ne dispone l'acquisizione, in relazione all'incidente del DC9 Itavia, e la consegna presso l'aeroporto di Palermo Boccadifalco. Alle ore 14.00 circa del 20 settembre, si presentano al Comando Stazione CC. di Acquadolci il tenente colonnello AM Vignola Domenico del 41° Stormo di Catania Sigonella e il maresciallo dei CC. Lollino Salvatore del 31° Sottonucleo SIOS di Catania che esaminano e fotografano il reperto. L'ufficiale dell'AM redige una dettagliata relazione che viene trasmessa al 2° Reparto SIOS ed allo Stato Maggiore dell'AM. Di questa ispezione non viene riferito alcunché, nemmeno all'AG.

E' da sottolinearsi che il tenente colonnello Vignola, escusso nel maggio del 95, ha affermato che egli aveva operato a seguito di una richiesta del comandante dello Stormo, richiesta di recarsi, con mezzo del SIOS, in un paese vicino a Messina per prendere visione ed esaminare dei pezzi probabilmente di un aeroplano caduto, rinvenuti da pescatori del luogo. Raggiunse il posto verso le 14.00 circa. Quel giorno l'ufficiale doveva partecipare al matrimonio della figlia di un collega e ricorda appunto di essere arrivato per l'incombente in ritardo alla cerimonia in chiesa. (v. esame Vignola Domenico, GI 27.05.95). Dal tenore di queste dichiarazioni ben si può desumere l'urgenza dell'esame del reperto per l'AM; che esso cioè avvenisse prima della consegna all'AG. L'AM di certo è venuta tempestivamente a conoscenza dell'acquisizione del reperto da parte della magistratura; acquisizione, si badi, notificata via telex ai Carabinieri alle 12.00 di quel sabato, ed ispezione compiuta alle 14.00 sempre di quel sabato, quindi disposta con ogni celerità dal SIOS.

Il 22 settembre, lunedì, il reperto viene consegnato dai CC. di Acquadolci all'aeroporto di Boccadifalco. Lo stesso giorno il magistrato incarica i periti di esaminare il reperto. Il 23 dicembre 80 i reperti custoditi a Boccadifalco, come s'è detto, vengono trasportati a Ciampino per essere successivamente trasferiti presso i laboratori dell'AM. Il reperto di Acquadolci però non viene inviato a Ciampino. Presente all'operazione era il comandante dell'Aeroporto, tenente colonnello Furci e personale del posto fisso dei CC.. Non era invece presente alcun perito di Ufficio, nonostante fossero stati incaricati dall'AG di assistere alle operazioni di carico dei

reperiti. Nel febbraio 87 viene mostrato al prof. Giulio Cantoro, perito d'Ufficio nominato dall'AG di Palermo nell'80, un reperto che doveva essere quello di Acquadolci. Ma il perito non riconosce il reperto in quello da lui esaminato nell'80, di cui consegna le foto scattate all'epoca.

Nel novembre 88 vengono effettuate le ricerche del reperto presso l'aeroporto di Boccadifalco. Il 23 di quel mese il comandante dell'aeroporto comunica che in esso non è giacente il reperto richiesto. A distanza di due giorni, il 25, viene comunicato, sempre dal citato Comando AM, al Gruppo Carabinieri di Palermo incaricato dall'AG alle ricerche, che invece il reperto è stato rinvenuto nei locali del posto fisso Carabinieri dell'aeroporto. Il comandante della Stazione CC. presso l'aeroporto di Punta Raisi da cui dipendeva il posto fisso CC. di Boccadifalco, maresciallo Lazzarino Vincenzo, in data 10.02.92, ha dichiarato di aver ricevuto il reperto di Acquadolci, dal tenente colonnello AM Furci Rocco - comandante dell'aeroporto nell'80 -, per motivi di maggior sicurezza nella custodia. Anche l'appuntato dei CC. Zizolfi Rosario, comandante del posto fisso CC. di Boccadifalco, escusso lo stesso giorno confermava tale versione. Ricorda che l'ufficiale gli consegnò il reperto senza redigere alcun documento di avvenuta consegna; così come ricorda che il reperto rimase in caserma anche dopo il suo trasferimento nell'82. Non ricorda invece di essere stato presente alle operazioni di trasferimento dei reperti da Boccadifalco a Ciampino nel dicembre 80. (v. esame Lazzarino Vincenzo e Zizolfi Rosario, GI 10.02.92).

Nell'Arma dei Carabinieri – si può affermare in esito e anticipando anche le risultanze della vicenda del MiG23 – esiste di certo una catena precipuamente di ufficiali, coadiuvati però da un buon numero di sottufficiali, che sin dal 27 di quel giugno 80 si è mossa per finalità di occultamento dei fatti e sviamento d'ogni indagine; una catena che conosce una serie di eventi di primaria importanza ed ha avuto, anche per il limitato grado all'epoca degli operanti, impulso di certo da livelli molto più alti; catena che ha agito principalmente nell'area di caduta del MiG23 in Calabria, ma ha avuto referenti anche a Roma.

In Calabria ufficiali e sottufficiali, che sono venuti a conoscenza di eventi accaduti in Sila quella sera del 27 giugno 80; che conoscono quando effettivamente precipitò quel velivolo libico; come se ne scoprì la carcassa e quando realmente la si raggiunse; come furono vigilati quei resti e conservata la salma; le operazioni di messinscena.

Questa catena ha come anelli principali in quella regione il capitano Inzolia e il tenente Santoliquido e sottufficiali dei Comandi Compagnie di Crotone e Cirò Marina, del Nucleo Operativo di Catanzaro e del Nucleo

elicotteri di Vibo Valentia oltre alcuni militari della allora Legione di Catanzaro.

Ma anche qui a Roma, presso la sala operativa del Comando Generale, ove non s'è rinvenuto alcun messaggio, anche quelli più innocui che riferivano voci correnti. Indipendentemente dalle disposizioni che avranno riguardato le operazioni, prima della data ufficiale del rinvenimento, di Crotona, Vibo Valentia e Catanzaro, che di certo non saranno mai state messe per iscritto. Disposizioni che saranno state prese a un livello alto di una scala che seppure inserita nell'Arma, era parallela a quella ufficiale, agiva di concerto con altre Armi, ed anche Servizi coagulo formatosi al fine di proteggere un segreto mai ufficialmente definito di Stato, ma che con ogni probabilità di fatto lo è, e di cui non s'è scoperto il referente politico.

Realtà, il cui bandolo s'è scorto solo per caso fortuito, perchè inaspettatamente erano rimaste le registrazioni su cui appariva la chiamata di Malfa e per le spontanee dichiarazioni di un teste attendibile. Bandolo che però s'è subito spezzato a causa dell'ermetica, quanto irridente, chiusura di Inzolia, come di quella analoga ma semplicistica e ingiustificabile di Santoliquido.

2. La Polizia di Stato.

Le attività della Polizia di Stato iniziano l'indomani stesso del disastro. Il 28 giugno 80 infatti a seguito di un comunicato diramato dal giornale radio, secondo il quale la compagnia aerea Itavia paventava, tra le possibili cause del disastro aereo, l'ipotesi del sabotaggio, il procuratore della Repubblica di Bologna richiedeva alla locale Digos di dare corso alle prime indagini, acquisendo: - il piano di volo approvato dell'aereo ed eventuali sue modifiche apportate durante il tragitto per imprevisti, come risultavano alla Direzione Aeroportuale e alla torre di controllo di Bologna; - la registrazione delle comunicazioni torre-aereo; - verbale di visita ispettiva tecnica; - la lista dei passeggeri ed ogni altro documento concernente il carico (documenti di dogana, di spedizione ed altri. per accertare eventuale consistenza merci); - l'assunzione a verbale del direttore dell'aeroporto e del controllore di volo in servizio al momento del decollo.

Il 2 luglio successivo la Digos di Bologna trasmetteva alla Procura della Repubblica l'esito delle indagini esperite, consistenti nell'acquisizione di: -1. il piano di carico; -2. i tagliandi di volo; -3. le lettere di vettura; -4. la lista dei passeggeri e merci; -5. le lettere di trasporto merci; -6. lo stralcio

del Q.d.B. (quaderno di bordo, sul quale vengono annotate le eventuali avarie rilevate in sede di controllo tecnico); -7. la fotocopia del piano di volo, relativa al DC9 IH870, (piani predeterminati e a durata stagionale); -8. l'extrapolazione della registrazione riguardante l'aeromobile interessato.

Poiché nel corso dell'acquisizione era emerso che gli aeromobili appena fuori dalla competenza dell'aeroporto bolognese venivano presi in consegna dal centro controllo di "Milano 2" operante a Monte Venda (PD), la Digos di Bologna in data 30.06.80 richiedeva alla Questura di Padova di assumere presso quel centro eventuali dati relativi all'incidente.

Venivano inoltre assunti a sommarie informazioni, da quella PG, in data 28.06.80 il direttore dell'aeroporto dr. Costa Gaetano e il controllore di volo al momento del decollo Minuzzo Dante. Il primo riferiva che: "...il comandante Palagi ed il suo equipaggio all'arrivo del volo 881 Palermo/Bologna non avevano dichiarato nessuna anomalia. Il comandante Gatti, ritenendo sufficiente il carburante per il volo Bologna/Palermo (un'ora e trenta di volo senza scalo intermedio), contro un'autonomia di tre ore di volo non ordinava il rifornimento, accettava la regolarità del piano di carico e decollava alle 20.08". Il secondo che: "alle ore 17.46 GMT equivalenti alle ore 19.46 iniziavano le comunicazioni tra l'aeromobile in questione e la torre di controllo nella persona dichiarante, per le normali procedure che precedono il volo. Infatti tutte le comunicazioni riguardanti la messa in moto, il rullaggio, l'autorizzazione di rotta ed il decollo avveniva come segue: "tutto regolare come avviene nella routine quotidiana, e cioè nello standard più assoluto come avviene nelle comunicazioni terra-bordo-terra".

In relazione alle cause dei ritardi tecnici subiti dal velivolo, veniva trasmessa alla Procura bolognese la relazione del brigadiere di PS Eugenio Migliano dalla quale si rilevava che detti elementi in ordine ai ritardi potevano essere acquisiti presso la sede centrale dell'Itavia sita a Ciampino. Detto sottufficiale redasse anche un elenco dei ritardi superiori a 30 minuti registrati dal DC9 I-Tigi nel mese di giugno. (v. relazione brg.di PS Migliano Eugenio del 30.06.80).

Sull'acquisizione della documentazione riguardante la manutenzione del DC9, veniva interessato l'ufficio di PS presso Fiumicino, con fonogramma del 28.06.80 della Procura della Repubblica di Bologna, trascritto dalla locale Questura, con il quale si richiedeva l'acquisizione dei "cartoni di manutenzione" in quanto tutte le riparazioni tecniche avvenivano presso l'aeroporto di Ciampino (sequestrati in data 28.06.80 dalla Polizia di Frontiera di Ciampino, presso l'ufficio del direttore tecnico della Società Itavia).

In data 28.06.80 la Digos di Bologna richiedeva alla Questura di Roma, di acquisire presso la Direzione Generale dell'ITAV il piano di volo del 27.06.80 tratta Bologna-Palermo ed eventuali verbali di visita ispettiva tecnica eseguita in Bologna ed altrove al velivolo in questione.

Nel trasmettere la documentazione di cui sopra alla Procura della Repubblica di Bologna, la Digos segnalava le seguenti circostanze: - il DC9 nell'effettuare lo scalo presso l'aeroporto "G. Marconi" non aveva effettuato rifornimento; - da un sommario esame del piano di carico doveva escludersi un eccessivo carico rispetto a quello previsto; - durante i controlli di routine espletati da personale della PS, non erano state rilevate differenze tra il numero dei passeggeri ed il bagaglio a mano né altre anomalie. (v. relazione di servizio del 27.06.80 dell'appuntato di PS Renzi Francesco e guardia PS Picolli Massimo, in servizio presso il Posto di Polizia dell'aeroporto di Bologna la sera della sciagura); - in relazione alla notizia secondo cui a bordo del velivolo vi fosse il noto estremista di destra Marco Affatigato, veniva precisato che tale notizia era priva di fondamento in quanto quest'ultimo si trovava all'estero - da nota della Questura di Lucca si desumeva che la madre dell'Affatigato, aveva dichiarato che il proprio figlio si era con lei messo in contatto per rassicurarla sul proprio stato di salute, smentendo alcune notizie stampa sulla sua presenza a bordo del DC9. La Digos di Bologna il 5 luglio trasmetteva, - nel frattempo l'AG bolognese si era spogliata della competenza - alla Procura della Repubblica di Roma lo stralcio delle comunicazioni TBT tra l'ATCC di Monte Venda (PD) - (Milano 2 Aerovie) ed il pilota.

Più commissariati e UIGOS subdelegati provvedevano alla esecuzioni delle richieste della Procura di Bologna. I risultati venivano raccolti dalla Questura di Bologna - Digos - e trasmessi alla Procura della Repubblica di Roma il 15.07.80.

In effetti il 30 giugno il Commissariato di Imola con nota Q-2 Div.2^a, aveva trasmesso alla Questura di Bologna le fotocopie della distinta del movimento dei materiali della ditta Benati di Imola, produttrice di macchine per il movimento di terra, insieme alle sommarie informazioni assunte in data 30.06.80 dei sottototati dipendenti: Costanzi Giancarlo - responsabile del magazzino ricambi; Colucci Mario - spedizioniere e magazzinoiere; Capannelli Domenico - magazzinoiere; Loreti Arcangelo - autista. Costoro avevano riferito di aver materialmente prelevato, confezionato e trasportato il pezzo di ricambio "distributore Cinotto" destinato alla filiale Benati di Palermo.

In data 1° luglio 80 l'UIGOS di Ferrara aveva trasmesso, gli atti assunti in merito alla spedizione da parte della ditta "V.M.-S.p.a." di Cento (FE) e della ditta "S.A.I.M.M." di Tersigallo (FE). Nell'occasione erano stati escussi in data 30.06.80 Ferrozzi Costante e Pozzatti Valerio rispettivamente, il primo responsabile del settore spedizioni e ricambi, il secondo magazziniere della società "S.A.I.M.M.", produttrice di macchine agricole, i quali avevano riferito che la spedizione era indirizzata alla ditta "La Duca Carmela" di Palermo e riguardava pezzi di ricambio (un pignone ed una corona).

Nella stessa data erano stati altresì assunti a sommarie informazioni i sottoindicati dipendenti della società "V.M." produttrice di motori diesel: Ferrioli Vilmo, direttore della società "V.M."; Zaina Vittorio, capo servizio ricambi; Nannini Claudio, addetto all'ufficio approvvigionamento; Nannini Giancarlo, imballatore; Lanzoni Remo, autista. Costoro avevano confermato la procedura eseguita in merito alla richiesta, all'imballaggio e alla spedizione del pezzo di ricambio - albero motore per DAN 116 - al servizio ricambi della medesima ditta "ORM Officine Rettifica Motori", di Palermo.

In data 3 luglio 80 l'UIGOS di Reggio Emilia aveva trasmesso alla Questura di Bologna le risultanze della spedizione di merce (pezzi di ricambio per trattore) da parte della ditta Landini Massey Ferguson SpA, destinata alla ditta Sicilfergusson; dalle dichiarazioni rese in data 2.07.80 da Forti Enrico, responsabile del servizio ricambi di quella ditta e da Bernini Enzo dipendente della medesima ditta, era emerso che dopo il regolare imballo, il pacco era stato affidato al corriere Sala Giancarlo con l'incarico di consegnarlo alla ditta Oscar Bonini D'Incerti, per l'ulteriore inoltro mediante via aerea, al destinatario.

In data 7 luglio 80 la Questura di Pesaro aveva trasmesso alla Questura di Bologna il verbale delle dichiarazioni rese il 30.06.80 da Agiman Davide tecnico della Snamprogetti, il quale aveva spedito per conto della ditta un baule contenente materiale di cancelleria a Palermo destinato alla nave "Tender Carrier" ancorata in quel porto, che doveva svolgere lavori in mare per la Snamprogetti relativi alla posa in mare del metanodotto Algeria/Italia. Escusso in data 30.06.80 da personale del Commissariato di Fano, costui aveva riferito di aver materialmente provveduto a riempire un baule con materiale di cancelleria e quanto altro potesse essere utile per un regolare svolgimento del lavoro.

Il giorno 8 luglio 80 il Commissariato di PS di Carpi (MO) aveva trasmesso alla Questura di Bologna, le sommarie informazioni testimoniali rese in data 07.07.80 da Bertani Claudio, impiegato amministrativo presso la ditta Oscar Bonini D'Incerti - Trasporti internazionali - in relazione al pacco

contenente pezzi di ricambio per trattore, spedito alla ditta Sicilfergusson di Palermo dalla ditta Landini Massey Fergusson. Il Bertani aveva riferito di aver ricevuto il pacco composto da pezzi di ricambio per trattori dalla ditta Landini Massey Fergusson del peso complessivo di un chilogrammo, per inoltrarlo alla ditta Sicilfergusson con sede a Palermo, per via aerea.

Il 9 luglio 80 l'UIGOS di Ravenna aveva trasmesso con nota E.2/80 alla Questura di Bologna gli accertamenti compiuti sulla spedizione di quattro colli contenenti "Bollette di accompagnamento merce" da parte della "Calcestruzzi SpA" di Ravenna diretti alla Calcestruzzi SpA di Palermo, con i verbali di sommarie informazioni, assunti in data 1°.07.80 e 2.07.80 da Lombardi Giuliana, dipendente della "Calcestruzzi di Ravenna" e in data 2.07.80 da Ravaglia Enzo titolare della ditta autotrasporti, che aveva trasportato i quattro pacchi da Ravenna all'aeroporto di Bologna.

Sempre con la stessa nota pari data, aveva trasmesso l'esito degli accertamenti svolti relativi alla spedizione di un pacco inviato dall'Officina Meccanica Marini a Spalletti Mariano di Palermo. Il pacco in questione conteneva due ruote anteriori per autoveicolo per lavori stradali complete di copertoni, camera d'aria, cerchio, cuscinetti assali e dadi per il bloccaggio. Erano state assunte a sommarie informazioni: Tamburini Mariano, magazziniere presso l'Officina Meccanica Marini, che aveva provveduto all'imballaggio del pacco; Verlicchi Lino, autotrasportatore, che lo aveva trasportato dalla ditta a Ravenna consegnandolo all'Agenzia "Tavoni Air Freight"; Cimino Vincenzo, responsabile dell'agenzia Tavoni Air Freight, il quale dopo aver preparato i documenti di rito per la spedizione aveva consegnato il tutto al corriere "Ravaglia Ezio"; Ravaglia Ezio che aveva curato il trasporto da Ravenna a Bologna consegnandolo all'ufficio dell'agenzia Tavoni.

Come si vede un'attività accuratissima che sin dai primi tempi dell'inchiesta servì ad assicurare una serie preziosa di verbali e di notizie, utili per fugare sospetti nei confezionamenti delle merci trasportate, e fantasie sugli oggetti recuperati. Circostanze tutte che troveranno conferme nel prosieguo dell'istruttoria e nelle risultanze delle perizie che accerteranno che i vani bagagliai dell'aereo non furono sedi di esplosione.

Il 27 giugno 80 verso le ore 23.15 il sostituto procuratore Guarino veniva notiziato da tale Greco, qualificatosi come addetto al Traffico aereo dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi (mai identificato), che il velivolo DC9 Itavia IH870 decollato da Bologna con arrivo previsto a Palermo Punta Raisi alle ore 21.13 non aveva avuto più contatti radio dalle ore 20.55. L'indomani il 28.06.80 la Squadra Mobile veniva attivata da un fonogramma della Procura della Repubblica di Palermo, nella persona del procuratore

Scozzari, il quale “richiedeva particolarissima urgenza” in ordine all'accertamento sul luogo di iscrizione nei registri aeronautici del DC9 precipitato. La Squadra Mobile in data 30.06.80 riferiva, con nota n.501/Mobile, che il velivolo in questione era iscritto nei Registri Aeronautici presso il Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione civile Roma.

Sempre quello stesso 28 giugno il sostituto Guarino in data 28.06.80 delegava il vice questore Nicolò Gisondi della Questura di Palermo a procedere al sequestro del nastro contenente le registrazioni delle conversazioni tra il DC9 e le torri di controllo degli aeroporti di Punta Raisi e Roma/Ciampino. Il sequestro relativo a Palermo Punta Raisi veniva eseguito dalla Polizia di Frontiera di Palermo in data 28.06.80. Quello presso Roma/Ciampino veniva eseguito da personale della Polizia di Frontiera di Ciampino in data 30.06.80.

Il 29 giugno 80 la Questura di Palermo inviava con nota A4/80-Digos, alla locale Procura l'informazione assunta dalla Questura di Roma relativa alla vicenda Marco Affatigato, allegando la nota della Questura di Lucca dalla quale si desumeva che la madre dell'Affatigato, Enrica Giorgetto, aveva dichiarato che il proprio figlio le aveva telefonato per rassicurarla sul proprio stato di salute, smentendo così le notizie stampa sulla sua presenza a bordo del DC9.

In data 1° luglio 80 la Questura di Palermo, diretta al Dirigente del Commissariato Scalo Marittimo ed Aereo di Palermo, notificava il contenuto del telex datato 29.06.80 del sostituto procuratore della Repubblica, con il quale veniva disposto che tutti i reperti relativi al velivolo precipitato il 27.06.80 fossero raccolti presso l'aeroporto di Boccadifalco in Palermo.

Il 6 luglio 80 l'ufficio di Polizia di Frontiera Scalo Marittimo ed Aereo, trasmetteva alla Procura della Repubblica di Palermo e per conoscenza alla Questura locale, l'attività svolta dalla ricezione della notizia del disastro all'attività delegata da detta AG, dando conferma che: i relitti del velivolo venivano concentrati presso l'aeroporto Militare di Boccadifalco e i bagagli, venivano consegnati alla Squadra Mobile locale e messi a disposizione dell'AG.

In esecuzione dell'ordinanza della locale Procura 28.06.80, la Polizia di Frontiera di Palermo sequestrava: 1. l'elenco dei passeggeri ed equipaggio del velivolo; 2. l'estratto del Giornale Nautico della nave “Carducci” relativo ai giorni 27 e 28 giugno 80; 3. un nastro registrato relativo al traffico aereo del 27.06.80 sequestrato in data 28.06.80 presso la Segreteria Operativa del Commissariato per l'Assistenza al Volo Civile in Palermo; 4. tre nastri contenenti le registrazioni radiotelefoniche di tutte le frequenze del Centro di controllo del Traffico aereo di Roma e delle registrazioni

telefoniche di tutti gli Enti interessati, avvenute il giorno 27 giugno 80 - detti nastri, come già scritto, venivano sequestrati a Ciampino dalla Polizia di Frontiera locale in data 30.06.80 ed ivi lasciati custoditi nella cassaforte della Sezione Inchiesta dell'Ufficio Operazioni della RIV.

Il 10 luglio 80 la Procura di Palermo richiedeva alla Questura di Bologna di accertare se a bordo del DC9 vi fossero militari muniti di armi o munizioni. Il 15.07.80 la Questura di Palermo comunicava alla Procura locale le risultanze degli accertamenti esperiti dalla Questura di Bologna, trasmettendo i nominativi del personale dei CC. e della PS a bordo: il carabiniere Cammarata Giuseppe - con pistola ordinanza Beretta cal.9 matr.611361-mod.34; il carabiniere Guerino Giacomo - con pistola ordinanza Beretta cal.9-matr. D 54457-mod.34; la guardia di Pubblica Sicurezza Greco Antonio senza arma d'ordinanza.

In data 11 luglio 80, la Questura di Palermo trasmetteva alla Procura locale l'originale delle sommarie informazioni di Giorgetto Enrica, madre del detto Affatigato, e della centralinista de "Il Corriere Della Sera", che aveva ricevuto la nota rivendicazione a nome dei NAR .

Il 17 ottobre 80 la Questura di Agrigento - Squadra Mobile - trasmetteva alla Procura della Repubblica di Palermo, una missiva anonima pervenuta da parte di un sedicente pilota di compagnia aerea straniera, indirizzata alla "Commissione d'inchiesta Incidente di Ustica", nella quale quell'anonimo affermava, al riguardo dell'incidente occorso la sera del 27.06.80, che, valutati gli elementi tecnici (tracce radar primario e secondario del DC9, altra traccia di solo primario e la relativa velocità di navigazione, che faceva supporre la presenza di un velivolo supersonico, ecc.) l'aereo che aveva colpito il DC9 dell'Itavia era dell'Aeronautica Militare italiana. Questo anonimo dimostrò che nell'immediatezza si era appreso delle riduzioni dei radar e più d'uno sulla base di esse aveva ritenuto la presenza di velivoli militari nell'incidente.

Il 23 ottobre 80 la Polizia Scientifica di Palermo trasmetteva un elenco descrittivo di nr.38 salme recuperate ed identificate nei locali del'Istituto di Medicina Legale. Atto anche questo che si rivelerà di grande utilità a fronte delle polemiche che insorgeranno ad anni di distanza sul numero delle salme.

Il 28 giugno 80 la Questura di Roma trasmetteva alla Procura della Repubblica di Roma il contenuto della telefonata anonima rivendicata dai N.A.R., pervenuta nella stessa data alla centralinista del quotidiano "Il Corriere Della Sera", in cui un anonimo affermava: "...ha una penna a portata di mano? Scriva qui i NAR informiamo che nell'aereo caduto sulla rotta Bologna-Palermo si trovava un nostro camerata, Marco Affatigato. Era

sotto falso nome doveva compiere un'azione a Palermo. Per riconoscerlo aveva al polso un Baume Mercier. Interrompiamo la comunicazione". Trasmetteva inoltre il verbale di sommarie informazioni, redatto in data 28.06.80, della centralinista de "Il Corriere Della Sera", Gabriella Evangelista.

Il 29 giugno 80 l'Ufficio di Polizia di Frontiera dell'aeroporto di Fiumicino, con nota B/3, trasmetteva alla Questura di Bologna i cartoni di "Riepilogo CHECK A" (manutenzione) relativi al velivolo precipitato la sera del 27.06.80, sequestrati da personale del posto di Polizia di Ciampino in data 28.06.80 presso l'ufficio del direttore tecnico della società Itavia in esito al decreto del 28.06.80 della Procura bolognese.

Il giorno 1° luglio 80 il Commissariato di PS Prenestino trasmetteva, alla Procura della Repubblica di Bologna e per conoscenza alla locale Questura - Gabinetto e Polizia Giudiziaria, la denuncia sporta il 30.6.80 da tali Raganelli Giorgio e Giorgetti Giorgio. I due, durante una tratta aerea con un velivolo della società Itavia, Ciampino/Lamezia Terme dello stesso giorno, riferivano che durante il volo si erano accorti che dall'ala destra vicino alla carlinga fuoriusciva del liquido, poi accertato esser cherosene. Avvisato il personale di bordo e il comandante, quest'ultimo attribuiva tale anomalia ad un fattore di pressurizzazione.

Il 16 luglio 80 la Digos di Roma con nota n.051939 trasmetteva alla Procura della Repubblica di Roma il verbale di sommarie informazioni rese il 15.07.80 da tal Grilli Giorgio, pilota presso la compagnia Itavia, il quale esponeva circostanze di cui era venuto a conoscenza nell'ufficio del Direttore Commerciale della società Itavia, il dr. Paolo Torrani. Il Grilli specificava che in quell'occasione una persona aveva telefonato e riferito, come amministratore delegato di una ditta di Padova, che causa della caduta del DC9 poteva essere il gesto di uno dei passeggeri, da lui conosciuto, che avesse fatto esplodere a bordo del velivolo un ordigno. E' questa la vicenda di quello Zanetti Emanuele, passeggero morto nel disastro, di cui più diffusamente in altro capitolo.

Il 9 settembre 80 la Questura di Roma con nota n.051939/Digos trasmetteva alla locale Procura della Repubblica il processo verbale di sequestro di una missiva anonima pervenuta ad Ercolani Alberto, dipendente SIP, e le sommarie informazioni di costui. La lettera anonima riportava minacce ed intimidazioni rivolte ad un suo omonimo Ercolani Adriano, comandante pilota presso la società Itavia, che aveva rilasciato ad alcuni giornali delle interviste di natura polemica nei confronti della società Itavia.

La Polizia, dopo questa attivazione per effetto delle richieste della Procura di Bologna, non prenderà più alcuna iniziativa né mai riferirà

sull'ipotesi di esplosione interna, che prese quota a partire dal dicembre 80 con le note lettere dello SMA e articoli di stampa; che comunque avrebbe dovuto comportare iniziative, per apparire proprio in quel periodo caratterizzato da stragi e attentati, degli organi di Polizia. Fatto di terrorismo quindi che si sarebbe verificato per carenze di sicurezza, che avrebbe dovuto comportare perciò responsabilità dirette ed obblighi di indagare su esecutori e mandanti e riferire di conseguenza all'AG. Invece inerzia e silenzio assoluti, difficilmente o addirittura non spiegabili. Tanta inerzia è che più inquietante, ed anch'essa non si può assolutamente giustificare con la solita discolta: "Tutto è passato nelle mani dell'AG e noi ci asteniamo in attesa di ordini e direttive". Come se non fossero esistiti all'epoca uffici specializzati in terrorismo, efficientissimi, che però non presero mai in considerazione questo affare.

3. La Guardia di Finanza.

Dalla "Relazione sui primi provvedimenti presi dall'Autorità Marittima a seguito dell'incidente al DC9 Itavia, Bologna-Palermo, scomparso in mare la sera del 27 giugno 80" si desume quale sia stata la partecipazione alle operazioni di soccorso e primo intervento di unità navali del Corpo della Guardia di Finanza.

Alle ore 21.34 locali la notizia perviene alla Guardia di Finanza, che tempestivamente provvede all'attivazione nei rispettivi porti di giurisdizione delle imbarcazioni, con l'ordine di dirigere verso Nord lungo la rotta di probabile provenienza dell'aereo secondo quanto comunicato dalla torre di controllo, che però al momento di questa prima segnalazione non è ancora in grado di precisare il punto di probabile caduta. In un secondo momento tra le 22.00L e le 22.15L questo punto verrà precisato a circa 105 miglia Nord di Palermo. Successivamente alle 22.56L il Centro di Coordinamento Soccorso di Martina Franca fornisce notizie più dettagliate e cioè che la posizione stimata di caduta dell'aereo è lat. 39°35' - long. 13°04'E.

Dal documento analizzato appare la seguente situazione al riguardo delle unità del Corpo: - da Palermo risultano usciti la motovedetta 5802 e due motoscafi; - dall'isola di Ustica il guardacoste "Sguazzini"; - da Trapani la motovedetta GL321; - dall'isola di Favignana il guardacoste "Di Bartolo".

Queste le attività eseguite dalle unità del Corpo sia in quella notte che nei giorni seguenti:

- rinvenimento materiale vario eseguito dal guardacoste G38 De Turrì della Sezione Operativa Navale di Vibo Valentia Marina nel corso delle operazioni di soccorso e ricerche naufraghi svolte il 28.06.80 alle ore 19.00 a 60 miglia Nord di Ustica. Tale materiale risulta consegnato il 2 luglio 80 al comandante dell'aeroporto di Boccadifalco.
- ritrovamento di una parte di un sedile presumibilmente appartenente al DC9 Itavia da parte del guardacoste Di Bartolo durante un servizio di ricognizione svolto il 29.06.80 in collaborazione con le unità della Marina Militare nelle acque tra Ponza ed Ustica. Il reperto risulta consegnato il 2 luglio 80 al comandante dell'Aeroporto di Boccadifalco.
- ritrovamento di "un pezzo del timone della coda dell'aereo" da parte del guardacoste "G55 Stefanini" appartenente alla Sezione Operativa Navale di Palermo durante un servizio di ricerca e recupero svolto il 29.06.80 alle ore 09.45 a 12 miglia da Ustica. Il reperto risulta consegnato al comandante dell'incrociatore "Andrea Doria".

Infine risultano agli atti due note di trasmissione del Nucleo Regionale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza di Palermo - 12 e 25 luglio 80 - dirette alla Procura della Repubblica di Palermo, dr. Aldo Guarino, relative all'invio di fotocopie di estratti dai giornali di macchina del guardacoste "G12 Di Bartolo" e del Guardacoste "G38 De Turrì" che avevano partecipato alle già richiamate operazioni di recupero.

La Guardia di Finanza ha eseguito più provvedimenti dell'AG in questa inchiesta dopo appena cinque giorni dall'incidente, cioè il 2 luglio 80, l'AG di Palermo incarica il Comando della Legione della Guardia di Finanza in quella sede di disporre il sequestro di documentazione amministrativa concernente il velivolo DC9 Itavia, in particolare di quella "relativa all'acquisto dalla casa costruttrice ai successivi passaggi di proprietà e a tutta l'attività di esercizio dell'aeromobile stesso nonché alla sua manutenzione ed ai periodici controlli di efficienza presso qualunque Società, Ente od Aeroporto esistenti ad effettuarli". Per ragioni di competenza, la Legione sub-delega l'attività di PG al Comando Nucleo Regionale di Polizia Tributaria di Palermo che, in data 3 luglio 80, comunica: di aver dato esecuzione al provvedimento in argomento presso l'aeroporto di Palermo Punta Raisi, ove risulta la base tecnica nonché lo scalo della Società Itavia, rinvenendo documentazione varia di carattere amministrativo afferente il velivolo DC9 Itavia; e di aver richiesto l'intervento dei Reparti territorialmente competenti presso le sedi Itavia di Roma, Catanzaro e Bologna. Per quanto concerne la sede di Roma, il Nucleo Centrale di Polizia Tributaria ha fatto conoscere di aver rinvenuto "una voluminosa documentazione relativa alla manutenzione e riparazione

degli aerei”, tra cui dovrà essere estratta quella relativa al velivolo in argomento. Viene data assicurazione al magistrato che l’operazione di cernita sarà completata entro il seguente 4 luglio.

Gli interventi operati dal Nucleo Regionale Polizia Tributaria di Bologna e dal Nucleo Polizia Tributaria di Catanzaro riguardano rispettivamente: - il sequestro eseguito presso l’aeroporto “Guglielmo Marconi” di Bologna, ove avevano sede gli uffici della base tecnica della Società Itavia ed afferente documentazione consistente in schede di materiale di rotazione dei pezzi di ricambio avariati e sostituiti relativi agli aeromobili; - il sequestro di documentazione varia presso l’aeroporto di Lamezia Terme, ove sono ubicati gli uffici di una delle sedi tecniche della Società Itavia (quaderno tecnico di bordo del velivolo DC9 Itavia riferito al giugno 80 ed a periodi pregressi unitamente a diversi telex datati 27 giugno 80 relativi, in particolare ad una avaria altimetri riscontrata a bordo dell’aeromobile I-Tigi Itavia ed eliminata a seguito di un intervento tecnico effettuato sullo scalo di Lamezia Terme).

In data 7 luglio 80 il Comando Nucleo Centrale Polizia Tributaria, con nota diretta al sost.proc.dott. Guarino in relazione all’incarico ricevuto dal Comando Nucleo Regionale Polizia Tributaria di Palermo, riferisce di aver dato corso all’esecuzione del provvedimento di sequestro emesso il 2.07.80, significando che, sulla base di direttive telefonicamente impartite dal sostituto procuratore al tenente colonnello Vito Matteo Pedone appartenente al medesimo Reparto, la documentazione sottoposta a sequestro in data 04.07.80 è stata consegnata alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, nella persona del PM dott. Santacroce con il quale, peraltro, ha preso contatti lo stesso Ufficiale Superiore.

Intese confermate dal tenore della nota nr.25409/VI/1/262, anch’essa in data 7 luglio 80, con la quale il Nucleo Centrale Polizia Tributaria invia alla Procura della Repubblica di Roma la documentazione sequestrata nel corso dell’attività di PG relativa al 4 luglio. Al riguardo occorre precisare che in calce alla minuta della nota medesima conservata agli atti del Comando Nucleo Centrale Polizia Tributaria risulta l’annotazione “V° autorizzo la custodia del materiale presso il Nucleo. Roma 16.07.80. Firmato: Il sost. procuratore della Repubblica - dott. Giorgio Santacroce”.

In effetti dalla documentazione esaminata è possibile constatare che in data 22 ottobre 81 il Comando Nucleo Centrale PT chiede alla Procura della Repubblica di Roma di impartire disposizioni in ordine alla destinazione della documentazione sequestrata presso la Direzione Tecnica della Società Itavia in data 4 luglio 80 e tuttora custodita presso il Comando come da direttive verbali impartite dallo stesso magistrato.

Infine in data 28 novembre 83 con nota nr.57360/VII/1^ il Comando Nucleo Centrale PT invia al Tribunale Civile e Penale di Roma - Ufficio Corpi di reato - e per conoscenza al sost.proc.dott. Santacroce, due reperti - scatoloni, contenenti documentazione amministrativa varia e tre bobine di registrazione sequestrate in data 04 luglio 80 presso la Direzione Tecnica della Società Itavia.

La Procura della Repubblica di Roma, in data 16.07.80, affida al Nucleo Centrale Polizia Tributaria, con facoltà di sub-delega, l'esecuzione del nota provvedimento di sequestro relativo alle registrazioni su nastro magnetico dei tracciati del radar della difesa aero-territoriale; alle registrazioni su nastro magnetico dei tracciati radar "Marconi e Selenia" riguardanti il volo IH870 Bologna-Palermo del 26.06.80; alle registrazioni delle comunicazioni Terra Bordo Terra inerenti al volo dinanzi indicato; alla mappa dei ritrovamenti dei relitti e delle salme in mare, da ricercare presso il centro di soccorso aereo di Martina Franca e presso il Dipartimento marittimo di Napoli"; al frammento rinvenuto nei pressi dell'isola di Ponza e affidato in custodia alla Compagnia Carabinieri di Latina".

In questo provvedimento si dispone altresì l'affidamento di quanto sottoposto a sequestro al dott. Carlo Luzzatti, presidente della Commissione di inchiesta tecnico-formale istituita presso il Ministero dei Trasporti.

Le vicende relative all'esecuzione di questo provvedimento sono già stata più che esaurientemente descritte in altro capitolo, cui si rinvia.

In data 06 agosto 80 il Comando Brigata Volante di Martina Franca procede presso gli Uffici del 3° ROC (Comando Operativo di Regione) alla notifica del provvedimento di sequestro nelle mani del comandante, generale B.A. Romolo Mangani. L'ufficiale generale, preso atto della richiesta avanzata dall'AG, esibisce in fotocopia, una mappa dei ritrovamenti dei relitti e delle salme del tratto di mare interessato dal disastro aereo del DC9 Itavia, delegando nella circostanza il pilota Fulvio Pacini, vice comandante del 3° ROC che assiste alla compilazione del verbale. In merito alle operazioni di PG svolte il 06.08.80 il Pacini rilascia la seguente dichiarazione: "Vi consegno copia della mappa richiesta con il decreto di sequestro, mentre l'originale è stato consegnato alla Procura della Repubblica di Palermo, nella persona del sostituto procuratore dr. Guarino".

In data 31 luglio 80 il Comando Nucleo Regionale PT di Napoli procede presso gli Uffici del Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo Basso Tirreno - Segreteria Generale - di Napoli alla notifica del provvedimento di sequestro nelle mani del Capo di Stato Maggiore, capitano di vascello Giuseppe Bianchi. In merito alle operazioni di PG questo ufficiale dichiarava: "mi riservo di approntare la documentazione in

possesso del Maridipart Napoli relativa al disastro aereo di che trattasi, nel più breve tempo possibile. Ne informerò il Comando preposto al ritiro immediatamente subito dopo. Di tale documentazione l'Ufficio competente del Maridipart custodirà copia per gli usi consentiti d'istituto. Non ho altro da aggiungere”.

Successivamente, in data 2 agosto 80 i militari dipendenti di detto nucleo in presenza del predetto capitano di vascello procedono al sequestro di:

1) - quattro mappe ritrovamento relative ai giorni 28, 29, 30 giugno e 1 luglio 80;

- messaggi: GDO 021415Z nr.658/RCC di Aereosoccorso di Martina Franca; GDO 081400B nr.NA/01/14143 di Maridipart Napoli; GDO 141121B nr.NA/01/14271 di Maridipart Napoli; GDO 170830B nr.NA/01/14333 di Maridipart Napoli;

2) -GDO 082130B nr.C.A.T. 4/80 Gab del Centro Ricerche Soccorso Martina Franca; fotocopia della relazione sulle condizioni meteoceanografiche nell'area di incidente di volo DC9 del 27.06.80; fotocopia del foglio nr.15971 del 18.07.80 di Maridipart Napoli.

Con nota nr.3089/262 del 6 agosto 80, il Comando Nucleo PT di Latina invia al Nucleo Centrale PT, a mezzo militare espresso, il reperto contenete il frammento di aereo rinvenuto nei pressi dell'isola di Ponza. Reperto che - prosegue la nota - “è stato ritirato presso la Procura della Repubblica di Latina ove era stato concentrato dalla squadra di PG dei Carabinieri a questa sede”.

Lo stesso reperto viene successivamente consegnato in data 10 settembre 80, a cura del Nucleo Centrale Polizia Tributaria, ad Antonini Enzo, membro della Commissione di inchiesta tecnico-formale istituita in seno al Ministero dei Trasporti.

Anche nella Guardia di Finanza s'è rilevato un episodio inquietante e di cui sinora non si è avuta alcuna spiegazione. Il 29 luglio di quell'80 un sottufficiale della Brigata di Martina Franca raggiunse la sede del ROC ove richiese i plottaggi di Licola e Marsala.

I tre sottufficiali che operarono il 6 agosto successivo in esecuzione del provvedimento dell'AG romana, sono stati interrogati, ma hanno negato la richiesta del 29 luglio, confermando solo il verbale del 6 agosto. Della documentazione non s'è rinvenuta alcuna traccia oltre il verbale di consegna del detto 6 agosto, né si riesce ad immaginare come quell'acquisizione potesse essere compatibile con una qualche finalità istituzionale del Corpo.

Nell'indicazione del fatto, compiuta in tempo assolutamente non sospetto, quando non si poteva prevedere in alcun modo che quella

informativa sarebbe finita negli atti di un procedimento giudiziario, deve essere proprio per questa ragione stimata attendibile.

Un'ipotesi plausibile, ma non provata, potrebbe essere, che una disposizione per l'acquisizione di quegli atti, che di certo non ha lasciato tracce scritte, possa essere partita dai massimi livelli della Guardia, all'epoca affiliati alla Loggia Massonica P2, cui appartenevano proprio in quel periodo altri vertici istituzionali tra cui il Direttore del Servizio Militare. Le voci di allarme – come attesta tra l'altro l'agenda di Tascio – in quei giorni diffuse in ambienti dell'Aeronautica e del S.I.S.MI, possono essere circolate anche in ambito di quella Loggia – di cui peraltro il Gran Maestro aveva cripticamente affermato, sul “mistero” di Ustica “Esistono più misteri in terra che in cielo” – ed aver indotto anche il vertice della Guardia ad acquisire informazioni stimate presso quel 3° ROC, detentore di quelle registrazioni radar contenenti informazioni sul disastro di Ustica, che fossero il grado di rivelare le vere cause dell'evento. E proprio quel 29 luglio, in cui tanti si preoccuparono e mossero.

* * * * *

Capitolo XIV
Il S.I.S.MI.

1. Premessa.

Deve esser innanzitutto rilevato che l'“attività” del Servizio appare in questo affare mossa da finalità di allontanamento, dal campo delle indagini, delle ipotesi della collisione e dell'eventuale connessione tra caduta del DC9 e quella del MiG libico. Connessione questa che, seppur negata, risulta invece essere stata presa in considerazione e analizzata, così come non è stato facilmente accertato, per gli ovvi ostacoli alla penetrazione nelle carte dei Servizi.

Il S.I.S.MI, al tempo dei fatti era diretto dal generale di Corpo d'Armata Giuseppe Santovito, deceduto, risultato iscritto alla Loggia P2, e per tale motivo allontanato dal Servizio, insieme al generale Musumeci, Capo dell'Ufficio Controllo e Sicurezza. Vice Direttore del Servizio il generale Abelardo Mei. Direttore della 1ª Divisione - Controspionaggio era il colonnello Pasquale Notarnicola, mentre alla 2ª Divisione - Ricerche era il colonnello Armando Sportelli.

Un'attenta analisi del periodo è stata già compiuta dalla Commissione Stragi nella relazione del Presidente Gualtieri, presentata ai Presidenti dei due rami del Parlamento il 1° ottobre 90. Dura la valutazione sull'operato del S.I.S.MI: “L'attività del S.I.S.MI, per Ustica, sembra all'inizio interessata esclusivamente a verificare la “tenuta” della posizione ufficiale assunta dall'Aeronautica militare dell'assoluta estraneità italiana all'incidente (“tutti gli aerei a terra; tutti i missili nei loro depositi”) e a conoscere se qualche risultanza potesse metterla in forse nello sviluppo delle varie inchieste amministrative e giudiziarie.

Il S.I.S.MI non si curò minimamente di verificare la veridicità della rivendicazione su Affatigato, nè di capire perché era stata fatta.

Il S.I.S.MI non dedicò nemmeno molta attenzione alla possibilità che soggetti non italiani avessero avuto una qualche parte nella vicenda.

La sua attenzione si portò a seguire lo sviluppo delle indagini e, se possibile, a precederle”.

La valutazione del Presidente Gualtieri deve essere pienamente condivisa. Al S.I.S.MI, come in altri organi istituzionali preposti alla sicurezza del nostro Paese, si sarebbero dovute trovare tracce documentali di quelle informazioni che il Ministro Formica aveva riferito al Ministro Lagorio, nella prima decade di luglio del 1980, e che indicavano come ipotesi da non escludere l'abbattimento del DC9 ad opera di un missile. Invece, nessun riscontro documentale è stato rinvenuto agli atti del Servizio. Nasce da questa situazione la questione delle responsabilità oggettive relative alla presenza di questi “buchi” documentali, cioè della totale inerzia del Servizio o della perfetta distruzione di atti.

Preposto al controllo politico del Servizio Militare era, in ottemperanza al disposto dalla legge 801, il Presidente del Consiglio dei Ministri, all'epoca l'on.le Francesco Cossiga, che aveva demandato il compito con delega per i Servizi di informazione al Sottosegretario della Presidenza del Consiglio dei Ministri senatore Francesco Mazzola. Al dicastero della Difesa invece si trovava l'on.le Lelio Lagorio. Il presidente Cossiga, l'on.le Lagorio e il senatore Mazzola sono stati sentiti nel corso dell'istruttoria, ma nulla di utile hanno riferito in questo ambito. Anzi, hanno escluso di aver ricevuto notizie di qualche interesse sulla vicenda da parte del S.I.S.MI.

Lagorio dichiara addirittura che non si fidava dei Servizi in quanto risultavano incompetenti. Ma a conforto di questa negativa considerazione, nulla è stato rinvenuto. L'on.le Lagorio non aveva mai fatto cenno a questa scarsa credibilità e fiducia nei confronti del S.I.S.MI. Nè v'è alcuna prova di iniziative e di attività per pôr mano a un rinnovamento di quella istituzione. Tantoché questo comportamento sembra più volto a prendere le distanze da quell'ambiente, inquinato anche dalla forte presenza della Loggia P2, che ad una valutazione e a una reale e obiettiva preoccupazione al tempo.

Si deve sottolineare che la valutazione del Presidente Gualtieri di per sè già severa, fu espressa soltanto sulla base della documentazione, per lo più monca e parziale, trasmessa dal S.I.S.MI alla Commissione Parlamentare. In seguito, anche se l'acquisizione del materiale documentale su Ustica in questo procedimento è stata alquanto tormentata, giacchè il Servizio non sempre ha corrisposto con la dovuta solerzia alle numerose richieste che sono state avanzate nel tempo, una notevole mole di nuovi atti è stata acquisita, che consente di avere una visione molto più ampia, ma non meno critica, dell'attività del Servizio.

Alla prima richiesta il S.I.S.MI invia soltanto i documenti in fotocopia che già erano stati trasmessi alla Commissione Pratis. L'analisi di questi documenti non è stata semplice, in quanto a causa della non perfetta fotocopiatura compiuta dal Servizio, ne è derivata difficoltà di interpretazione delle annotazioni apposte sui documenti di pugno dai funzionari del S.I.S.MI; annotazioni che, il più delle volte, sono più utili del contenuto della nota stessa. Per tale motivo il più delle volte si è stati costretti a chiedere l'esibizione in originale di singoli documenti. E proprio da queste esibizioni si è potuto desumere che in non pochi casi le cattive riproduzioni fossero state predisposte volontariamente ad hoc, proprio cioè rendere difficoltoso il lavoro di esame dei documenti.

Ma tra le cause delle difficoltà che si sono riscontrate nei rapporti con il Servizio – almeno sino ai primi anni 90 - un posto di primo piano lo

occupa la tendenza, da parte del S.I.S.MI, a non ottemperare in modo rigoroso alle richieste avanzate da questo Giudice Istruttore. Il Servizio autonomamente ha ritenuto di compiere selezioni degli atti da trasmettere al Giudice, sulla base di criteri propri, alquanto incomprensibili e discutibili. La valutazione su ciò che può essere o non essere utile all'istruttoria – è ovvio – spetta soltanto al Giudice e non al destinatario delle richieste. Questa anomala “consuetudine” ha portato ad esiziali ritardi nell'acquisizione di utile documentazione, da cui molti dubbi sulla genuinità della prassi del Servizio.

E' sufficiente rammentare che nel giugno 87 il S.I.S.MI ad una richiesta dell'Ufficio si limita a riferire che “in merito all'incidente occorso al MiG23 libico precipitato sui Monti della Sila, nulla risulta a questo Servizio, oltre alla documentazione ufficiale trasmessa in copia dallo Stato Maggiore Aeronautica - 2° Reparto” (v. missiva del S.I.S.MI del 30 giugno 87). Tutto il seguito dell'istruzione ha mostrato che questa dichiarazione non corrispondeva assolutamente a verità. Numerosi sono stati i documenti che nel prosieguo dell'istruttoria sono stati acquisiti e non hanno trovato alcun riscontro tra quelli del SIOS/A. Ma di ciò si farà riferimento nella parte dell'ordinanza dedicata alla vicenda del MiG23 libico.

Il proposito del S.I.S.MI di non consegnare una parte di notevole interesse verrà alla luce nel momento in cui questo Giudice con provvedimento del 20 aprile 95 ordina l'esibizione di tutta la documentazione concernente sia la vicenda di Ustica che quella del MiG libico. Da questa esibizione emergeranno documenti inediti, in particolar modo sulla vicenda del MiG libico. Proprio dalla pratica sul DC9 Itavia della 1ª Divisione verrà rinvenuto l'atto 568 (fino al 95 mai esibito) concernente due interrogazioni parlamentari sulla vicenda del MiG libico. Sul documento si possono leggere due distinte annotazioni: la prima, “pervenuta con la visione a Sig. D.S. atto 569”, la seconda di pugno di Masci “1/8/80 - Pervenuta v.b. da Ufficio del Direttore”. Il documento é di rilievo in quanto fornisce un'ulteriore prova che l'attivismo di fine luglio, di cui si parlerà ampiamente più innanzi, scaturisce da un possibile collegamento tra il disastro del DC9 ed il rinvenimento del MiG libico in Castelsilano.

Si devono altresì ricordare le annotazioni di D'Eliseo, Capo dell'Ufficio del Direttore del Servizio, apposte sull'appunto del 23 luglio 80 relativo all'autopsia al pilota libico, del seguente tenore “sì per SIOS/A progetto Notarnicola/Tascio ore 19 del 23/7/80”. Il documento era stato già trasmesso più volte ma privo dell'annotazione in calce.

Vanno rilevate anche le annotazioni, sempre di D'Eliseo, sulla richiesta di interprete da parte del SIOS/A, del 19 luglio 80 e la disposizione di inviare il "sig. Milani". La testimonianza di Milani come si vedrà più innanzi, è stata di notevole utilità.

Eppure si è sempre sostenuto da parte del Servizio che "tutto il materiale in possesso del Servizio è stato inviato integralmente, senza alcun omissis, alla Commissione Pratis, al giudice Bucarelli, al Comitato Parlamentare di Controllo, al Presidente del Consiglio ed al Ministro della Difesa" (v. audizione Martini Fulvio, Commissione Stragi 20.06.90). Dichiarazione confermata anche nel corso della successiva audizione del 27.06.90.

Deve anche essere osservato che il S.I.S.MI ed i suoi più alti livelli hanno sempre escluso una correlazione tra il DC9 ed il MiG libico. Tuttavia, dalla cartella relativa all'anno 1980 contenente il carteggio sull'incidente, acquisita dallo Stato Maggiore del S.I.S.MI, in cui risultano inseriti gli atti dell'Ufficio del Direttore del Servizio, è stata rilevata una sotto cartella contenente copia dei documenti concernenti il MiG libico relativi al 1980. Un ulteriore riscontro è stato rinvenuto sempre agli atti dello Stato Maggiore relativi al 90, all'interno di una cartella "Visione Capo di Stato Maggiore", nella quale era custodita una "cronologia sulle principali attivazioni ricevute/risposte fornite dal S.I.S.MI" relativa all'incidente di Ustica. In questo documento i due eventi sono inseriti cronologicamente.

2. L'attivismo della 1ª Divisione di fine luglio.

La Divisione del S.I.S.MI che più si è interessata della vicenda di Ustica è stata la 1ª Divisione - Contro Spionaggio, diretta dal colonnello Pasquale Notarnicola. L'analisi della documentazione concernente l'incidente di Ustica acquisita da questa Divisione ha messo in luce - nei giorni 29 e 30 luglio 80 - un particolare attivismo a fronte, invece, di una carenza di informazioni e di attività riscontrata fino a quella data, fatta salva la solita rassegna stampa.

Il 29 luglio, quindi a distanza di tempo dall'evento di Ustica e del MiG23 libico, si registra l'interesse del S.I.S.MI ad acquisire, contemporaneamente attraverso il Centro CS di Bari, i tracciamenti radar concernenti la caduta del DC9 Itavia e quelli relativi al MiG23 libico caduto sulla Sila 21 giorni dopo il primo evento. La documentazione che veniva prelevata direttamente dal maresciallo Maraglino del Nucleo di Taranto,

dipendente dal Centro CS di Bari, era trasmessa dal CS di Bari con missiva nr.5305 datata 29 luglio e nr.5333 datata 30 luglio, entrambe di risposta a richieste telefoniche della 1^a Divisione.

Con la prima missiva, venivano trasmesse copie delle registrazioni dei tracciamenti radar delle stazioni radar di Marsala e Licola sotto forma alfanumerica e copia della carta concernente i ritrovamenti dei relitti relativi all'incidente del DC9 Itavia. Con la seconda, invece, veniva trasmessa copia dei tracciamenti radar concernenti il giorno della caduta del MiG libico sulla Sila, e nella quale veniva anche riferito che la stessa documentazione era stata acquisita anche dal SIOS/A, e che la Guardia di Finanza aveva acquisito la carte dei ritrovamenti dei relitti relativi all'incidente del DC9 Itavia.

Entrambi i documenti costituiscono esiti a richieste in via breve. Questa appare, già di per sé, una procedura anomala e inconsueta. Normalmente i vari reparti del S.I.S.MI corrispondono tra di loro, ai vari livelli, con regolare carteggio formale. L'uso del telefono è sì praticato in certe occasioni, ma solo per acquisire dati di conoscenza marginale, chiarire eventuali punti interpretativi, ottenere particolari conferme. Nei casi urgenti, poi, si fa ricorso – ci si riferisce al tempo – a messaggi via telex, la cui trasmissione, oltre ad essere normalmente più sicura, consente la certificazione in atti precisa ed incontrovertibile dei termini, dei tempi e dei modi della richiesta in maniera da eliminare ogni possibilità d'equivoco. Entrambi i documenti poi recano un'annotazione attestante che le copie delle registrazioni sono state acquisite in “veste ufficiale”. Questa precisazione può trovare giustificazione solo nel fatto che fosse stata prospettata o comunque si fosse parlato di una possibilità o di una più conveniente acquisizione in una “veste” per così dire riservata od anche confidenziale o, comunque, non ufficiale. Portano infine, questi due documenti, come oggetto della missiva “Incidente DC9-Itavia”. Anche questo particolare rivela quindi che pure i tracciamenti radar concernenti la caduta del MiG libico venivano richiesti nel quadro di un accertamento o di una verifica concernente la vicenda del DC9 Itavia.

L'improvviso interesse e la frenetica acquisizione dei tracciamenti radar si deve collegare ad un documento emerso agli atti della 1^a Divisione, documento che manifesta l'uso dei materiali ottenuti dal 3^o ROC di Martina Franca. Si tratta dell'“Appunto per il Signor Direttore del S.I.S.MI” nr.04/263/3[^] datato 29 luglio 80, originato dalla 3^a sezione della 1^a Divisione. Il documento - che sembrerebbe un punto di situazione sull'evento Ustica - inizia senza alcun riferimento a richieste superiori o a nuovi sviluppi sulla vicenda. Dopo un richiamo ad un precedente appunto

sulla vicenda, dell'11 luglio precedente, si giustifica il ritorno in argomento con illazioni apparse sulla stampa concernenti le reali cause dell'incidente, con particolare riferimento all'ipotesi di una collisione con altro aereo. Quindi si espone l'ulteriore attività informativa, in tre distinte direzioni - Ministero dei Trasporti, SIOS/A, Magistratura - di cui vengono descritti gli esiti.

Per quanto concerne il Ministero dei Trasporti, si riferisce che il Raggruppamento Centri CS di Roma ha effettuato una "verifica" che ha fornito esito assolutamente negativo sull'eventuale esistenza di documentazione grafica o fotografica conseguente il rilevamento radar da cui potessero evidenziarsi indizi di collisione. Va subito rilevato che all'interno della pratica del Raggruppamento nessun riferimento é stato riscontrato alla verifica di cui sopra.

Per il SIOS/A, si riferisce che il Capo Reparto "interessato direttamente", in merito ai tracciamenti radar, ha confermato l'esistenza della documentazione in argomento, aggiungendo una serie di notizie e precisazioni e acconsentendo a "ricercare copia delle registrazioni citate presso il 3° ROC di Martina Franca"; così che ne sarebbe derivato l'incarico al Centro CS di Bari di reperire la documentazione medesima.

Il generale Tascio ha cercato sin dalla sua prima testimonianza in Commissione Stragi di prendere le distanze dall'attività svolta dal S.I.S.MI. Egli, riferendosi in particolare all'appunto del 29 luglio 80 ed al successivo del 6 agosto, scrive in un appunto sequestratogli: "il modo sciatto e la leggerezza dimostrati nelle analisi e nelle conclusioni, gettano una luce di pressappochismo sulla intera stesura dei due documenti, pressoché concomitanti, e li privano di qualsiasi probante significato". Il medesimo nello stesso appunto scrive, falsamente, di non aver avuto mai modo di trattare con il S.I.S.MI nel corso di riunioni, incontri o contatti telefonici "specifici sull'argomento". Verrà smentito su tutte le sue affermazioni. Verrà anche dimostrato che i due Servizi hanno lavorato in sintonia con un continuo scambio di informazioni sia ufficiale che informale.

Infine, per quanto riguarda la Magistratura, si riferisce che si è avuta un'ulteriore conferma dell'esistenza della documentazione relativa alle tracce radar; che al momento gli accertamenti non hanno rivelato alcun indizio concreto per sostenere l'ipotesi di collisione o quella dell'esplosione in volo; che sulla interpretazione delle tracce, "la Magistratura è d'avviso che non disponga in ambito nazionale di tecnici o strumenti idonei alla loro analisi e per tale motivo probabilmente si rivolgerà a Stato estero (USA); non è orientata a scartare anche l'ipotesi di "interferenze in volo"".

Tutta la ricerca informativa contenuta nel documento non ha trovato riscontro alcuno negli atti acquisiti dal S.I.S.MI; di conseguenza, è da ritenere che si sia trattato di acquisizione di notizie ricevute per le vie informali, o, ancor più grave, che siano sparite le cosiddette “pezze d'appoggio”. In proposito si deve rilevare che la copertina indice del fascicolo di Ustica relativa al 1980 risulta redatta, o più verosimilmente ricopiata, dalla stessa mano a cominciare dall'atto nr.556 del 1° luglio 80 e a finire all'atto 609 del 21 luglio 81 all'interno del “cavalluccio” n.556 della pratica 1971 - 3 - 54 - 1 all'oggetto “Incidente aereo DC9 - Ustica - giugno 1980”.

A chiusura del documento viene preannunciato l'invio “entro le 17 all'Ufficio di V.E. di due documenti relativi all'incidente, che non sono stati esaminati da questa Divisione in quanto non ancora pervenuti all'atto della compilazione dell'appunto”.

La compilazione di questo documento con tale incredibile urgenza, sì da farlo seguire “a parte” da documenti pervenuti dal Centro CS di Bari, appare incomprensibile e inspiegabile. L'evento di Ustica si era verificato da più di un mese e quello del MiG23 da undici giorni. Nel tempo trascorso non si erano verificati sviluppi notevoli di particolare rilevanza, nè tantomeno si era ipotizzata una relazione tra i due episodi, tali da giustificare una così repentina ripresa dell'attività informativa.

Fino a quella data la 1ª Divisione non aveva fatto altro che limitarsi a trasmettere superiormente, l'11 luglio - come già sottolineato sopra - un insieme di notizie slegate e confuse, tanto che il tenente colonnello Alloro, funzionario della 1ª Divisione, di cui si riferirà diffusamente infra, appone sul foglio la seguente annotazione “Ad onor del vero i giornali sono stati più dettagliati”; notizie riprese - tali e quali - da un'informativa del Raggruppamento Centri CS di Roma. E tutto ciò diciotto giorni prima. Il 29 luglio, invece, si verifica la ripresa dell'attività informativa e l'unica motivazione addotta per questa ripresa - con simili modalità di straordinaria urgenza - è indicata in talune notizie riportate dalla stampa.

Questa spiegazione appare senza alcun valore. Potrebbe trovarne, invece, una fondata qualora fosse dimostrato che l'affrettata raccolta di notizie - che non trova alcun riscontro in atti - rispondesse ad una spinta di inderogabile urgenza conseguente a richieste superiori di approfondimento.

L'elemento più inquietante e incomprensibile nell'esagerata sollecitudine con la quale sono stati acquisiti copia dei tracciamenti radar dal 3° ROC di Martina Franca sta nel fatto che, nella stessa giornata, quindi a distanza di tempo dai due eventi di Ustica e del MiG libico, viene chiesta contemporaneamente, da parte del S.I.S.MI, l'acquisizione dei tracciamenti

radar relativi all'incidente di Ustica e quelli relativi al velivolo libico, entrambi, trasmessi dal Centro CS di Bari con missiva ad oggetto "Incidente DC9 Itavia". A rendere ancora più inspiegabile il fatto, sta la circostanza che nella medesima giornata, come s'è detto, si registra contemporaneamente l'interesse del S.I.S.MI da una parte, del SIOS/A dall'altra e, infine, della Guardia di Finanza.

Poichè, al riguardo, non sembra ipotizzabile una fortuita casualità, non rimane che formulare l'ipotesi che si sia verificato in certi ambienti un evento che ha reso necessarie queste iniziative multiple e differenziate. Quello che è certo è che questo evento non è confessabile o comunque ammissibile.

Gli ufficiali della 1ª Divisione del S.I.S.MI sentiti al riguardo non hanno fornito giustificazioni plausibili al cd. "attivismo del 29 e 30 luglio 1980". Essi lo riconducono alla pubblicazione sul quotidiano "Il Messaggero", nell'edizione del 29 luglio di un articolo in cui, in relazione all'incidente del DC9 Itavia, venivano espresse considerazioni e valutazioni sulla possibilità, come causa della sciagura, di una collisione in volo. Questa giustificazione addotta appare quantomeno pretestuosa, tenuto conto che l'ipotesi di una collisione non era nuova e che già aveva attirato, e da tempo, l'attenzione della stampa. Resta pertanto inspiegato il motivo dell'improvviso interesse, soprattutto perché il Servizio non aggiungeva nulla di nuovo a quanto già era stato riportato precedentemente dalla stampa.

Il tenente colonnello Alloro in un quadro di generale reticenza - di cui si dirà più innanzi - ammetteva di essere stato il compilatore dell'appunto, ma soltanto sotto dettatura del colonnello Notarnicola. Osservava che egli in relazione al DC9 non aveva svolto alcuna attività informativa né tantomeno di esserne a conoscenza. Verrà smentito su tutto. Aggiungeva che prima dell'inoltro, l'appunto era stato corretto da Masci in quanto nel frattempo egli era stato inviato da Tascio a consegnare o a prelevare un documento. Di ciò si dirà più innanzi (v. esame Alloro Umberto, GI 15.07.93).

In relazione a questo documento il generale Notarnicola riferiva, nel corso della audizione in Commissione Stragi, un episodio di oggettiva gravità, dichiarando di non riconoscere come propria la firma che era stata apposta sull'"Appunto per il Direttore del Servizio" nr.04/263/3^ del 29 luglio 80, esprimendo il dubbio che con tale falsificazione si fosse voluto eliminare qualche scrittura del generale Santovito - Direttore del S.I.S.MI - di cui in effetti non risulta la decretazione, che, di norma, egli apponeva su ogni atto alla sua visione.

L'assenza delle annotazioni di Santovito viene notata anche da Masci che dichiara "In effetti la cosa che più stupisce é che sul documento non c'è

alcuna determinazione del Direttore del Servizio. Di solito quanto meno egli apponeva una sigla di visto. Non so spiegare questa mancanza” (v. esame Masci Claudio, GI 23.03.93).

Deve però essere rilevato che sul primo foglio del documento risulta una annotazione del capitano Masci datata 1^a agosto 80 in cui questi attesta la visione l'appunto da parte del Direttore del Servizio.

Il colonnello D'Eliseo ha osservato che l'assenza della sigla da parte del generale Santovito può trovare giustificazione solo nel fatto che il documento era urgente a tal punto che non vi sia stato nemmeno il tempo per siglarlo. Premettendo di non conoscere i motivi che hanno portato all'attivismo, ha dichiarato, comunque, che “gli unici che avrebbero potuto fargli richieste di questo genere erano il Ministro della Difesa e il Presidente del Consiglio” (v. esame D'Eliseo Secondo, GI 16.09.93).

Su questa vicenda il fatto che ha più colpito è che nessun interesse o reazione abbia suscitato presso la Direzione del S.I.S.MI il disconoscimento della firma da parte di Notarnicola, tra l'altro ampiamente pubblicizzato dalla stampa.

Gli ufficiali del S.I.S.MI, nel corso delle testimonianze rese a questo Ufficio, hanno sdrammatizzato e minimizzato la circostanza. Il capitano Masci dichiarava “Nessuno al Servizio mi ha chiesto valutazioni al riguardo” (v. esame Masci Claudio, GI 23.03.93); il colonnello Lombardo osservava che “Al Servizio si andò a vedere il documento e l'affermazione fu ritenuta strana” (v. esame Lombardo Bartolomeo, GI 26.03.93); il tenente colonnello Alloro affermava “Ho sentito dire che Notarnicola aveva disconosciuto la sua firma sull'appunto. Non mi è stata chiesta dal Servizio nessuna relazione sulla vicenda” (v. esame Alloro Umberto, GI 15.07.93).

Al contrario l'attivismo relativo all'acquisizione dei dati di plottaggio dal 3° ROC di Martina Franca ha provocato, nel 1989, da parte della Direzione del S.I.S.MI, la richiesta di dichiarazioni da parte di Salvatore Curci - nel 1980 Vice Capo Centro del CS di Bari - e di Cosimo Maraglino - responsabile del Nucleo di Taranto, dipendente del Centro CS di Bari. Dichiarazioni che in un primo momento venivano richieste anche a Matteo Antonicelli - Capo Centro CS di Bari - non più redatte però perché costui non più convocato.

Curci dichiarava di avere avuto disposizioni dalla 1^a Divisione di ottenere - dal 3° ROC di Martina Franca - i plottaggi radar relativi all'incidente del DC9 Itavia e a tale scopo di avere inviato presso l'Ente il maresciallo Maraglino del Nucleo di Taranto; il quale nello stesso giorno rientrava da Martina Franca in possesso del materiale richiesto. Il medesimo

ricordava di aver approntato la lettera di trasmissione che consegnava, l'indomani, al Capo Centro, nel frattempo rientrato dalle ferie.

Maraglino dichiarava di essere stato interessato telefonicamente dalla Direzione del Centro CS di Bari di reperire copie delle rilevazioni radar al Comando del 3° ROC di Martina Franca; disposizione che egli eseguì recapitando il pomeriggio dello stesso giorno il materiale raccolto al Direttore del Centro CS di Bari. Ricordava, inoltre, che il mattino successivo era stato nuovamente attivato telefonicamente dalla Direzione del Centro CS di Bari affinché ritornasse presso il 3° ROC per chiedere copie delle trascrizioni in chiaro della documentazione acquisita il giorno precedente. Era ritornato il pomeriggio a prendere in consegna la documentazione, previa firma di una ricevuta che includeva anche un modulo in bianco da far firmare al Reparto destinatario. Ricevuta che alcuni giorni dopo ricordava di aver ricevuto dal Centro CS di Bari con l'ordine di recapitarla al 3° ROC.

Entrambi - nelle loro dichiarazioni testimoniali - non fanno alcun cenno all'acquisizione dei tracciamenti radar relativi al 18 luglio, giorno in cui risulta caduto il MiG23 libico, che furono invece acquisiti e inviati alla 1ª Divisione. Anzi precisavano di non aver richiesto a Martina Franca i plottaggi relativi al MiG Libico ma soltanto quelli del DC9.

Solamente in data 15 luglio 93 Curci - a seguito della testimonianza resa il giorno precedente, nel corso della quale era stato ammonito - si presentava spontaneamente riferendo che, nella seconda missione al maresciallo Maraglino al 3° ROC, era stata richiesta copia dei plottaggi del MiG Libico. Precisava, inoltre, che la richiesta gli era stata rivolta dal dr. Angeli della 1ª Divisione, il quale era stato, per questa vicenda, il suo unico interlocutore.

Il riferimento al dr. Angeli non appare convincente, tenuto conto che tale ricordo avveniva soltanto - come già evidenziato - a seguito del formale ammonimento. Lo stesso Curci, nel corso dell'interrogatorio reso in data 4 dicembre 96, riferiva che a seguito della testimonianza resa in data 14 luglio 93 si era recato dal proprio Direttore di Divisione - colonnello Lombardo - al quale aveva segnalato la "situazione nella quale si era venuto a trovare, giuridicamente parlando".

Il dr. Angeli, al tempo dei fatti, fungeva da Direttore della 4ª sezione della Divisione ed affiancava, in quei giorni, il dr. Follo in quanto lo avrebbe sostituito dal 1° agosto 80 nelle funzioni di Direttore della Segreteria del Direttore della 1ª Divisione, colonnello Notarnicola.

Angeli - sentito sulla vicenda - dichiarava di escludere di aver effettuato la richiesta al Centro CS di Bari, evidenziando che la vicenda era

stata seguita direttamente dai funzionari della 3^a sezione e che comunque, in quel momento, non avrebbe avuto né l'autorità né il potere per avanzarla. (v. esame Angeli Giorgio, GI 01.10.97).

Deve però essere ricordato che in una fotocopia della missiva di Bari del 29 luglio si rileva un'annotazione di pugno di Angeli che attesta che il documento é stato visto dal Direttore di Divisione il 29 luglio. Altra annotazione, invece, di Alloro evidenzia “capitano Masci sa tutto - 29/7”. Si può pertanto desumere che il punto di riferimento di tutta la vicenda é stato piuttosto il capitano Masci che Angeli.

Nel prosieguo dell'attività istruttoria emergeva, tra l'altro, che le dichiarazioni richieste nel 1989, dalla 1^a Divisione al Centro CS di Bari, e redatte da Curci e Maraglino, venivano da questi ultimi concordate e non redatte, come invece gli stessi avevano dichiarato, in piena autonomia. (v. interrogatori Maraglino Cosimo, GI 25.10.96 e Curci Salvatore, GI 04.12.96).

Maraglino nella dichiarazione ad uso interno pone in evidenza che nella seconda missione al 3° ROC dovette firmare un modulo di ricevuta che “includeva anche una parte in bianco da far firmare al Reparto destinatario con carico di successiva restituzione al 3° ROC”, disposizione che egli effettivamente eseguì dopo alcuni giorni.

Anche la vicenda relativa a questa ricevuta appare significativa. La prima anomalia è costituita dalla mancanza, presso la 1^a Divisione del S.I.S.MI, della parte del modulo di ricevuta su cui veniva registrata la firma del funzionario del S.I.S.MI che aveva ricevuto il plico. Il modulo, firmato per ricevuta, risulta trasmesso con regolare lettera al Centro CS di Bari e da questo, attraverso il dipendente Nucleo di Taranto, fatto pervenire al 3° ROC. La mancata conservazione agli atti del Servizio di questa parte del modulo ingenera il sospetto che il documento fosse stato deliberatamente fatto sparire al fine di nascondere la firma della persona che lo aveva sottoscritto o per la presenza di una qualche annotazione significativa.

Sulla consegna della documentazione a Roma, il maresciallo Lollino del Centro CS di Bari, riferiva di aver consegnato nel 1980 una busta con corriere eccezionale a mezzo aereo. Ricordava di essere stato prelevato a Fiumicino dal capitano Masci della 1^a Divisione, al quale aveva consegnato la busta, ignorandone il contenuto (v. esame Lollino Giuseppe, GI 23.04.93). Masci afferma di non ricordare la circostanza, pur rammentando di aver consegnato l'appunto personalmente al colonnello D'Eliseo. Quest'ultimo non ha ricordato il fatto, pur non escludendolo (v. esame D'Eliseo Secondo, GI 16.09.93).

Allo scopo di verificare le generalità del funzionario del S.I.S.MI che aveva ricevuto la documentazione è stata disposta l'acquisizione della minuta della documentazione presso il 3° ROC di Martina Franca nella quale avrebbe dovuto esser compreso il modulo di ricevuta. E' però risultato che la documentazione stessa era stata da tempo distrutta con verbale datato 17 marzo 88, in ottemperanza alle norme che regolano l'eliminazione della documentazione. La distruzione di questa documentazione da parte del 3° ROC costituisce motivo di riflessione, tenuto conto che in quell'anno le circostanze della caduta del MiG libico avevano già attirato l'attenzione della Magistratura e dell'opinione pubblica.

Allo stato perciò, anche se non è possibile giungere all'identificazione, attraverso documenti, dell'Ufficiale del S.I.S.MI che ha firmato il modulo di ricevuta del 3° ROC, relativo alla presa in consegna dei tracciamenti radar del 18 luglio 80, si ha motivo di ritenere che l'ufficiale possa identificarsi in Masci. In primo luogo in quanto é l'ufficiale che preleva il maresciallo Lollino del CS di Bari all'aeroporto e lo accompagna a Palazzo Baracchini. In secondo luogo il plico doveva essere firmato da ufficiale della 1ª Divisione, alla quale il plico era diretto. In terzo luogo Masci é l'ufficiale della 3ª sezione che ha seguito tutta la vicenda così come risulta attestato da Alloro.

Come si è già accennato sopra, dichiarazioni su tali circostanze, in un primo momento, venivano richieste anche ad Antonicelli che si era dichiarato disponibile a fornirle. Dichiarazioni che, invece, non gli furono ulteriormente più richieste. Non emerge il motivo formale per il quale il Servizio non ha registrato - come per il Curci e il Maraglino - anche le dichiarazioni di Antonicelli. Ma ben può intravedersi il voluto proposito di non acquisirle al fine di evitare eventuali asserzioni per lo meno scomode, o peggio, compromettenti.

In questo contesto torna utile evidenziare - come già accennato - che il foglio di trasmissione originato dal Centro CS di Bari nr.5333 del 30 luglio a firma Antonicelli, relativo ai dati di plottaggio del 18 luglio, reca all'oggetto il riferimento a "Incidente DC9-Itavia". Oggetto, questo, che risulta essere stato modificato nell'esemplare della 1ª Divisione in "Incidente aereo libico". La modifica veniva "notificata" dall'apposizione nel foglio da una annotazione di pugno di Masci in cui quest'ultimo attesta di avere parlato con il Capo Centro CS di Bari sulla difformità dell'oggetto con il contenuto del foglio. Correzione che, invece, non è stata apposta sull'esemplare agli atti del Centro CS di Bari né tanto meno sul registro di protocollo dello stesso Centro.

L'annotazione risulta sovrapposta ad altra cancellata. La perizia disposta dall'Ufficio é riuscita ad interpretare soltanto la parte iniziale: "Richiamata sua attenzione sulle diversità orario dei dati rilevati rispetto a quelli citati nella lettera" (v. perizia grafica 10.04.92). Ciò, pertanto, rivela che la richiesta di informazioni a Bari non era motivata dall'errore dell'oggetto, quanto, invece, dalla difformità degli orari riportati sulla missiva che risultavano espressi in ora locale e quelli riportati nei tracciamenti in allegato che erano espressi in orario zulu.

Antonicelli ha tra l'altro affermato - così smentendo quanto asserito da Masci - che se avesse effettivamente ricevuto la segnalazione di Masci concernente l'errore sull'oggetto della missiva del 30 luglio, avrebbe di certo apposto la correzione sull'esemplare di Bari così come sul protocollo. La testimonianza di Antonicelli ha trovato conforto sia nella minuta che nel protocollo, in cui non é stata riscontrata alcuna correzione di cambio dell'oggetto.

Deve esser poi rilevato che nell'84 Antonicelli veniva trasferito dal Centro CS di Bari e inviato in "parcheggio" alla scuola del Servizio. Non ha mai saputo la ragione del suo improvviso allontanamento. Il colonnello Lombardo ha asserito di non conoscere i motivi del trasferimento di Antonicelli, precisando comunque che la decisione era stata presa dal Capo del Servizio, ammiraglio Martini (v. esami Lombardo Bartolomeo, GI 26.03.93 e 05.10.93). Quest'ultimo, invece, ha affermato, in difformità di quanto invece dichiarato da Lombardo, che fu proprio quest'ultimo a chiedergli di sollevare il Capo Centro CS di Bari, Antonicelli, e il Capo Centro CS di Bologna, Ferretti. L'iniziativa di Lombardo potrebbe trovare giustificazione solo nel fatto che l'allontanamento di Antonicelli fu richiesto a Martini, insieme a quello di Ferretti, Capo Centro di Bologna, che si era opposto, insieme a Notarnicola, alle interferenze del Capo Centro Cs di Firenze Mannucci Benincasa nelle indagini sulla strage del 2 agosto 80.

In questo contesto può trovare spiegazione anche il fatto che, pur essendo Antonicelli colui che aveva sottoscritto la nota del 30 luglio e pur essendo il superiore di Curci, nell'inchiesta interna originata dalle dichiarazioni di Tascio il 24 ottobre 89 (che aveva negato che il SIOS avesse mai consegnato copia dei tracciati radar al S.I.S.MI) in Commissione Stragi, nessuno sentì il bisogno di acquisirne la relazione, pur essendo egli stato preavvisato, come s'è detto, da una telefonata della 1ª Divisione di una richiesta in tal senso.

Sulla vicenda é stata espletata attività istruttoria tendente ad accertare le reali cause della mancata dichiarazione di Antonicelli. Sono state raccolte le testimonianze di Umberto Saccone, che nel 1989 ricopriva l'incarico di

Direttore della Segreteria della 1^a Divisione, e dei funzionari dello Stato Maggiore del S.I.S.MI, Pipitone e Pollastri.

Saccone asseriva di non conoscere le motivazioni dello Stato Maggiore sulla mancata richiesta di dichiarazioni ad Antonicelli. Soltanto a seguito della contestazione delle dichiarazioni in senso contrario di costui, ammette di non poter escluderlo. Ad ulteriore contestazione delle dichiarazioni di Antonicelli, che afferma di aver richiesto di consultare gli atti dal suo Centro originati, Saccone afferma che una richiesta del genere necessariamente deve essere stata rivolta o al colonnello Lombardo, o al colonnello Ausiliari (v. esame Saccone Umberto, GI 24.09.97).

Saccone si presentava nuovamente l'indomani e rendeva spontanee dichiarazioni a precisazione di quanto riferito il giorno precedente. In particolare riferiva di ritenere che la richiesta delle dichiarazioni avanzata dallo Stato Maggiore in data 26 ottobre 89 prendesse spunto dalle difformità delle missive del Centro CS di Bari datate 29 e 30 luglio 80, la prima riguardante l'acquisizione dei dati del DC9 Itavia, la seconda quelli del MiG libico. Ammetteva, cautamente, di ritenere verosimile di aver chiamato Antonicelli allertandolo per una eventuale richiesta di dichiarazioni, ma ciò soltanto per "un atto di riguardo nei suoi confronti" (v. esame Saccone Umberto, GI 25.09.97).

Saccone riferisce soltanto delle mezze verità. E' ufficiale ancora in servizio presso il S.I.S.MI. Fornisce, comunque, uno spaccato non proprio edificante sulle diatribe interne al Servizio che danno conferma degli schieramenti interni, in ispecie nella Divisione del Contro Spionaggio.

In particolare Saccone afferma: "Per quanto é a mia conoscenza i rapporti tra il colonnello Lombardo e il dr. Antonicelli non dovevano essere eccellenti, atteso che il dr. Antonicelli aveva evitato di avere qualsiasi rapporto con la 1^a Divisione dopo l'insediamento del colonnello Lombardo a Direttore della stessa. La tensione dei loro rapporti risale al periodo in cui il colonnello Notarnicola era direttore della 1^a Divisione. Antonicelli era ritenuto - vox populi - vicino anzi troppo vicino al Notarnicola, il quale invece non aveva avuto buoni rapporti con Lombardo. Anzi nel periodo della sua gestione lo aveva "emarginato"".

Anche Angeli fa riferimento a questi schieramenti: "Effettivamente esisteva all'epoca dei fatti una situazione di stima e fiducia reciproca tra un gruppo di ufficiali della Divisione in rapporto con il colonnello Lombardo. Per converso, altro gruppo di ufficiali veniva considerato "vicino" all'allora colonnello Notarnicola. Non mi risulta che tale situazione trovasse origine in una motivazione di carattere specifico e collegata ad intese negative tra gli uni e gli altri soggetti" (v. esame Angeli Giorgio, GI 01.10.97).

Ritornando alla vicenda delle dichiarazioni dei funzionari del Centro CS di Bari, Pipitone, funzionario dello Stato Maggiore del S.I.S.MI, pur ammettendo di essersene interessato - ma solo dopo aver visto la sua sigla sul foglio agli atti dello Stato Maggiore - dichiara comunque di non ricordare la vicenda. Aggiunge di non conoscere i motivi che hanno portato alla richiesta delle dichiarazioni, osservando però di ricordare di averle lette, ma di non avere riscontrato contraddizioni di sorta. Pollastri, altro funzionario dello Stato Maggiore, invece, asserisce di non ricordare alcunché sulla vicenda.

Sulle dichiarazioni di Pipitone e Pollastri, palesemente reticenti, comunque, si ritornerà più innanzi.

Dopo aver delineato la vicenda del cd. “attivismo di fine luglio” si deve dire che per tempo ne è rimasta oscura la motivazione. Una prima spiegazione tentava di darla il generale Notarnicola, il quale s’è chiesto per quale motivo la documentazione radar relativa al MiG23 fosse stata richiesta contemporaneamente dal S.I.S.MI, dal SIOS/A e dalla Guardia di Finanza. Egli esprimeva il dubbio che “doveva essere successo qualcosa ad alto livello tale da spiegare più organi contemporaneamente ad interessarsi della vicenda”. Questo dubbio - continua Notarnicola - veniva condiviso anche da Antonicelli nel corso di un colloquio successivo alla sua audizione in Commissione Stragi (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 24.03.93).

Il riferimento all’“alto livello” come possibile input dell'attivismo dei giorni 29 e 30 luglio 80 ha trovato conferma in una annotazione apposta su un brogliaccio relativo al 1980 sequestrato al generale Tascio. In questa annotazione viene scritto quanto segue:

“NOT 28 11.00
un suo ufficiale qui
Sparsa la voce ad alti livelli
DC9 PONZA, tracce registrate
un uff/le si è mosso subito e testimonia
10.30-11.00 il velivolo volava sulla spiaggia
la posizione era tale da dover manovrare”.

Questa annotazione appare illuminante sulla genesi del cd. attivismo e, in particolare, sulla connessione che veniva fatta - già il 28 luglio 80 - tra l'incidente di Ustica e la caduta del MiG libico, e fornisce la spiegazione all'acquisizione contemporanea dei tracciamenti radar relativi ai due eventi.

L'annotazione che si riferisce ovviamente ad una conversazione tra Tascio, Capo del SIOS/A e Notarnicola, Capo della 1^a Divisione del S.I.S.MI, attesta, nella prima parte - relativamente al DC9 - la diffusione di una voce “sparsa ad alti livelli” che indicava la presenza di tracce registrate

all'altezza dell'isola di Ponza; mentre, nella seconda parte, riporta il riferimento palese al MiG23 concernente notizie di un ufficiale che “testimonia” che il velivolo volava sulla spiaggia alle h 10.30-11.00. Ufficiale che sarà accertato essere il capitano Masci.

Questa annotazione, quindi, rivela un contatto tra il Capo centro del Controspionaggio ed il Capo del SIOS/A il giorno precedente l'attivismo del 29 luglio; la presenza di un Ufficiale del Controspionaggio presso il SIOS/A in data 28 luglio 80; la connessione tra i due episodi fatta già il 28 luglio 80.

Ma non può non suscitare interesse il fatto che alla fine di luglio sia il S.I.S.MI che il SIOS prestano particolare attenzione alla zona di Ponza che è quella in cui il DC9 transita pochissimo tempo prima della caduta e sulla quale alcuni controllori di volo di Ciampino avevano individuato presenze di traffico militare appunto proprio in orario di poco antecedente la caduta dell'aereo; così come il fatto che quei due Servizi stabiliscono un possibile collegamento tra la caduta del DC9 e quella del MiG Libico.

L'annotazione del generale Tascio va messa quindi in relazione: alla riunione presso il Capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Torrisi, il 21 luglio 80 (il cui contenuto è annotato nell'agenda del generale Melillo) nel corso della quale il Direttore del S.I.S.MI Santovito, presente il generale Tascio, fa un chiaro accostamento tra il DC9 e il MiG libico osservando “Se chiedono del DC9? Quello era in quota e la copertura è totale”; nonché all'appunto relativo all'autopsia del pilota libico, acquisito presso lo Stato Maggiore del S.I.S.MI, in cui risulta annotata alle ore 19.00 del 23 luglio 80 dal colonnello D'Eliseo, Capo dell'Ufficio del Direttore del S.I.S.MI, la seguente scritta: “Sì per SIOS per progetto Notarnicola-Tascio”; e infine all'annotazione rinvenuta nell'agenda di Santovito ed apposta alla data del 23 luglio 80 del seguente tenore: “Ustica: qualche dubbio: Ministro dei Trasporti sentire i servizi-”. A matita, subito a lato “Notarnicola”.

Deve essere immediatamente rilevato che dell'attività promossa da Santovito e Notarnicola sui non meglio indicati dubbi espressi da Formica sulla vicenda di Ustica, nulla è stato rinvenuto agli atti del Servizio. Questi “dubbi” non possono non essere collegati alla ipotesi del missile come causa del disastro del DC9 Itavia, che Formica riferì al Ministro della Difesa Lagorio nella prima decade di luglio.

Quanto sopra dà ulteriore conferma della sintonia dei rapporti tra i due Servizi di informazioni. Rapporti questi che erano finalizzati non all'accertamento dei fatti, ma ad escludere l'eventuale connessione con il MiG libico o con eventuali collisioni con altri velivoli o, ancora, con l'ipotesi del missile avanzata dal Ministro Formica.

Il generale Tascio, interrogato, ha dichiarato di non ricordare la visita di un ufficiale del S.I.S.MI, ma ammette “certamente se l'ho scritta c'è stata”. Riconduceva le notizie contenute nell'annotazione come apprese dall'Ufficiale del S.I.S.MI, precisando che la connessione era stata evidentemente formulata dallo stesso ufficiale e confermando un probabile contatto telefonico con Notarnicola. Ciò dichiarava però non come ricordo diretto, ma come interpretazione - a posteriori - della propria annotazione. Sottolineava poi che per “alti livelli” intendeva riferirsi al “livello ministeriale”, più precisamente al “livello Ministro”. Tentava, inoltre, di ricondurre il riferimento al volo di un velivolo a bassa quota sulla spiaggia, a quello di un G91 di Brindisi. Tale affermazione non è però credibile. È chiaro il riferimento al MiG23 di cui all'appunto della 1ª Divisione redatto da Masci; Masci che non può che essere l'ufficiale che “testimonia” e con molta probabilità anche l'ufficiale che si reca il 28 da Tascio.

Sia Notarnicola che Tascio escludevano un loro contatto per questa vicenda. Solo Tascio a seguito della contestazione della propria annotazione finiva per ammetterlo.

Un'ulteriore conferma che il giorno 28 luglio era intercorso un contatto tra il S.I.S.MI ed il SIOS/A emerge dalla “Nota per il Signor Direttore della Divisione” relativa al MiG libico e datata 28 luglio 80, a firma Masci. In questo documento allegato all'Appunto per il Signor Direttore del Servizio datato 28 luglio 80 concernente le notizie acquisite dal capitano Masci in Calabria, si precisa che “il contributo fornito al SIOS/A è stato dato per le vie brevi e non risulta da atti scritti”. Questa nota costituisce, pertanto, un'ulteriore prova dei contatti tenutisi, nel periodo di interesse, tra il S.I.S.MI ed il SIOS/A.

Come già rilevato sopra, di rilevante interesse su detti contatti l'annotazione rinvenuta in un documento del S.I.S.MI acquisito allo Stato Maggiore del S.I.S.MI. In questo documento concernente l'autopsia eseguita sul corpo del pilota libico - veniva annotato, come già detto, dal colonnello D'Eliseo, Capo dell'Ufficio del direttore del S.I.S.MI, la seguente frase: “Sì per SIOS/A per progetto Notarnicola-Tascio h.19.00 del 23 luglio 80”. Il documento era stato trasmesso a monte dalla 1ª Divisione come allegato all'Appunto 04/250/3^del 23 luglio 80. Il documento dopo essere stato visto dal Ministro della Difesa, così come attesta l'annotazione di D'Eliseo “Visto dal sig. Ministro il 23/7/80 (dr. Fiaschi)”, ritorna in Divisione con l'aggiunta, in calce all'appunto, di un'annotazione di pugno di Santovito del seguente tenore: “Non é morto per infarto: si tratta di soggetto di razza indoeuropea (Libico) – Santovito”.

L'esemplare in cui é stata apposta l'annotazione sul "progetto" risulta identico all'appunto del 23 luglio 80 in salita, ma manca dell'annotazione di Santovito, al cui posto, invece, risultano battute con macchina da scrivere con caratteri diversi le generalità del pilota libico "Il nome del pilota del MiG23 risulta essere Ezzedine Fadel Kalil (capitano) nato a Tripoli il 1950".

Deve essere rilevato, infine, che il documento con l'aggiunta del nome del pilota era stato già trasmesso dal Servizio con la spedizione del 2 luglio 89, privo però dell'annotazione sul "progetto" (v. documento 47 allegato al foglio nr.956/921/01 del 2 luglio 89). Se ne deve dedurre che quest'ultima parte non doveva essere portata a conoscenza dell'Ufficio e pertanto é stata scientemente omessa.

Entrambi gli ufficiali, nelle loro dichiarazioni, escludevano di avere avuto in comune un qualche progetto che avesse come oggetto il pilota del MiG libico o vicende connesse all'evento.

Deve anche essere ricordato che il 29 luglio 80, cioè dopo la conversazione tra Notarnicola e Tascio sulla voce sparsa ad alti livelli, pure il SIOS/A richiede la "situazione riepilogativa plottaggio tracce a tutte le quote avvistate in data 18 cormes orario compreso tra 10.30/B et 11.30/B", precisando che la documentazione avrebbe dovuto essere disponibile entro le ore 9 del giorno successivo.

In relazione alla detta sintonia di rapporti tra il S.I.S.MI ed il SIOS/A, va rilevato - come si è già scritto - che con missiva datata 9 agosto 80, il SIOS/A trasmise al S.I.S.MI l'appunto nel quale si affermava che il 4 luglio 80 esperti aeronautici avevano visionato - in forma riservata - presso l'aeroporto di Boccadifalco gli oggetti e i rottami ivi accantonati, recuperati nel Tirreno in relazione all'incivolo occorso al DC9 dell'Itavia. Il documento risulterà essere molto più dettagliato e circostanziato di quello ufficialmente rimesso all'attenzione del Ministro della Difesa in data 4 luglio 80, dal Capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Torrisi.

Come si é già rilevato il SIOS/A trasmette il documento anche all'attenzione del Vice Capo di Gabinetto, generale Pugliese. La missione, come s'è scritto, venne espletata da Vice Capo del SIOS, Bomprezzi, e dal tenente colonnello Argiolas del 3° Reparto - Ufficio Sicurezza al Volo. Scopo della missione: accertare se tra gli oggetti recuperati vi fossero reperti ascrivibili a velivoli militari ed in particolare se il seggiolino rinvenuto appartenesse ad un F104. Sull'importanza di questo accertamento si rimanda a quanto già osservato in altra parte di questo provvedimento.

Come si é già fatto cenno, altro elemento di rilevante interesse, emerso dalla documentazione acquisita dal S.I.S.MI, risulta costituito

dall'“Appunto per il Signor Direttore del Servizio” nr.04/260/3^ del 28 luglio 80 all'oggetto “Incidente aereo presso Castelsilano (CZ)”.

Con questo documento si riferivano - superiormente - alcune notizie raccolte da “Ufficiale di questa Divisione in licenza in Calabria”, poi identificato per il capitano Masci della 3^a sezione. In particolare si riferivano testimonianze raccolte sul posto apprese da una donna - testimone oculare - e da altra persona. La prima riferiva di aver visto verso le ore 11 circa del 18 luglio un solo aereo proveniente dall'abitato di Cerenzia a bassa quota, che volava senza eccessivo rumore e “barcollava”. Dopo qualche secondo l'aereo spariva dietro un costone; a distanza di qualche altro secondo udiva un boato; non vedeva più riapparire l'aereo, ma scorgeva il fumo di un incendio in direzione del luogo ove era scomparso il velivolo. Il secondo “testimone oculare” definito - questa volta – “attendibile” riferiva di aver avvistato la stessa mattina verso le h.10.30-11.00 in località “Le Castella”, in prossimità di Capo Rizzuto un velivolo che viaggiava a bassa quota e a bassa velocità; l'aereo proveniva dal mare e si dirigeva verso l'interno senza mostrare difficoltà.

L'ufficiale, dopo avere considerato la possibilità che l'aereo caduto a Castelsilano potesse essere lo stesso di quello avvistato a Capo Rizzuto, conclude escludendo che i motivi che hanno indotto il pilota a fare rotta sull'Italia fossero di natura spionistica, accreditando, invece, “l'ipotesi di fuga in Italia per motivi vari” e ipotizzando che il pilota potesse essere stato un pilota della Spa ALI.

La presenza del capitano Masci - ufficiale della 3^a sezione della 1^a Divisione del S.I.S.MI - sul luogo ove si verificava la caduta del velivolo libico ha sollevato non poche perplessità, tenuto conto che il soggetto, successivamente, sarà uno degli ufficiali che si occuperà dei due eventi. Il medesimo ha sempre dichiarato di essere stato a Cirò Marina sin dal 3 luglio 80 per un periodo di vacanza, e di essere stato inviato sul posto ove era caduto il velivolo libico su richiesta di funzionario della 1^a Divisione che indicava con molta probabilità nel capitano Di Feo, anch'esso in organico alla 3^a Sezione.

L'istruttoria ha evidenziato, invece, che sarebbe stato Masci a chiamare l'ufficio per avvertire dell'incidente avvenuto sulla Sila. Ma la circostanza più inquietante è che la chiamata di Masci viene collocata in un periodo precedente alla data “ufficiale” della caduta del MiG libico a Castelsilano. Come riferito dal colonnello Conforti, al tempo dei fatti capitano in servizio presso la 3^a sezione della 1^a Divisione. Da sottolineare che nessuno degli ufficiali della 3^a sezione della 1^a Divisione, interrogati

sulla vicenda, ha mai fatto riferimento al Conforti come ufficiale in organico a quella sezione.

Conforti nel corso delle dichiarazioni rese riferiva circostanze relative ad una telefonata ricevuta dal Masci mentre costui si trovava in ferie in Calabria. Masci chiedeva al Conforti di essere messo in contatto con il colonnello Lombardo in quanto doveva riferirgli notizie concernenti la caduta di un velivolo in Calabria. Chiestogli di riferire il periodo esatto in cui avvenne la telefonata, Conforti affermava che era avvenuta nel mese di luglio del 1980. Il medesimo preso atto che dal 15 luglio 80 risultava assente per un periodo di cure termali ad Acireale, dichiarava che la telefonata, quindi, era avvenuta prima del 15 luglio 80.

Conforti, peraltro, preso atto che il Masci nel corso di dichiarazioni rese a questa AG non lo aveva citato come Ufficiale nell'organico della 3^a sezione - riteneva che ciò fosse riconducibile al suo timore che esso Conforti fosse sentito dall'AG e rapportasse circostanze difformi a quelle da lui riferite. E, alla luce di ciò, riferiva altra significativa conversazione telefonica intercorsa con il Masci, avvenuta nel '94. Anche in questa occasione è quest'ultimo a chiamarlo, chiedendogli se ricordava una telefonata che gli aveva fatto, in Calabria, nel 1980, relativa alla caduta del MiG libico. Conforti dichiarava di aver subito precisato all'interlocutore di ricordare la circostanza, ma che era stato esso Masci a chiamarlo ed a chiedergli di essere messo in contatto con il colonnello Lombardo; notando così nel Masci un certo imbarazzo nell'apprendere le reali modalità della telefonata.

Masci, invece, nel prosieguo delle dichiarazioni riconduceva la disposizione di svolgere accertamenti sul posto al capitano Di Feo, il quale lo avrebbe chiamato in Calabria. Ma Di Feo dichiarava di ricordare di aver ricevuto una telefonata dal Masci, mentre questi si trovava in ferie in Calabria; telefonata che aveva ricevuto nel corso - a luglio - di un turno festivo in Divisione, ed escludendo, quindi, che potesse essere stato lui a chiamare il Masci. Ricordava anche che la chiamata di Masci lo aveva tranquillizzato, in quanto se gli fossero stati chiesti dettagli sull'accaduto, avrebbe potuto rispondere che sul posto si trovava un ufficiale del Servizio; aggiungeva che la telefonata ricevuta dal Masci sicuramente era stata annotata sul registro delle novità. Dal registro delle novità dell'ufficiale di servizio presso la 1^a Divisione - acquisito in copia al S.I.S.MI - emergeva che il capitano Di Feo aveva svolto servizio festivo nei giorni 6 luglio e 19 luglio 80. In entrambi i giorni non risultavano però registrate telefonate concernenti il capitano Masci.

Di conseguenza la presenza di Masci in Calabria induce a considerazioni di rilievo. Egli si trovava in ferie in Calabria dal 3 luglio e sarebbe ritornato in ufficio il 23 dello stesso mese; soltanto dopo 5 giorni dal suo rientro, cioè il 28 luglio la sua relazione, concernente le notizie acquisite sulla caduta del MiG - trasfusa in un appunto per il Direttore del Servizio - sarà portata a quest'ultimo ed in coincidenza con la visita di un ufficiale della 1^a Divisione del S.I.S.MI presso il generale Tascio, così come risulta dall'annotazione del generale Tascio sul suo diario e con l'attivismo del 29 e 30 luglio 80. Deve sottolinearsi che il capitano Masci, quell'anno aveva programmato le ferie dal 1° luglio al 31 luglio.

Si è cercato di identificare l'ufficiale che si era recato presso il SIOS/A nella giornata del 28 luglio 80, attraverso l'acquisizione al SIOS del registro degli ingressi al Reparto. Acquisizione che purtroppo ha avuto esito negativo, in quanto il registro fu istituito solo a partire dal 1° febbraio 83 e nel 1980 era il carabiniere di servizio all'ingresso, che, dopo essersi accertato dell'identità del visitatore, lo accompagnava negli uffici del Reparto.

Poiché la visita di questo ufficiale presso il SIOS/A non trovava riscontro alcuno, né agli atti del SIOS/A né in quelli del S.I.S.MI, si riteneva necessario acquisire i registri di ingresso e di uscita presso la 1^a Divisione del S.I.S.MI, relativi al periodo di interesse. Da tener presente che le registrazioni del personale in entrata o in uscita dalla palazzina della 1^a Divisione non sempre risultano precise, in quanto alcuni elementi risultano nella giornata in uscita senza, invece, alcuna registrazione degli orari di ingresso.

Per quanto concerne la giornata del 28 luglio 80 - dal registro del personale della 1^a Divisione - si registra l'entrata - alle h.12.10 del colonnello Lombardo e la successiva uscita alle h.13.45; l'uscita alle h.17.45 del capitano Masci, di cui, però, non viene registrata la precedente entrata.

Infine - in considerazione dell'orario riportato nell'annotazione del generale Tascio - si ritiene opportuno evidenziare l'uscita alle h.10.10 del colonnello Cornacchia, rientrato poi alle 13.30 dello stesso giorno.

Allo stato, pertanto, nonostante il notevole sforzo investigativo, rimane ignota l'identità dell'ufficiale che si recò alla data del 28 luglio 80 presso l'ufficio del generale Tascio.

L'unica visita a fine luglio dell'80, di un ufficiale del S.I.S.MI, presso l'ufficio di Tascio emersa è quella riferita dal tenente colonnello Alloro, al tempo dei fatti in servizio presso la 3^a sezione della 1^a Divisione. Egli risulta essere l'ufficiale che dette disposizione a Masci di redigere l'appunto del 28 luglio sulle notizie acquisite in Calabria (anche se lo ha negato fino al

confronto con Masci); e che minutò - per primo - l'appunto del 29 luglio concernente il DC9 Itavia, a suo dire su dettatura del colonnello Notarnicola. Documento che successivamente fu corretto dal capitano Masci in quanto l'Alloro si era assentato dall'ufficio.

Questi giustifica quell'assenza “giacché ero stato inviato dal colonnello Notarnicola presso il generale Tascio al SIOS Aeronautica, a ritirare un plico o a consegnare un plico, giacché si trattava di una busta chiusa, di cui egli non ha mai conosciuto il contenuto” (v. esame Alloro Umberto, GI 15.07.93).

La conferma di questa visita è stata rinvenuta tra gli atti, acquisiti al SIOS/A, concernenti la caduta del MiG libico. Infatti, tra questi documenti, risultava conservata una copia della minuta dell'appunto interno del Servizio all'oggetto “Incidente aereo presso Castelsilano (CZ)”, di cui appare tranciata la parte relativa agli estremi identificativi dell'ente dal quale il documento perveniva. In questo documento è apposta, sul primo foglio, la seguente annotazione: “da t.colonnello Alloro 1^a Divisione (consegnata in data 29/7/80)”.

Il documento risulta identico, nella forma e nei contenuti, alla minuta dell'appunto nr.04/260/3[^] del 28 luglio 80 concernente le notizie acquisite dal Masci e contenente quei riferimenti registrati nell'annotazione del generale Tascio. Pertanto si può affermare che questo documento, concernente le notizie acquisite dal capitano Masci, giunge brevi manu al generale Tascio il giorno dopo il colloquio con Notarnicola e la visita dell'ignoto ufficiale del S.I.S.MI presso il SIOS. E pertanto si può affermare che da qui muove l'attivismo di quei giorni.

Anche in questa occasione Notarnicola esclude di avere dato incarico ad Alloro di consegnare rapporti al generale Tascio, peraltro originati dal Masci. Ma Notarnicola su questa circostanza, come in altre, non é credibile. Infatti è lo stesso Notarnicola a firmare - nella sua qualità di Direttore della 1^a Divisione l'appunto che sarà portato alla visione del Direttore ed in cui aggiunge - a penna - “Qualora V.E. approvi, informerò il SIOS/A”. Pertanto, all'origine, in Notarnicola vi era l'intenzione di fornire le notizie contenute nell'appunto che Alloro consegnava il 29 luglio a Tascio.

Alloro nel corso del confronto con Masci, relativamente al colonnello Cornacchia, riferiva spontaneamente quanto segue: “Alloro: Siccome si parla dell'appunto del 29, che io non l'ho siglato perché ero fuori quella mattina, io di quello ne escludo proprio la paternità, perché non so nemmeno da dove veniva, né il contenuto o cosa. Ai tempi in cui è successo il guaio - non è una calunnia o un'insinuazione - c'era il colonnello Cornacchia, già comandante del nucleo di polizia giudiziaria, che spesso veniva alla

Divisione. Ti ricordi Claudio? Masci: non credo che venisse alla Divisione, credo che fosse nella Divisione” (v. confronto Masci-Alloro, GI 12.12.96).

Questo sibillino riferimento al Cornacchia può assumere un certo significato, se si tien conto che questi nella giornata del 28 luglio si assentava dall’ufficio con l’autovettura della Divisione dalle h.10.10 alle h.13.30; e che tra la documentazione sequestrata a Masci è stata rinvenuta copia di un foglio del registro delle uscite dalla Palazzina della 1^a Divisione concernente la giornata del 28 luglio 80, e che oltre alle uscite di Alloro e Masci vi risultava evidenziata quella concernente il colonnello Cornacchia.

Cornacchia, in servizio al S.I.S.MI dalla primavera del 1980, dichiarava di non essersi mai occupato della vicenda dell’incidente di Ustica né di quella relativa al MiG libico, precisando di non conoscere il generale Tascio e di non essersi mai recato presso la sede del SIOS/A (v. esame Cornacchia Antonio, GI 24.09.97).

Continuando nell'esame dei documenti della 1^a Divisione relativi all'attivismo, si rileva che il 6 agosto 80 veniva elaborato - sempre dal Masci - l'appunto per il Direttore del Servizio nr.04/274/3^a all’oggetto “Disastro aereo per la caduta di un DC9 dell’Itavia sulla rotta Bologna Palermo”. Il documento faceva seguito a quello del 29 luglio 80 e riferiva che “un primo sommario esame condotto con l’ausilio del personale del SIOS/A conoscitore dell’interpretazione dei dati riguardanti i plottaggi radar, ma non tecnico qualificato, ha permesso di ricostruire la rotta percorsa dal DC9 dell’Itavia dalle ore 20.50 alle ore 20.54 del 27.06.80 nonché quella di altro aviogetto percorrente la rotta più prossima a quella del suddetto aereo” e che “la sommaria e approssimativa interpretazione dei dati radar acquisiti porta ad escludere una possibile collisione del DC9 con l’altro velivolo identificato con la sigla A3F”. Il documento conclude con la richiesta di interessare “i competenti organi tecnici dell’AM per una interpretazione ufficiale dei dati di plottaggio”. A seguito di ciò, pertanto, veniva con missiva dell’8 agosto successivo interessato il SIOS/A.

Un primo esame del contenuto di questo appunto determina più interrogativi: per quale motivo il S.I.S.MI non si rivolge subito in forma ufficiale al SIOS/A che ben poteva disporre di tecnici qualificati ed invece si aspetta l’8 agosto successivo? Esisteva forse qualche motivo che potesse rendere necessario o consigliabile ottenere gli elementi di chiarimento o di conoscenza al di fuori e all’insaputa degli organi ufficiali del SIOS/A? Quale spiegazione può giustificare il trascorrere di una decina di giorni tra il momento dell’acquisizione dei dati (dall’esame dei quali, evidentemente, le persone non esperte che li hanno visionati non hanno potuto trarre alcuna

conclusione certa) e il momento in cui ci si decide a ricorrere a fonte qualificata per ottenere elementi concreti? Una decina di giorni - probabilmente - non rappresentano in assoluto un lungo periodo, ma lo diventano in rapporto alla straordinaria urgenza con la quale erano stati acquisiti i tracciamenti radar nei giorni 29 e 30 luglio 80.

Il capitano Masci, sulla vicenda, riferiva che l'appunto era stato stilato su disposizione del Direttore della Divisione, Notarnicola, "al rientro di una visita presso il SIOS Aeronautica... ove ero stato inviato per chiedere ai colleghi del SIOS un'interpretazione artigianale dei numeri riguardanti i dati di plottaggio", visita che sarebbe avvenuta nei primi di agosto, uno o due giorni prima della redazione dell'appunto. Il medesimo non forniva spiegazioni sul motivo per il quale non erano stati richiesti dati ufficiali, precisando che furono disposizioni di Notarnicola, come sarebbe stata disposizione di costui la successiva richiesta al SIOS dell'8 agosto 80 dei dati ufficiali, la cui risposta giungeva al S.I.S.MI con foglio del SIOS/A nr.SMA/220/1752 datato 14 agosto 80.

E' dalla lettura della documentazione allegata a questa lettera che il Masci si accorge dell'errore incorso nella redazione dell'appunto del 6 agosto, in quanto era stata confusa l'ora zulu con quella locale, alterando in questo modo l'intero quadro conoscitivo dei movimenti di due ore. Ma l'elemento più rilevante in questo appunto è il riferimento all'utilizzazione delle notizie contenute nell'appunto del 6 agosto, le quali "possono essere utilizzate in direzioni delle SS.AA solo per aggiornamento". Questo diretto riferimento alle "SS.AA" - cioè al livello politico - può interpretarsi come una conferma all'input dell'attivismo dei giorni 29 e 30 luglio 80, che Notarnicola dichiarava a livello di ipotesi, e Tascio confermava prendendo atto della propria annotazione apposta sul diario.

Il 28 agosto il S.I.S.MI chiudeva la vicenda con l'elaborazione dell'appunto per il Direttore del Servizio nr.04/293/3^ - questa volta a firma del colonnello Lombardo - in cui si precisava che "i dati esplicitati" nell'appunto del 6 agosto non erano corretti in quanto "all'ora iniziale e finale di ogni singolo plottaggio vanno aggiunte due ore in più, una per differenza di fuso orario, l'altra per l'ora legale in vigore". Il documento concludeva affermando che "le risultanze informative finora acquisite e l'analisi dei dati di plottaggio fanno categoricamente escludere l'ipotesi di possibili collisioni del DC9 in questione con altro velivolo ancorchè non identificato, per cui restano da vagliare altre ipotesi diverse da quella suddetta, a meno che le commissioni di inchiesta e gli organi di PG inquirenti non abbiano potuto acquisire elementi di valutazione diversi, non

emersi sinora da alcuna fonte informativa. Cosa che appare estremamente improbabile”.

In calce al secondo foglio si legge la seguente annotazione del generale Santovito apposta alla data del 6 settembre “Va bene - Parlato con Sig. M.o - per ora atti”. Questa è un'ulteriore conferma dell'input riferito all'alto livello, che si concludeva con l'informazione del Ministro della Difesa sulla infondatezza di una possibile collisione con altro velivolo.

Il Ministro della Difesa al tempo, l'on.le Lelio Lagorio, riferiva di essere rimasto molto preoccupato - a seguito dell'evento occorso al DC9 dell'Itavia - dal fatto che l'incidente potesse essere stato causato da una collisione, in quanto aveva registrato un diffuso malcontento tra i piloti civili, che accusavano l'aviazione militare di volare troppo spesso nelle aerovie civili (v. esame Lagorio Lelio, GI 16.01.92).

Da rilevare infine che un esemplare dell'appunto relativo all'autopsia del pilota libico, laddove era stato annotato l'assenso da parte di Santovito al progetto Notarnicola/Tascio, era stato portato lo stesso giorno, cioè il 23 luglio 80, alla visione del Ministro Lagorio.

Con questo appunto termina l'attività informativa del S.I.S.MI in direzione dell'ipotesi di una collisione con altro velivolo.

Deve tuttavia essere rilevato che un'ulteriore attività informativa si riscontra in data 18 dicembre 80; attività tendente, come al solito, a sgombrare il campo dalle ipotesi della collisione e dell'impatto con missile. Non c'è dubbio che questa attività prendesse spunto dalle dichiarazioni rese il 16 dicembre, da un lato dal presidente dell'Itavia Davanzali, che aveva fatto espressamente riferimento nella lettera al Ministro Formica dell'ipotesi dell'impatto con missile; dall'altro dalle stesse dichiarazioni del Ministro Formica alla Camera, in cui dopo aver ribadito “la ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi del cedimento strutturale e della collisione in volo con altro velivolo”, aveva osservato che “dalla relazione (Luzzatti) si ricava che é stata una esplosione, e non é ancora certo che sia stata una esplosione a bordo o dovuta ad un corpo estraneo”, concludendo l'intervento con l'affermazione: “credo che quella del missile resti una ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale”.

La Direzione del S.I.S.MI, pertanto, ancora una volta si attiva e riceve dalla 1ª Divisione, a seguito di richiesta per le vie brevi, una “Nota per il colonnello D'Eliseo”, datata 18 dicembre 80 ed a firma di Notarnicola, con allegata “una cartella contenente il riepilogo dell'attività informativa svolta dalla Divisione in merito al noto incidente del DC9”, dalla quale é stato possibile escludere l'ipotesi di possibili collisioni con altri velivoli, ma si

lascia aperta l'eventualità di vagliare altre ipotesi diverse da quella citata. In calce al documento si legge un scritto a matita "Visione Masci a rientro" e subito sotto "Atti" di pugno di Masci.

Sulla base della documentazione trasmessa da Notarnicola, la Direzione del S.I.S.MI redige un appunto con protocollo n.5880/Y3/01 datato 18 dicembre 80 a firma di D'Eliseo e controfirmato dal Direttore del Servizio, generale Santovito, che costituisce una sorta di punto di situazione sull'incidente di Ustica. L'appunto viene inviato all'on.le Mazzola (Sottosegretario, come detto, del Presidente del Consiglio dei Ministri con delega ai servizi di informazione) ed all'ammiraglio Pescatori dello Stato Maggiore della Difesa.

Il documento, dopo aver premesso che l'attività informativa svolta dal Servizio ha portato ad escludere categoricamente la possibilità di impatto del DC9 con altro velivolo, segnala l'orientamento della magistratura che stava vagliando due distinte ipotesi: quella della esplosione in volo e l'altra della collisione con oggetti esterni (tra i quali il missile); e "le valutazioni del SIOS/A avanzate in via riservata che portano ad individuare nelle carenze strutturali del velivolo le cause del disastro".

Non manca la valutazione sull'ipotesi del missile avanzata dall'Itavia che - si legge nell'appunto - "non trova sufficiente credito sotto l'aspetto tecnico, in quanto la "rosa di caduta" dei resti del velivolo appare disposta secondo la direttrice di volo e nell'alveo del vento. Fenomeno che non si sarebbe verificato nel caso di impatto con un missile che avrebbe spostato dalla linea di volo sia il velivolo sia i suoi resti. Peraltro nella zona dell'incidente non risultano siano transitati velivoli militari armati di missili ovvero esercitazioni militari in corso. Si ritiene che la tesi sostenuta dall'Itavia supportata anche dalla Douglas che si avvale del risultato delle perizie fatte in America, tende a scagionare la società da eventuali più gravi responsabilità che potrebbero derivare qualora si accertasse che l'incidente sia stato causato da carenze strutturali. In tal senso l'Itavia trova anche il conforto del Registro Aeronautico Italiano (RAI) che, quale responsabile dei controlli strutturali del velivolo, dichiara la regolarità delle manutenzioni e la perfetta efficienza dell'aereo.

In definitiva, poiché non si è riusciti a recuperare la "scatola nera" posta a bordo del DC9, che potrebbe dare dati tecnici importanti ai fini della determinazione delle cause del disastro, tutte le ipotesi appaiono verosimili anche se trova maggior credito quella che addebita l'incidente al cedimento strutturale del velivolo.

Appare significativo, al riguardo, l'atteggiamento che avrebbero assunto i familiari delle vittime intenzionati a non riscuotere il premio di

assicurazione (relativamente più basso rispetto ad un risarcimento danni) ed a costituirsi parte civile contro la Douglas”.

Una copia dell'appunto priva del protocollo e delle firme di D'Eliseo e di Santovito é stata rinvenuta all'interno della pratica di Ustica della 1^a Divisione. In calce all'appunto risulta apposta la data 23 dicembre 80. Va rilevata la solita visione di Masci del 30 dicembre successivo.

Va anche osservato che nell'agenda sequestrata in altro procedimento penale al colonnello D'Eliseo, si rileva alla data del 19 dicembre 80 la seguente annotazione: “Riunione a casa con vertici del Servizio presenti Min. Lagorio e on. Mazzola”. Mentre, dall'agenda sequestrata alla vedova Santovito si rileva, invece, alla data del 18 dicembre 80 “20,30 cena collaboratori di Peppino - 60 persone - (Lagorio-Mazzola)”. Il giorno successivo - 19 dicembre 80 - si legge l'annotazione “21 - un momento da Clarridge”.

Queste annotazioni sono importanti per due motivi: in primo luogo perché mostrano come sussistessero rapporti tra Lagorio ed il Servizio contrariamente a quanto sostenuto dall'ex Ministro; in secondo luogo perché consente di affermare che la sera stessa dell'appunto il Servizio ebbe una riunione con il Ministro della Difesa e con il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega ai servizi di informazione.

Su questo documento negli anni successivi si scaterà uno scontro verbale tra l'ammiraglio Martini e l'on.le Mazzola. Il primo aveva affermato in Commissione Stragi che il documento in questione era stato inviato a Mazzola; questi, invece, ha negato la circostanza attraverso un comunicato stampa diffuso attraverso l'AGI del 28 giugno 90, affermando di non aver mai avuto alcuna informativa che riferisse l'ipotesi concernente la vicenda di Ustica. Il parlamentare anzi considerava inquietante il ritrovamento di queste carte a distanza di tanti anni dall'evento.

E' stato possibile invece accertare, a seguito della visione dei documenti concernenti l'evento agli atti della Segreteria Speciale della Presidenza del Consiglio dei Ministri, che il documento del 18 luglio era custodito “all'atto della sua apertura il 21 luglio 81 - nella cassaforte sita nell'ufficio di Palazzo Chigi che era stato occupato dal Sottosegretario on.le Mazzola”. Pertanto l'on.le Mazzola ha ricevuto le valutazioni del S.I.S.MI sull'incidente e le ha ricevute proprio nei giorni seguenti alle ipotesi avanzate da Davanzali e Formica.

E' certo che se anche i rappresentanti governativi preposti al coordinamento delle attività dei servizi di informazioni negano una loro partecipazione alle conoscenze informative sull'evento, non può presumersi

che siano accaduti fatti irrilevanti la sera del 27 giugno 80; deve anzi iniziarsi a presumere che ne siano accaduti di gravi.

Comunque da tutto quanto sopra é possibile affermare che l'attività del S.I.S.MI, di concerto con quella del SIOS/A, appare più finalizzata ad accertare se vi fossero nelle registrazioni elementi per indirizzare le indagini in determinate direzioni, che avrebbero potuto essere in contraddizione con le versioni ufficiali, che ad accertare la reale causa dell'incidente. Difatti delle valutazioni, considerazioni, ipotesi, accertamenti, nessun rapporto o semplice eco giunge all'AG, né da parte dei due organismi di informazioni né da parte delle autorità politiche. Non può non sostenersi, di conseguenza, che questo comportamento ha causato gravissimi e irreparabili danni all'inchiesta giudiziaria.

E' stato accertato nel prosieguo dell'istruttoria e solo a seguito della acquisizione in toto di tutta la documentazione concernente l'evento agli atti del Servizio, che i documenti relativi all'attivismo di fine luglio hanno attirato l'attenzione dello Stato Maggiore del S.I.S.MI già a dicembre del 1988.

Infatti a richiesta dello Stato Maggiore, degli atti da trasmettere alla Commissione Pratis, la 1^a Divisione nel far confluire gli atti richiesti sull'evento ne invia soltanto una serie con cancellazioni, ai quali farà seguito, su ulteriore richiesta sempre dello Stato Maggiore, una ulteriore copia in forma integrale.

Con foglio del 5 dicembre 88 il colonnello Lombardo, nel frattempo divenuto Direttore della Divisione, trasmette copia dei documenti concernenti l'attivismo di fine luglio. Pertanto lo Stato Maggiore del S.I.S.MI fu in grado di notare la singolarità delle acquisizioni contestuali dei tracciamenti radar del DC9 e del MiG libico. Ma su ciò nessun commento, considerazione, valutazione o altro si rileva, sia agli atti dello Stato Maggiore che in quelli della 1^a Divisione.

3. L'appunto del 5 ottobre 81.

Come si é già avuto modo di rilevare, l'individuazione di tracce relative all'altezza delle isole ponziane correlabili con la perdita del DC9 Itavia ha costituito e costituisce un punto centrale delle indagini sui dati radaristici e sull'accertamento della cause del disastro. Gli accertamenti sulle

tracce registrate all'altezza di Ponza vanno messe in relazione - come si è detto già in altra parte del provvedimento - alla presenza di traffico militare di cui alle note telefonate registrate ed alla interpretazione dei plots anomali.

Deve essere osservato, su questo punto, che tra gli atti della 1^a Divisione è stato rinvenuto un appunto in cui si è trovata conferma di questa attività volativa la sera del disastro. Si tratta dell'appunto datato 5 ottobre 81 in cui viene indicato che “in atti risultano tracce di plottaggi di aerei “sconosciuti” rilevati nello spazio aereo nazionale in occasione dell'incidente DC9 Itavia su Ustica (si chiarisce che le tracce rilevate non avevano nulla a vedere con l'incidente)”.

Si deve rilevare innanzitutto che questo documento viene trasmesso dal S.I.S.MI con missiva del 20 gennaio 96, a seguito di ulteriori ricerche d'archivio disposte dal Direttore del Servizio al tempo, generale Siracusa. Il documento non risulta essere stato inserito, ancorché in copia, nella pratica del DC9 Itavia.

Il documento era stato redatto dalla 3^a Sezione del S.I.S.MI a seguito dell'arrivo di una missiva del 2° Reparto dello SMA datata 24 settembre 81 ed a firma del generale Tascio, con la quale si dava contezza del verificarsi di nove violazioni o tentate violazioni nello spazio aereo nazionale, di cui sette da parte di velivoli libici e due da parte di velivoli civili polacchi provenienti dalla Libia. Per tale ragione il Gabinetto del Ministro della Difesa aveva indetto per il 9 ottobre successivo una riunione per discutere il problema delle violazioni denunciate dal SIOS/A.

Deve essere osservato che nell'appunto del 5 ottobre viene fatto rilevare che “mai prima d'ora il SIOS/A aveva segnalato violazioni. Pertanto è ragionevole formulare le seguenti ipotesi: 1) mai per il passato si siano verificate violazioni (o in numero, molto esiguo); 2) in precedenza non venivano individuate le violazioni oppure ad esse non si annetteva la dovuta importanza”. Il S.I.S.MI, proprio per la presenza delle tracce di aerei sconosciuti in occasione dell'incidente al velivolo dell'Itavia, valutava più probabile l'ipotesi di cui al punto 2.

L'appunto risulta redatto dal tenente colonnello Genovese, direttore all'epoca della 3^a Sezione della 1^a Divisione. Questi ha dichiarato di aver redatto l'appunto con la collaborazione come usuale di Masci, il quale aveva attinto le notizie sia dagli atti della 1^a Divisione che da contatti diretti con ufficiali del SIOS/A.

Genovese ricordava, peraltro, che in quell'occasione Masci gli aveva mostrato dei fogli di carta millimetrata sui quali erano tracciate delle linee multicolori: “Dai tracciati radar che mi furono mostrati dal Masci e dagli altri ufficiali della Sezione ricordo che si rilevavano le tracce di più aerei di

cui non si conosceva la provenienza, ed il commento degli ufficiali fu che il SIOS che aveva quei tracciati a suo tempo non ci aveva comunicato la presenza di questi aerei “sconosciuti”. Preciso che i tracciati di cui parlo si riferivano al giorno in cui cadde il DC9 dell’Itavia. Di ciò sono sicuro”.

I tracciati mostrati a Genovese non possono essere quelli che Masci portò con sé al S.I.S.MI dopo una visita al SIOS/A finalizzata alla interpretazione dei dati di plottaggio ricevuti dal Centro CS di Bari ed acquisiti nella forma di cui si è detto sopra. I tecnici del SIOS/A incorsero, in quell'occasione, nell'errore di non considerare l'orario zulu riportato sui plottaggi di Martina Franca. L'errore, com'è noto, fu poi rilevato da Masci confrontando i dati errati con quelli trasmessi ufficialmente dal SIOS/A.

Pertanto, alla luce di ciò è alquanto risibile che Masci mostrasse a Genovese proprio quelle cartine che risultano allegate all'appunto della 1^a Divisione del 6 agosto 81, in cui si può ben leggere “Minuta di lavoro redatta presso il SIOS/A per interpretare i dati di registrazione dei tracciamenti radar”.

Masci ha ammesso di aver collaborato con Genovese alla redazione dell'appunto, ma ha ipotizzato che il riferimento alle tracce sconosciute attenesse in realtà al 18 luglio 80, cioè all'episodio del MiG libico. Ma tale versione non può essere accettata. Infatti, nell'appunto del 5 ottobre 81 il riferimento al DC9 Itavia è più che sufficientemente chiaro ed esplicito.

4. L'appunto del 30 luglio 82.

Che la ricerca delle cause del disastro preoccupasse il Servizio si può rilevare dalla missiva dell'8 settembre 82 della 1^a Divisione diretta al Centro CS/3 di Roma e per conoscenza al Centro CS di Palermo. Con questa missiva vengono richieste “elementi circa gli sviluppi dell'inchiesta giudiziaria sul caso, con particolare riferimento al ventilato recupero del relitto per l'esame della scatola nera”.

La richiesta di notizie sull'istruttoria in corso nasceva da un appunto della 3^a Divisione – Situazioni, datato 30 luglio 82. Con questo appunto viene fatta richiesta al Capo Reparto Operativo - a seguito della trasmissione televisiva andata in onda il 26 luglio precedente sulla BBC inglese dal titolo “Murder in the sky”, nella quale si accusano apertamente i libici di terrorismo aereo - dell'opportunità che il S.I.S.MI indagheri in merito, interessando: la 1^a e la 2^a Divisione per la parte di ricerca, la 3^a Divisione per le conseguenti valutazioni. In calce all'appunto si può ben rilevare la decretazione “NO- 1/8”.

Le notizie risultano giunte alla 3^a Divisione con messaggio dell'addetto militare all'Ambasciata d'Italia a Londra. Nel messaggio venivano evidenziate anche le valutazioni espresse da Macidull, le interviste a Transue e Higgs ed al Presidente della Commissione d'inchiesta, Luzzatti. Veniva anche sottolineato che nel corso della trasmissione televisiva era stata formulata l'ipotesi di una esplosione causata da un missile "in zona anteriore dell'aereo", e che il lancio del missile non era stato accidentale in quanto, secondo le ipotesi formulate dagli esperti, si trattava di missile a guida semiattiva che richiedeva l'illuminazione del bersaglio da parte del pilota.

Il documento interno non risulta visto dal Direttore del Reparto in quanto assente. La decisione pertanto é stata presa dal Direttore della Segreteria del Capo Reparto Operativo che in un allegato biglietto annota di pugno "Sentito anche Sig. Direttore 2^a Div.ne, si ravvisa l'opportunità di inviare il tutto alla 1^a Divisione, quale organo pilota, che a suo tempo si é interessata dell'episodio e che potrà cointeressarvi la 2^a Divisione".

La solerte iniziativa della 3^a Divisione viene stroncata sul nascere. L'attento ufficiale della 3^a Divisione aveva ben intuito che l'implicazione libica nel disastro del DC9 potesse anche essere una ipotesi da non scartare a priori. Sta di fatto che la 1^a Divisione nessuna indagine dispone se non la richiesta al Centro CS di Palermo, formulata con nota del 19 agosto 82, di comunicare eventuali indizi ovvero elementi concreti a sostegno delle ipotesi formulate sulle presunte responsabilità libiche nell'evento. La richiesta al solo Centro CS di Palermo trova giustificazione nel preciso riferimento fatto nel corso della trasmissione televisiva della BBC, nel corso della quale si accusava il Consolato libico di Palermo di essere la sede del terrorismo libico in Italia.

Il Centro CS di Palermo con messaggio del 2 settembre successivo comunicava che "nessun elemento concreto aut indiziario est stato possibile acquisire in merito alle ipotesi formulate che vrg in questa sede vrg non trovano alcun riscontro". Inoltre si affermava che nessun elemento probante di conferma é stato mai acquisito sul presunto ruolo del Consolato libico di Palermo. Con la medesima missiva si informava anche che il relativo procedimento penale era nelle mani del giudice Santacroce.

Deve da ultimo essere osservato che di queste ricerche e documenti, il Direttore del Servizio, il generale Lugaresi che aveva sostituito Santovito, non veniva informato. Ciò almeno é quanto risulta dagli atti della 1^a Divisione.

5. La 2ª Divisione – Ricerche.

Va messo in rilievo anche il fatto che, stranamente, nessuna attivazione risulta essere stata avviata dalla 2ª Divisione - Ricerche, nonostante che le notizie mettessero in dubbio, già nel luglio del 1980, la casualità dell'evento. Con foglio del 1° dicembre 88 la Divisione a seguito di nota dello Stato Maggiore risponde negativamente alla richiesta di documentazione sull'incidente di Ustica (v missiva in cartella 3 atti Stato Maggiore S.I.S.MI).

Il Direttore della 2ª Divisione, al tempo dei fatti, era, come s'è detto, il colonnello Armando Sportelli. Questi ha confermato che la 2ª Divisione non si occupò del caso di Ustica. Deve, però, essere ricordato che proprio Sportelli ebbe un incontro di lavoro in data 8 luglio 80, con il Capo Stazione della CIA in Roma, Duane Clarridge. Sportelli non ha rammentato l'incontro, osservando soltanto che poteva essere avvenuto al fine di preparare il viaggio di Santovito negli Stati Uniti (v. esame Sportelli Armando, GI 03.04.96).

6. Il ruolo del Raggruppamento Centri.

Il Raggruppamento Centri CS di Roma, cioè la struttura operativa che si sarebbe dovuta particolarmente impegnare nella ricerca delle informazioni, poco o nulla ha posto in essere al riguardo del disastro del DC9.

Il Raggruppamento Centri all'epoca dei fatti era diretto dal colonnello Demetrio Cogliandro, funzionario alquanto noto, il cui ruolo é venuto alla luce a seguito della vicenda P2. Questi, organicamente sarebbe dovuto dipendere dal colonnello Notarnicola, Direttore della 1ª Divisione, ma il generale Santovito, con il quale Cogliandro aveva un rapporto diretto ed esclusivo, dispose che rispondesse dell'attività del Raggruppamento direttamente a lui. In questo modo Santovito avviò una deviazione dei meccanismi interni del Servizio, che verrà interrotta dal generale Lugaresi, ma che sarà ripristinata dall'ammiraglio Martini.

Cogliandro in quest'ultimo periodo si trovava già fuori del Servizio, ma s'è accertato che la sua attività informativa é durata anche dopo l'abbandono del Servizio fino al '91, come si dirà infra.

Il Raggruppamento Centri CS aveva trasmesso alla 1^a Divisione del S.I.S.MI il foglio nr.4285/6-S datato 1° luglio 80 con allegato un appunto, a firma del colonnello Cogliandro, in cui veniva elencata una serie di notizie e di valutazioni sull'evento tra le quali “si ritiene che una possibile ipotesi sia quella del distacco del cono terminale della coda del DC9 a seguito del quale l'aereo, per un fenomeno di pressurizzazione, si sia spezzato provocando la rottura immediata di tutti gli strumenti di radio di bordo e quindi il silenzio più assoluto e l'impossibilità del pilota di segnalare quanto di drammatico si stava verificando”.

Notizie, queste, che nulla aggiungevano a quanto già la Direzione del Servizio non sapesse, tantochè il tenente colonnello Alloro della 1^a Divisione ritenne opportuno annotare sul foglio “Ad onor del vero i giornali sono stati più dettagliati e più precisi anche in data antecedente al 1° luglio”.

L'11 luglio 80 la stessa informativa veniva trasmessa su disposizione del Direttore del Servizio, generale Santovito, al Ministro della Difesa, Lelio Lagorio, ed al Segretario Generale del CESIS, Walter Pelosi.

Il 2 luglio il colonnello Cogliandro con foglio nr.4293/S trasmetteva alla 1^a Divisione altra informativa in cui riferiva notizie apprese da “fonte occasionale in ambienti stampa” relative alla sciagura dell'aereo dell'Itavia. In particolare la fonte riferiva di avere appreso “in ambienti delle Partecipazioni Statali, che sarebbe stato un giornalista dell'entourage di Bisaglia a inventare la notizia dell'attentato con una bomba che recava con sé un terrorista di destra” e che l'indicazione del nome del terrorista di destra adattabile allo scopo veniva fornita da ambienti del Ministero dell'Interno o della Questura. Veniva infine riferito che all'Itavia sarebbero legati sia Bisaglia che Bubbico ed altri personaggi non meglio indicati della Democrazia Cristiana e dei socialisti.

Anche su questo documento la 1^a Divisione apponeva un'annotazione in cui rimarcava il fatto che le notizie erano state diffuse già dal 1° luglio dalla radio-TV Teleitalia “sulla base di indagini svolte dal giornalista Longobardi e Senise e riprese anche il giorno dopo”.

Con questa nota terminava l'attività informativa del Raggruppamento Centri sul disastro del DC9. Si registra soltanto la trasmissione da parte della Compagnia CC di Ciampino di un appunto allegato al foglio 34/I9-I datato 28 giugno 80 - il giorno dopo l'evento - con cui il capitano D'Ovidio informava che la Polaria di Ciampino aveva sequestrato le schede di manutenzione e di ispezione del DC9 Itavia e che la RIV di Ciampino di propria iniziativa aveva inoltrato all'ITAV tutta la documentazione di “progressione volo” relativa al DC9. Documento, questo, che veniva portato in visione all'Ufficio del Direttore del S.I.S.MI in data 2 luglio.

Eppure nei giorni successivi al disastro erano apparse anche sulla stampa notizie concernenti possibili implicazioni di altre nazioni nella vicenda, oltre quelle dell'attentato terroristico. Ma su questa ipotesi nessuna attività informativa sembra essere stata effettuata dagli investigatori del Raggruppamento Centri CS di Roma.

Il primo atto originato dal Raggruppamento, dopo quei pochi immediatamente successivi all'evento, reca la data del 6 ottobre 81 ed è lo sviluppo di informazioni anagrafiche richieste dal Centro di Firenze con la nota datata apparentemente 18 luglio 81 e concernente l'ipotesi Tricomi.

Tuttavia il riferimento all'on.le Bisaglia appare non privo di interesse atteso che sarà proprio Bisaglia, nel corso della riunione del CIIS del 5 agosto 80 sotto la presidenza del Presidente del Consiglio, on.le Francesco Cossiga, a sottolineare la possibilità di un collegamento tra l'attentato alla stazione ferroviaria di Bologna e il disastro aereo di Ustica.

Tutti i presenti alla riunione del CIIS non hanno ricordato l'intervento dell'on.le Bisaglia (deceduto il 24 giugno 84 in circostanze mai del tutto chiarite). In particolare il Presidente Cossiga ha dichiarato di non ricordare nulla sull'ipotesi avanzata dal Ministro Bisaglia del possibile collegamento tra l'attentato alla stazione di Bologna e l'aereo di Ustica. A tale riguardo, premettendo di essere dotato di ottima memoria, rappresentava il proprio scetticismo sull'ipotesi formulata da Bisaglia, rilevando che tutti i presenti alla riunione optarono chiaramente per la tesi dell'attentato di estrema destra e non tennero in nessun conto le osservazioni dell'allora Ministro dell'Industria, reputando ben lontana l'ipotesi di un collegamento tra Ustica e Bologna.

Rimane comunque il fatto che l'ipotesi fu prospettata e registrata. Anche se essa non ha trovato alcun riscontro tra gli atti degli archivi degli organi istituzionali preposti proprio all'accertamento delle cause del disastro. Come nessun riferimento è stato rinvenuto tra gli atti del S.I.S.MI.

Ma nell'informativa del Raggruppamento si rileva anche un altro importante riferimento, quello al giornalista Senise. Verrà accertato che questi era una fonte del Raggruppamento Centri CS di Roma ed in particolare dello stesso Cogliandro. (v. esame Cogliandro Demetrio, GI 08.12.95). Questi accertamenti sono stati possibili a seguito dell'esame della documentazione sequestrata presso l'abitazione del generale Cogliandro, ove furono rinvenute centinaia di appunti informali, tra i quali alcuni concernenti l'evento di cui è processo.

Dalla maggior parte delle informative riservate emerge uno spaccato delle lotte interne del pentapartito, al governo in quegli anni. Vi si trova una

raccolta di informazioni o meglio insinuazioni di ogni genere su personaggi politici di primo piano. Altre informative fanno riferimento, invece, a vicende processuali come il caso Gladio, il caso Moro, il sequestro Cirillo ed altre vicende. A tal riguardo le informative sono state trasmesse a varie Procure della Repubblica, mentre a quella di Roma veniva trasmessa tutta la documentazione sequestrata. Quest'ultima apriva un procedimento penale a carico dell'ammiraglio Fulvio Martini, conclusosi con sentenza di non doversi procedere per prescrizione del reato, nel novembre 98.

Relativamente alla vicenda di cui é processo sono stati rilevate - dai documenti sottoposti a sequestro - alcune informative d'interesse:

a) nell'informativa datata 4.12.90 si legge: "Sulla questione "Ustica" ormai é definitamente acclarata l'ingerenza libica nell'attentato. E' anche accertato che il "MiG" rinvenuto sulla Sila era caduto lo stesso giorno della tragedia del DC9. Dubbi ancora sull'identità del pilota. Non si esclude che fosse italiano al servizio o di Gheddafi, come scorta, o di nuclei rivoluzionari anti Gheddafi al servizio della CIA";

b) nell'informativa senza data dal titolo "Ustica - dichiarazione di Parisi" si legge: "Il capo della polizia allude a un missile che avrebbe abbattuto il DC9 a scopo terroristico. Subito dopo, la strage di Bologna, perpetrata da terroristi di eguale estrazione. Perché Parisi ha parlato solo ora? Si dice che alla vigilia della scadenza del mandato esige un posto di alto prestigio. I famosi "servizi deviati" cui fa riferimento Parisi, "deviarono" veramente le indagini, ma per ordine di politici, non certo per loro iniziativa. In altre parole, seguirono "istruzioni" provenienti dall'ENI, attraverso l'AGIP e le Partecipazioni Statali, in mano ai socialisti, ma avallate da molti DC. L'ipotesi di Parisi fu più volte segnalata da tempo su queste note";

c) nell'informativa datata 2 luglio 90 viene fatto riferimento in relazione al recupero del relitto da parte della società francese Ifremer a "un miliardo di tangenti suddivise tra non più di tre o quattro personaggi della politica italiana". L'estensore precisa di non entrare "nel merito se essa ha agito favorendo lo Stato francese o meno evitando di recuperare parti essenziali del velivolo". Viene fatto anche riferimento a pressioni fatte alla Commissione Stragi affinché non venisse fatto riferimento ai rapporti tra la FIAT ed il Governo libico.

d) in una informativa, senza data, veniva evidenziato che "il presidente Cossiga, al tempo in cui era presidente del Consiglio, ebbe i rapporti completi della tragedia di Ustica e fece in modo che non fossero divulgati. I fatti - secondo la versione in mano a certa stampa, (versione che sembra documentata come versione) - sono i seguenti: l'aereo di Gheddafi

transitava sul Mediterraneo; un caccia libico, o forse due, lo seguivano per abatterlo (pilotati da ufficiali di gruppi rivoluzionari al regime); si alzarono uno o due caccia francesi ed abatterono un caccia libico: quello che cadde in Calabria. Nella piccola, breve battaglia aerea, l'aereo di Gheddafi o scampò, o addirittura non era presente, o venne scambiato con quello civile che divenne bersaglio del missile francese. Ripetiamo - secondo un servizio giornalistico documentato ma tenuto ancora riservato - Cossiga, per ragioni di Stato, occultò i fatti.”

e) nell'informativa datata 03.01.90 viene fatto riferimento, in relazione alle attività delle banche libiche in Italia, all'avv. Paris, che viene indicato come mediatore per eccellenza, amico di Gheddafi e sempre in grado di parlare personalmente col colonnello libico.

f) in altra informativa, datata 14 luglio 89, viene fatto riferimento al senatore Vitalone - indicato, tra l'altro, come fedelissimo di Andreotti - che “si affanna presso la Magistratura per far sì che almeno sia rinviata il più tardi possibile, se non “sine die”, la verità sul disastro del DC9 di 9 anni fa”. L'informativa continua precisando che é “sensazione negli ambienti politici che la verità corrisponda al fatto che ad abbattere l'aereo dell'Itavia sia stato un missile libico é diffusissima”. Lo scenario dell'evento veniva così ricostruito: “Due cacciabombardieri libici quel giorno avrebbero inseguito un MiG23 libico biposto del tipo “U” da addestramento in fuga da un campo libico con a bordo un ufficiale istruttore che aveva partecipato a un tentato golpe contro Gheddafi. Uno dei due aerei inseguitori avrebbe lanciato il missile che colpì il DC9 (...) a bordo non fu rinvenuto soltanto il cadavere del pilota ma un altro ufficiale di cui non si é saputo più nulla...”.

Nella stessa informativa venivano peraltro evidenziate le notizie relative alle dichiarazioni del professor Zurlo “che insieme al professor Erasmo Rondanelli effettuò l'autopsia sul cadavere del pilota del MiG libico caduto (o abbattuto) in Calabria nell'estate del 1980. L'autopsia del professor Zurlo affermava contrariamente ad un'altra autopsia, accettata dall'Autorità Giudiziaria, che il pilota era morto circa venti giorni prima della data in cui fu rinvenuto, ovvero quando avvenne la tragedia di Ustica”. L'estensore proseguiva virgolettando le dichiarazioni del prof. Zurlo.

Nessun cenno aveva fatto Cogliandro delle notizie di cui era in possesso nel corso delle dichiarazioni testimoniali rese a quest'Ufficio prima del sequestro. Il medesimo interrogato come indiziato ammetteva che le informative gli erano state fornite dalla fonte Senise Paolo, giornalista in pensione - che aveva già collaborato tra la fine degli anni 70 e l'inizio degli anni 80 con il tenente colonnello Silvestri, responsabile di uno dei Centri romani - nel quadro di una collaborazione con il Direttore del S.I.S.MI,

ammiraglio Martini, dal quale veniva mensilmente retribuito. Le informative di Senise - aggiunge - venivano di volta in volta consegnate direttamente al Direttore del Servizio. Nessuna ulteriore indicazione forniva sulle notizie concernenti il DC9 Itavia ed il MiG libico, né tantomeno forniva indicazioni sulle fonti di Senise, relative alle informazioni sui due eventi (v. interrogatorio Cogliandro Demetrio, GI 08.12.95).

Esclude anche di aver riferito a voce all'ammiraglio Martini sulle informative ricevute da Senise. Afferma che dopo la cessazione dall'incarico di quest'ultimo alcune informative le passò al Vice Direttore del Servizio, generale Luccarini (v. interrogatorio Cogliandro Demetrio, GI 16.01.96). Esclude peraltro di aver consegnato appunti o note a Senise, affermando di aver soltanto redatto tre bozze di articoli: il primo su Andropov, il secondo sull'occupazione di Grenada ed il terzo sull'attacco alla base di Licola da parte di un gruppo terroristico. Articoli poi pubblicati da Senise sul Giornale d'Italia. Esclude anche di aver redatto una nota per Senise sulla guerra del Golfo. A contestazione, invece, che presso l'abitazione di Senise è stato rinvenuto proprio un appunto sulla guerra del Golfo, scritto di pugno dello stesso Cogliandro, asserisce di non ricordarlo (v. interrogatorio Cogliandro Demetrio, GI 29.01.96). Tenta di far credere che il rapporto con Senise sia iniziato nel 1989 escludendo eventuali rapporti anteriori a questa data. A contestazione che dall'agenda di Senise, invece, risultano appuntamenti fin dal 1982, afferma che gli incontri avvenivano per ragioni diverse da quelli della ricerca informativa. Dichiarazioni ovviamente non credibili.

Le dichiarazioni di Cogliandro sui rapporti di collaborazione da un lato con Martini e dall'altro con Senise, trovano conferma nelle dichiarazioni rese da questi ultimi. L'ammiraglio Martini riconduce il rapporto di collaborazione ad una sorta di esigenza nata a seguito del deteriorarsi dei suoi rapporti con il Presidente del Consiglio, Andreotti. Egli parla di richieste di informazioni su quanto dicessero del Servizio, e soprattutto della sua persona, gli ambienti romani ben conosciuti da Cogliandro che per anni era stato a capo della struttura informativa e operativa più importante della Capitale. Asserisce di non conoscere la fonte delle notizie ricevute da Cogliandro. Nega di aver mai ricevuto alcunché di scritto da Cogliandro. Questi - osserva - gli riferiva soltanto a voce. Nega anche di aver ricevuto gli appunti su Ustica affermando che qualora Cogliandro gli avesse consegnato questi appunti, li avrebbe di certo rifiutati, rinviando l'ufficiale a riferire al Magistrato. Confermava di aver retribuito mensilmente il generale Cogliandro (v. esame Martini Fulvio, GI 11.01.96).

La Direzione del Servizio, richiesta dall'Ufficio ha comunicato con missiva a firma del Direttore, generale Sergio Siracusa, che il generale

Cogliandro era stato collocato in congedo in data 8 dicembre 82. A partire da questa data aveva avuto contatti con alcune strutture dipendenti e con la Direzione del Servizio; sino alla fine del 1987 aveva frequentato, molto saltuariamente, l'Ufficio Amministrazione (all'epoca sito a Palazzo Baracchini); a partire dal gennaio 89, fino al luglio 91, aveva intensificato i rapporti con la Direzione del S.I.S.MI (circa due volte al mese) e con l'Ufficio Amministrazione (circa una volta al mese). A partire dal luglio 91, non ha più frequentato nè la Direzione del S.I.S.MI né l'Ufficio Amministrazione, salvo due visite a questo secondo ufficio nell'ottobre 91 e nel giugno 92.

Il generale Siracusa ha aggiunto che dalle numerose visite all'Ufficio Amministrazione “si può ragionevolmente ritenere che ci sia stata una qualche forma di remunerazione o contributo”. Ha osservato, peraltro, di escludere che esistano informative negli archivi del Servizio, redatte e firmate dal generale Cogliandro, dopo la data del suo passaggio in quiescenza. Né che sia stato elaborato dal Servizio alcun tipo di documentazione sulla base delle informative eventualmente prodotte dall'ufficiale (v. missiva Direzione S.I.S.MI del 19.01.96).

Senise, dal canto suo, dopo avere cercato di minimizzare il rapporto con Cogliandro, asserendo di non aver mai consegnato nulla di scritto e di aver soltanto riferito opinioni su determinati fatti, finisce per ammettere di aver collaborato con Cogliandro. Tenta anche di ricondurre la conoscenza ad una presentazione da parte del proprio cognato, tale Gallo, ufficiale dell'AM, deceduto. Ma su ciò è stato smentito dallo stesso Cogliandro. Finisce anche per ammettere - dopo aver tentato di far risalire la collaborazione con Cogliandro agli anni 87-88 - che il rapporto di collaborazione era iniziato su richiesta di quest'ultimo dopo che questi aveva lasciato il S.I.S.MI, cioè nell'82. Ciò ha riconosciuto soltanto a seguito delle contestazioni degli appuntamenti con Cogliandro rilevati dalle sue agende sottoposte a sequestro (v. decreto sequestro Senise Paolo, 11.12.95).

Senise dopo questi vani tentativi finisce per ammettere la vera natura dei rapporti con Cogliandro. Questi - a dire di Senise - non gli richiedeva particolari notizie, ma gli lasciava ampio spazio di ricerca. Ammette di aver ricevuto come compenso un milione al mese. Riferisce che circa venti giorni dopo la caduta del MiG libico si era recato nei luoghi ove era caduto l'aereo ed aveva raccolto testimonianze di centinaia di persone. Afferma, pertanto che la descrizione del velivolo (MiG biposto) indicata nell'informativa contrassegnata dal numero 19 al numero 23, sequestrata a Cogliandro nel corso della perquisizione del 2 novembre 95, “è il sunto di quello che acquisii. La descrizione dell'aereo caduto nasce dalle varie testimonianze di

persone che avevano visto l'aereo da vicino (contadini, pastori ed altri)". (v. esame Senise Paolo, GI 17.01.96).

Il giornalista é stato sentito anche altre volte dall'Ufficio. Nel corso delle testimonianze gli sono state rivolte domande sulle fonti delle informative che sono state rinvenute nell'abitazione di Cogliandro. Egli le ha riconosciute tutte. Ha fornito delucidazioni sia sui contenuti che sulle fonti di provenienza delle notizie medesime. Ha fornito anche risposte su annotazioni rinvenute nelle agende sequestrate presso la sua abitazione, dalla quale sono risultati contatti, oltreché con il colonnello Silvestri del Raggruppamento Centri CS di Roma, anche con funzionario del S.I.S.DE.

Sempre in relazione alle notizie relative alla vicende di cui é processo ha affermato che queste erano frutto di proprie elaborazioni basate su quanto era stato pubblicato dalla stampa. Mentre, la informazione che Cossiga avrebbe occultato la verità sulla vicenda di Ustica, asserisce di averla ricevuta da un corrispondente dell'EIR - Executive Intelligence Review- (v. esame Senise Paolo, GI 09.02.96).

Tra le fonti delle notizie cita, tra l'altro, Padre Rotondi, il generale Cossulich dell'AM, il generale Gallo anch'esso dell'AM, il principe Alliata di Montereale, Federico Umberto D'Amato, il prefetto Milizia già alla Divisione AA.RR., il giornalista Longobardi, nonché corrispondenti dell'EIR, del Poe e dell'Istituto Schiller.

Nel corso delle dichiarazioni rese in data 30 marzo 96 aggiunge che Padre Rotondi verso la fine del 1980 nel corso di una conversazione gli disse che il DC9 Itavia venne abbattuto da un missile lanciato da un Mirage francese. Precisa che il missile non era diretto verso l'aereo civile ma in direzione di un MiG sovietico delle Forze Aeree libiche. Aggiunge che il prelado gli disse che questa era la voce che circolava in ambienti - di solito bene informati - del Vaticano. Aggiunge, infine, per rendere ancora più credibile la confidenza ricevuta, che Padre Rotondi nel 1980 era consigliere del Papa.

Deve essere sottolineato, come già osservato, che il rapporto di collaborazione con Cogliandro risale al 1982. Ma dell'attività informativa posta in essere da Senise s'è acquisita soltanto quella rinvenuta presso l'abitazione di Cogliandro, che inizia nel 1989. Nulla, invece, é stato rinvenuto sull'attività svolta prima di questo anno. In conclusione ai vari vuoti informativi emersi dalle attività del Servizio militare deve essere aggiunto anche questo sul materiale Senise-Cogliandro.

Deve essere rilevato, nel caso specifico, che la raccolta di informazioni è stata compiuta da un giornalista. Ne conseguono perciò

problemi di legittimità, in considerazione dell'espresso divieto della legge istitutiva dei servizi di informazione.

Severo il giudizio espresso dal Comitato Parlamentare di Controllo sui Servizi, al quale la documentazione sequestrata è stata trasmessa in copia: "Non sappiamo come appunti di questo tipo siano stati valutati da chi li riceveva. E' del tutto evidente però che il Direttore del S.I.S.MI, tenuto, per la delicatezza dei suoi compiti, ad osservare rigorosamente il dovere di imparzialità e quello di fedeltà alla Costituzione, avrebbe dovuto mettere alla porta un informatore che gli dava simili consigli o che rovesciava "spazzatura" sul suo tavolo, troncando subito ogni collaborazione con lui. Ciò non è avvenuto. Anzi, stando alle carte sequestrate, vi è da credere che le informazioni fossero quasi tutte dello stesso genere e tuttavia la Direzione del S.I.S.MI ha continuato ad acquisirle ed a pagare per esse".

Come si è già visto, il Raggruppamento Centri risulta avere avuto un ruolo nella ricerca di informazioni concernenti l'attivismo di fine luglio. Difatti nell'appunto della 1ª Divisione del 29 luglio si fa espressamente riferimento agli accertamenti fatti da questa struttura presso il Ministero dei Trasporti. Ma di questa attività nessun documento è stato rinvenuto nella pratica di Ustica acquisita dal Raggruppamento Centri CS di Roma. Deve però essere ricordato che Cogliandro, come si è già accennato, intratteneva un rapporto privilegiato con Santovito e di fatto "scavalcava" Notarnicola. Situazione che sarà "sanata" con la direttiva interna di Santovito, che di fatto sconvolgeva i meccanismi interni e per effetto della quale il colonnello Cogliandro avrebbe risposto direttamente al Direttore del Servizio. Questa anomala corrispondenza tra Direttore del Servizio e comandante del Raggruppamento Centri sarà una delle cause della nascita di un archivio parallelo, personale ed a uso esclusivo del Cogliandro.

Nel corso di un provvedimento di esibizione a carico del S.I.S.MI, concernente il noto Era Renato, il Servizio ha esibito, tra l'altro, la pratica del Raggruppamento Centri CS del S.I.S.MI di Roma all'oggetto "Bodo - nome di copertura di agente nemico", sulla cui copertina indice si è rilevata, in calce, la seguente annotazione manoscritta: "vedasi anche fascicolo 1/13/171 dell'archivio segreteria del disciolto RCSS".

Il citato numero di categoria - 1/13/171 - risulta cancellato con due tratti e sopra il numero risulta annotata la cifra "35405" relativa alla pratica di tale "Rossi Gianni", esibita anche questa dal S.I.S.MI. All'interno di quest'ultima pratica si è rilevato altro fascicolo con categoria "1/13/56" all'oggetto "Rossi Gianni", sulla cui copertina indice risulta scritto "Archivio Demetrio" e la seguente annotazione: "Pratica proveniente dalla segreteria

dell'ex raggruppamento centri disciolto nel giugno 82 - inserita nella pratica dell'archivio il 20.09.84 e ne costituisce il 1° atto". Analogo riferimento è stato rilevato sulla copertina della pratica del noto Valori Giancarlo Maria, anch'essa acquisita dagli atti dell'archivio già di pertinenza del Raggruppamento Centri CS del S.I.S.MI. Sulla base di queste indicazioni sono state acquisite al Servizio le cartelline indice relative al carteggio riferibile alla segreteria dell'ex Raggruppamento Centri diretto da Cogliandro. Dall'esame di tali cartelle è stato possibile rilevare che l'archivio è stato strutturato in forma simile all'archivio corrente in uso al Servizio; ad ogni pratica corrisponde: un numero di "titolo" che corrisponde a "1", valido per tutte le pratiche; un numero di "sottotitolo" da "1" a "13" a seconda degli argomenti di carattere generale; un numero progressivo corrispondente alla singola pratica che si riferisce all'oggetto dell'argomento trattato.

E' rimasto così provato che le pratiche formate erano 613, concernenti: partiti politici, uomini pubblici (politici, magistrati, industriali), logge massoniche, attività eversive, attività proprie del servizio. Di queste 613 pratiche, ben 483 sono risultate distrutte, tra cui:

- "1-6-31" su "aereo di nazionalità libica precipitato in Calabria";
- "1-13-111" su "disastro aereo per caduta dell'aereo DC9 dell'Itavia, con 81 passeggeri".

Di qui la ragione per cui non sono state riscontrate agli atti della pratica di Ustica del Raggruppamento le informazioni che si citano nell'appunto del 29 luglio 80 della 1ª Divisione.

Sulla base delle indicazioni riportate sulle cartelline indice che hanno confermato l'esistenza di un carteggio "parallelo" all'interno del Raggruppamento Centri CS diretto dal colonnello Cogliandro il S.I.S.MI, in esecuzione di un ulteriore provvedimento di acquisizione, ha consegnato:

- nr.2 registri di protocollo riportanti la registrazione di appunti riservati dal nr.1 datato 15.01.59 al numero 2278, datato 25.06.82;
- uno schedario contenente richiami all'archivio Cogliandro.

Il dottor Casale, funzionario della 1ª Divisione del S.I.S.MI - Divisione che dal primo aprile 96 ha assunto la gestione dell'archivio già di pertinenza del Raggruppamento Centri CS di Roma - ha ipotizzato che tali registri contenessero la registrazione degli appunti riservati che, a suo tempo, il colonnello Cogliandro, senza apporre su di essi un protocollo ufficiale, sottoponeva informalmente all'attenzione del Direttore del Servizio, e che solo successivamente, se decretato superiormente, i suddetti appunti informali venissero utilizzati per originare informative per le altre articolazioni del servizio, che venivano, invece, assunte a protocollo. Il medesimo, per quanto concerne la distruzione del carteggio, ha dichiarato

che poichè trattavasi di carteggio non ufficiale, non sarebbero stati compilati i relativi verbali di distruzione. (v. sequestro Cogliandro Demetrio, 31.10.95).

Al di là della legittimità della formazione di tale carteggio, della sua gestione e della successiva parziale distruzione, ed infine della confluenza del “sopravvissuto” carteggio nelle pratiche dell'archivio corrente del Raggruppamento Centri CS, devono ricordarsi come comportamenti contra legem: 1) la formazione di pratiche intestate a partiti politici; 2) la formazione di pratiche intestate a uomini politici; 3) la distruzione di pratiche concernenti vicende e soggetti che, tra l'altro, sono stati e sono oggetto di inchieste giudiziarie.

Per quanto concerne il punto “1” si rilevano pratiche all’oggetto: Democrazia Cristiana; Partito Comunista Italiano; Partito Socialista Italiano; Partito Repubblicano Italiano; Partito Radicale, PSDI; Movimento Sociale Italiano.

Per quanto concerne il punto “2” si rilevano pratiche all’oggetto: Costamagna - on.le - attività - pratica 1-13-14, distrutta; Vitalone senatore, pratica 1-13-16; Evangelisti Franco - on.le DC, pratica 1-13-23, distrutta; Melega Gian luigi - pubblicista deputato, pratica 1-13-28; Mancini Giacomo - deputato PSI, pratica 1-13-34, distrutta; Pecchioli - senatore del PCI, pratica 1-13-38, distrutta; Andreotti Giulio - on.le, pratica 1-13-40, distrutta, Ruffini Attilio - Ministro, pratica 1-13-41, distrutta; Benvenuto Giorgio, segretario Generale UIL, pratica 1-13-76; Taviani Paolo Emilio - on.le, pratica 1-13-185, distrutta; Zaccagnini Benigno - on.le, pratica 1-13-137; Visentini Bruno - presidente PRI, pratica 1-13-140; Andreatta Nino - on.le, pratica 1-13-142, distrutta; Pandolfi Filippo Maria - on.le, pratica 1-13-143, distrutta; Scalia Vito - on.le, pratica 1-13-144; Martelli Claudio della direzione del P.S.I., pratica 1-13-145, distrutta; Craxi Bettino - segretario del P.S.I. , pratica 1-13-146; Bisaglia Antonio - on.le, pratica 1-13-148; Formica Rino - on.le, pratica 1-13-149; Forlani Arnaldo - on.le, pratica 1-13-150:

Per quanto riguarda il punto “3” si rilevano le pratiche: Assassinio dell’on.le Mattarella Pier Santi - pratica 1-2-11; Fredda Franco - ricerca all'estero - pratica 1-2-18; Uccisione del giudice Amato, pratica 1-2-23; Marchetti Marco - (strage FF.SS Bologna), pratica 1-2-37; Donat Cattin Marco, pratica 1-2-44; Scricciolo Luigi, pratica 1-2-46; Scomparsa in Libano dei giornalisti italiani Toni Italo De Palo Maria Gabriella, pratica 1-6-51; Maletti Gianadelio, pratica 1-6-54; Viezzer Antonio - ex colonnello CC, pratica 1-6-59; La Bruna Antonio - ex capitano CC, pratica 1-6-60; Servizio informativo bulgaro, pratica 1-6-64; inchiesta Italcasse -

procedimento affidato al G.I. Alibrandi, pratica 1-13-29; Sindona Michele, pratica 1-13-166; Santovito Giuseppe . Generale di C. d'A. - direttore del S.I.S.MI, pratica 1-13-199.

Sui registri di protocollo informale sui quali venivano registrati gli appunti che a mano a mano venivano sottoposti all'attenzione del Direttore del Servizio, si rileva:

- la registrazione di nr.2278 appunti, di cui quelli registrati dal nr.1 datato 15.01.79 al nr.1981 datato 28.07.81 sarebbero stati posti in visione al direttore pro-tempore, generale Giuseppe Santovito, che, com'è noto, ha lasciato il servizio in data 12.08.81 per essere sostituito dal generale Ninetto Lugaresi;
- di questi 1981 appunti, ben 463 non risultano essere stati trasmessi alle altre articolazioni del servizio (probabilmente confluivano agli atti del carteggio informale di segreteria);
- gli appunti dal nr.1981 al nr.2278 - successivi alla gestione Santovito - risultano invece tutti inviati superiormente, salvo l'appunto nr.2187 datato 08.04.82, concernente la loggia massonica P2, e il nr.2259 datato 05.06.82; nella registrazione si rileva in entrambi la decretazione "atti".

Va rilevato innanzitutto che alcuni argomenti, oggetto degli appunti, avrebbero poco a che vedere con i compiti istituzionali di un Servizio informazioni militare, che, invece, sono dettati nell'art.4 della l. del 24.10.77, nr.801 che, è bene ricordarlo, così recita: "è istituito il S.I.S.MI. Esso assolve a tutti i compiti informativi e di sicurezza per la difesa sul piano militare dell'indipendenza e della integrità dello Stato da ogni pericolo, minaccia o aggressione. Il S.I.S.MI svolge inoltre ai fini suddetti compiti di controspionaggio".

Inoltre alcuni appunti risultano decretati in "atti", nonostante l'oggetto si riferisse ad argomenti che potevano interessare quanto meno la 1^a Divisione, struttura, questa, dalla quale dipendeva organicamente il Raggruppamento Centri CS, ed anche inchieste giudiziarie in corso.

In tali registri una pagina definita "partenza" serviva per registrare da quale struttura interna al Servizio provenisse l'appunto; l'altra pagina definita "restituzione" serviva per annotare le eventuali decretazioni superiori ed a quali articolazioni del Servizio o enti esterni venisse trasmesso l'appunto (v. rapporto DCPD 28.04.97).

E' bene riportare qui di seguito alcune registrazioni delle informative che venivano mostrate al direttore del Servizio, generale Santovito. Di queste - è bene ricordarlo - è rimasta traccia soltanto dei riferimenti in questa sorta di registro di protocollo informale. Ma già dall'oggetto delle

informative si denota che il S.I.S.MI di Santovito non aveva perso l'abitudine sifarista di "informarsi" sulle attività e dei partiti e dei rappresentanti di questi ultimi. E' bene anche ribadire che informative sulle attività degli uomini politici - sempreché non interessino la sfera della sicurezza del Paese - non risultano in nessun caso di competenza del Servizio, e pertanto, quando invece vi si riscontrano affannose ricerche di informazioni sulle attività politiche di costoro, tali condotte non possono non determinare una grave ombra sulla legalità repubblicana.

Qui di seguito alcuni oggetti delle informative che Cogliandro inviava a Santovito: appunto n.309 - datato 5.9.79 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Roma - incontro Andreotti - Forlani"; appunto n.319 - datato 8.9.79 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Roma - incontro del Presidente del Consiglio on. Cossiga e segretario del PCI on. Berlinguer"; appunto n.320 - datato 8.9.79 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Incontro Craxi - Berlinguer"; appunto n.325 - datato 6.9.79 - all'oggetto "Quarto nome della vicenda Lockheed"; appunto n.328 - datato 11.9.79 - all'oggetto "Discorso di Berlinguer di domenica 16 settembre 1979 - anticipazioni"; appunto n.379 - datato 19.9.79 all'oggetto "Copia bozza discorso Cossutta alla consulta"; appunto n.599 - datato 17.11.79 - proveniente da "R/C 1" all'oggetto "Situazione politica (linea perseguita dall'on. Andreotti) - nella parte "restituzione" si legge "inviato al Sig. Direttore 1ª Divisione (CS informato) con foglio n.599/RC del 19.11.79 "sospeso per ordine del Capo"; appunto n.725 - datato 25.1.80 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Presidente Cossiga - aumento di popolarità"; appunto n. 728 - datato 26.1.180 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Senatore Vitalone - Attività"; appunto n. 747 - datato 4.2.80 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Senatore Vitalone - attività" "atti - restituito il 5.2.80"; appunto n.842 - datato 7.3.80 - proveniente da "R/C" all'oggetto "On. Mancini-attività" "atti"; appunto n.1329 - datato 30.8.80- proveniente da "R/C" all'oggetto "PSI - finanziamenti" "restituito il 2.9.80 - visto - inviato al Sig.Direttore 1ª Div. con promemoria nr.154 del 2.9.80 atti"; appunto n. 1464 - datato 27.10.80- proveniente da "R/C" all'oggetto "Aspirazioni di uomini politici verso la carica di presidente della Repubblica" "atti 28.10.80"; appunto n.1531 - datato 1.12.80 - proveniente da "R/C" all'oggetto "Generale Giudice - rapporti con il PCI" "le minute dell'appunto sono state ritirate dal Capo - ore 13.15 del 3.12.80"; appunto n.1895 - datato 30.4.81 - proveniente da "R/C" all'oggetto "PSI - situazione" "atti 6.5.81 (ordine Capo) copia al Generale Ferrara"; appunto n.1896 - datato 30.4.81 - proveniente da "R/C" all'oggetto "PSI - sinistra socialista - rapporti con il PCI" "atti 6.5.81 (ordine Capo) copia al Generale Ferrara"; appunto n.1898 - datato 30.4.81-

proveniente da “R/C” all’oggetto “Rapporti PSI-PCI” “atti 6.5.81 (ordine Capo) copia al Generale Ferrara”; appunto n.1899 - datato 30.4.81 - proveniente da “R/C” all’oggetto “PSI – situazione” “atti 6.5.81 (ordine Capo) copia al Gen Ferrara”; appunto n.1904 - datato 4.5.81 - proveniente da “CS1” all’oggetto “Ferraro Liliana” “restituito dal Capo al Dr. Masina, per essere rielaborato”.

Devono essere condivise, peraltro, le valutazioni espresse dal PM su questo archivio: “La maggior parte degli appunti (raccolti in 483 pratiche) redatti in tale maniera da Cogliandro sono stati distrutti senza formalità in epoca che non è stato possibile accertare, così come ignoti sono rimasti gli autori della distruzione. Certamente essi esistevano ancora nel 90, se in relazione alla distruzione del carteggio si poteva scrivere: “Altri fascicoli/pratiche, sempre relativi a uomini pubblici (politici e non), facenti parte di un carteggio informale del disciolto Raggruppamento Centri CS, sono tuttora in corso di esame e se ritenuto necessario quanto prima saranno segnalati per una eventuale distruzione”.

Ciò implica anche che i fascicoli non furono distrutti nel 1987, in esecuzione dell’ordine impartito da Martini il 26 agosto di quell’anno, di eliminazione di tutti i fascicoli attinenti a uomini pubblici. Di essi è però rimasta traccia in due registri sequestrati presso il Raggruppamento Centri CS, concernenti la registrazione di 2278 “appunti riservati” concernenti il periodo gennaio 79/giugno 82. Dai registri risultavano due fascicoli concernenti il MiG23 e la vicenda di Ustica, entrambe distrutti.

Nel fascicolo Ustica dovevano esser raccolti almeno due appunti (n. 1211 e 1213) che risultano esser stati inoltrati, giacché nella sezione dei registri riservata alla destinazione degli atti vi è apposta la corrispondente annotazione. Si dovrebbe trattare infatti dei due appunti trasmessi nel luglio alla 1^a Divisione e di cui s’è già trattato. Quello concernente il MiG libico avrebbe dovuto contenere almeno una nota (registrata al n. 1265, che non risulta trasmesso alle articolazioni del Servizio).

Per la figura degli estensori, per quella dei destinatari e principalmente per la natura degli oggetti trattati, tutti concernenti attività o uomini politici, non può condividersi il giudizio negativo dato dal Comitato di Controllo dei Servizi. Riprova dell’importanza è di certo la loro distruzione. Esempio di argomenti che avrebbero meritato di essere approfonditi quello dell’esistenza di fascicoli di magistrati destinati a carriere in archivi di partiti.

L’annotazione sul registro si presta a due, alternative, interpretazioni.

Si premette che il documento viene annotato come proveniente da R/C (e cioè dallo stesso Raggruppamento) il 20 luglio, con oggetto “Aereo (MiG23) di costruzione sovietica, in dotazione alle FFAA libiche, precipitato in Calabria” ed essere posto agli “atti” il giorno successivo; non risulta alcuna tramitazione verso altri Organi.

Il 22 luglio il Raggruppamento Centri CS invia una nota (nr.4742/RC di protocollo) alla 1a Divisione, con la quale si trasmette un appunto datato 21 luglio, nel quale si dà conto di una nota verbale raccolta il giorno precedente nell’Ambasciata libica. Di questo appunto si è già innanzi discusso.

Le date non coincidono esattamente, giacché l’appunto reca la data del 21 luglio e di conseguenza non dovrebbe essere pervenuto il giorno precedente. Tuttavia, la coincidenza temporale può far ritenere che agli atti sia stata inviato un appunto, riguardante la raccolta della nota verbale nell’Ambasciata, da parte del funzionario che lo aveva ricevuto. Questo appunto, inviato agli “atti” del Raggruppamento, dovrebbe esser stato distrutto; il suo contenuto dovrebbe però esser stato trasfuso nell’appunto del 21 luglio, poi inviato il giorno successivo alla 1ª Divisione.

Contro questa interpretazione, per così dire, benevola, vi sono però tre dati di fatto. Il primo è che le date non coincidono, come s’è detto. Il secondo è che l’appunto del 21 luglio, trasmesso il 22, è originato dal Centro CS4. Questo effettivamente dipende dal Raggruppamento Centri CS, ma ogni volta che vi è un atto originato da un Centro dipendente, questo viene annotato con siffatta indicazione (ad esempio, si vedano nella stessa pagina del Registro gli atti n. 1259, 1260, 1261, 1263, 1264). E’ vero però anche che sulla minuta della nota di trasmissione del 22 luglio sono annotati a matita e a timbro riferimenti al CS4 (“CSIV - Atti - 23 luglio 1980”); vi è quindi quanto meno un interesse del Centro nel momento in cui si archivia la minuta.

Infine, l’oggetto dell’appunto è differente significativamente da quello apposto sull’appunto del 21 luglio (“Nota preparata ieri, 20 luglio, nell’ufficio del capo dell’Ambasciata libica a Roma, relativa all’aereo libico penetrato nello spazio aereo italiano, da trasmettere presumibilmente alle autorità italiane”).

Di conseguenza, non è possibile accertare definitivamente se all’indicazione “atti” corrisponda una valenza alternativa rispetto alla trasmissione ad altre articolazioni del Servizio; vi sono però elementi indizianti in tal senso”. Anche la distruzione di carteggio riferibile ad inchieste giudiziarie in corso ingenera sospetti sul contenuto delle note

distrutte. La distruzione delle due pratiche relative al DC9 Itavia ed al MiG libico é stata una grave iniziativa da parte del Servizio.

Va rilevato che se tale carteggio fosse stato raccolto nell'ambito dei compiti istituzionali del Servizio, probabilmente, sarebbe confluito nelle pratiche correnti dell'archivio del Raggruppamento Centri CS; pertanto, poichè ciò non è avvenuto la raccolta di queste informazioni non rientrava sicuramente nei compiti istituzionali del Servizio. Difatti, una volta esaminato dal Servizio, l'“Archivio Cogliandro” é stato parzialmente distrutto, e solo incidentalmente è stato portato alla luce. (v. requisitoria PM 31.07.98).

7. Il Centro CS di Verona.

Di somma rilevanza la documentazione originata dal Centro CS di Verona. Proprio da essa nasce l'interesse per la vicenda dei piloti istruttori provenienti dall'AM in Libia. Questo Centro con missiva classificata “Segreto” datata 25 ottobre 80, a firma del comandante del Centro, Vitaliano Di Carlo, trasmette un appunto, contenente notizie fornite da “fonte attendibile da cautelare al massimo”. Nell'appunto si fa riferimento all'utilizzazione - da parte di velivoli militari libici per addestramento e ricognizione che partivano dall'aeroporto militare libico di “El Labrar” - di aeroporti jugoslavi raggiungibili attraverso una rotta interessante il Mediterraneo centrale, lo Ionio ed il basso Adriatico. Tale aerovia - si aggiunge - non sarebbe interamente coperta dalla rete radar italiana a causa di alcune zone cieche dovute alla particolare orografia. L'appunto continua precisando che “Nel giugno 80 dal citato aeroporto di El Labrar era partito - per missione imprecisata - il MiG23 libico pilotato dal capitano Azzdin Fdal Kalil i cui rottami vennero rinvenuti sul costone roccioso di Castelsilano (CZ)”.

Le informazioni contenute nell'appunto vengono messe in relazione, sempre dal Centro CS di Verona: 1 - alla ipotesi di collisione, a suo tempo formulata, in occasione dell'incidente di Ustica; 2 - alla attendibilità della fonte che, seppur occasionale, é da ritenere molto qualificata (ufficiali piloti della base di “El Labrar”); 3 - al fatto che in Libia risultavano impiegati numerosi Ufficiali piloti dell'Aeronautica Militare italiana dimissionari, certamente a conoscenza della consistenza e ubicazione delle “zone cieche” della Difesa aerea nazionale; 4 - alle carenze funzionali della Difesa Aerea “di ordine strutturale, prevalentemente organiche, e di risposta operativa

che, se dovessero protrarsi nel tempo, potrebbero indurre una perdita di efficacia della “difesa aerea” difficilmente sanabile” così come risulta evidenziato in una precedente informativa del medesimo Centro.

L'ipotesi formulata dal Centro CS di Verona di una eventuale relazione tra la citata rotta e l'incidente al DC9 dell'Itavia, non fu presa in considerazione dalla Direzione del Servizio (così si legge in un appunto interno datato 25.11.86 sull'analisi dell'attività svolta dal Servizio in direzione dell'evento) a causa della distanza intercorrente tra le zone interessate. Furono soltanto informati la 2ª Divisione, la 3ª Divisione e il 2º Reparto del SIOS/A.

Va precisato che, sia alla 2ª Divisione che al SIOS/A, le informazioni del Centro CS di Verona sono state trasmesse dal Servizio depurate dalle considerazioni e connessioni con la caduta del DC9 dell'Itavia e con quella del MiG libico. Tale depurazione costituisce un'ulteriore prova che le connessioni tra i due eventi, già ipotizzate dal Servizio a luglio del 1980, non dovessero uscire fuori del circuito della 1ª Divisione e della Direzione del Servizio.

Si deve rilevare che in un biglietto senza data, allegato alla missiva di Verona, si legge “originale - 1ª - Ap.to data successiva a trasmis. - togliere promemoria”. L'ignoto autore dell'annotazione dispone che venisse tolto il promemoria, cioè proprio la parte che riferisce della connessione con il DC9 dell'Itavia. Non è stato possibile, tuttavia, risalire nè all'autore dell'annotazione nè alla data in cui essa è stata apposta.

Questa anomala gestione della notizia pervenuta dal Centro CS di Verona è di somma gravità. Una notizia così rilevante sotto il profilo informativo e della sicurezza del Paese, che metteva in relazione il MiG libico con il DC9 Itavia, doveva assolutamente esser portata a conoscenza della Magistratura che indagava sul disastro del DC9 Itavia.

Deve poi osservarsi che anche in questa vicenda si rileva la presenza di Masci. Infatti sull'appunto di Verona ben si rileva innanzitutto l'annotazione a matita di pugno di Notarnicola “p.p.” (prego parlarvene). Immediatamente sotto si rileva altra annotazione sempre a matita: “Masci-Ferraro parliamone prima noi”. Nella parte destra della missiva si rileva un'altra annotazione a matita di pugno di Masci “Classificare e ridarmi”.

Va da ultimo anche rilevato che copia della nota di Verona è inserita nel fascicolo relativo al MiG libico, evento espressamente richiamato nell'appunto, mentre viene omesso di inserirne ulteriore copia in quello relativo al DC9 Itavia, evento anche questo citato nel promemoria allegato alla missiva.

Ma l'attività informativa del Centro CS di Verona non termina con l'appunto del 25 ottobre. Il Centro - che deve disporre di ottime fonti - ritorna in argomento con missiva del 21 novembre 80. In essa si precisa che nell'accordo tra la Libia e la Jugoslavia l'uso di basi per velivoli militari libici sarebbe il corrispettivo jugoslavo alla concessione da parte libica di particolari agevolazioni per una penetrazione economica in quel mercato.

Le notizie giunte da Verona verranno portate all'attenzione del Direttore del Servizio soltanto il 3 febbraio 81 con un sintetico appunto in cui, dopo aver sottolineato che le notizie sull'“accordo segreto libico-jugoslavo” erano state già diramate sia al SIOS/A che alla 2^a Divisione, si chiede di valutare l'opportunità di trasmettere le notizie nel frattempo giunte ad ulteriore conferma dell'esistenza dell'accordo, al Ministro della Difesa, al CESIS, al Capo di SMD ed ai SIOS di Forza Armata. Anche questo appunto viene redatto come usualmente da Masci, firmato da Notarnicola e siglato dal Direttore del Servizio, Santovito.

Il 6 febbraio 81, pertanto, le notizie fornite dal Centro CS di Verona - nel frattempo confermate dalla 2^a Divisione nella parte relativa all'esistenza dell'accordo libico-jugoslavo - con missiva a firma del Direttore del Servizio vengono trasmesse - anche queste depurate dalle considerazioni e dalle connessioni con il disastro di Ustica e con il MiG libico - al Ministro della Difesa, al Capo di Stato maggiore della Difesa ed ai SIOS delle tre Forze Armate.

Si deve immediatamente osservare che le considerazioni espresse e i collegamenti con i due eventi dovevano suggerire alla 1^a Divisione - ed in particolare al Masci che aveva seguito la vicenda in prima persona - la coincidenza tra l'attivismo di fine luglio, in cui i due eventi erano stati collegati, e le notizie fornite dalla fonte del Centro CS di Verona. Ma su ciò nulla, invece, scrive Masci, né tantomeno riferisce a quest'Ufficio nel corso degli esami testimoniali prima, degli interrogatori poi.

Va anche rilevato che nell'appunto di settembre 86 - come é stato già messo in evidenza sopra - viene precisato che al tempo dei fatti la connessione tra il corridoio e l'evento di Ustica non venne presa in considerazione a causa della distanza intercorrente tra le zone interessate. Questa considerazione non compare in nessun documento del Servizio. Pertanto si deve supporre o che sia stata omessa la trasmissione di ulteriori documenti sulla vicenda, o che la considerazione sia stata fatta a posteriori da chi ha redatto l'appunto analitico del settembre 86. Una considerazione del genere, comunque, non poteva non provenire da chi, al tempo dei fatti, aveva seguito la vicenda e che nel 1986 risultava ancora in organico alla 1^a Divisione. Tra costoro, Masci o Lombardo.

Ma altra significativa informativa giunge dal Centro CS di Verona con missiva datata 8 aprile 81. Anche in questa missiva la caduta del MiG libico viene ricondotta al mese di giugno 80. La missiva nasce nel quadro di una non meglio indicata “operazione Assan”, diretta a controllare le attività di un cittadino italiano sospettato di intrattenere non chiari contatti con cittadini libici.

In un appunto allegato alla missiva, diretto soltanto all'attenzione del Direttore della Divisione, viene fatto riferimento ad un non meglio indicato tenente colonnello dell'AM italiana, già in servizio a Villafranca. A dire del Centro di Verona gli incarichi ricoperti da quest'ultimo gli consentirebbero di conoscere “le maglie del sistema di difesa e di avvistamento radar nazionale e forse anche NATO” e “approntare i piani di volo per i piloti libici e siriani le cui azioni possono prevedere l'eventuale violazione dello spazio aereo italiano”. Quanto sopra - conclude l'appunto - viene messo in connessione con la caduta del MiG libico, che viene collocata, ancora una volta, “nel giugno 1980”. Il velivolo avrebbe avuto il compito di controllare il “corridoio aereo” del Tirreno dove esisterebbe uno dei più grossi “buchi” di sorveglianza radar.

Lo stesso Centro, nel medesimo appunto, adombra sospetti nei confronti di due ufficiali dell'AM, Gianstefani e Cugola, entrambi tenenti colonnelli che prestavano servizio in Libia.

Gianstefani, dopo aver premesso di non essere a conoscenza dei “buchi” della Difesa Aerea, ha escluso categoricamente di aver fornito notizie ai libici, ritenendosi fiero di ciò. Esclude che anche gli altri suoi colleghi di Villafranca, Cugola e Petrini, anch'essi presenti in Libia, possano aver fornito informazioni ai libici. Aggiunge anche di essersi meravigliato di non essere stato avvicinato dai militari del SIOS/A e del S.I.S.MI, osservando anche di non aver mai avuto sentore che qualcuno dei suoi colleghi presenti in Libia fosse stato avvicinato (v. esame Gianstefani Ivo, GI 18.04.97).

Nel frattempo altra informativa era stata trasmessa dal Centro CS di Verona alla 1ª Divisione con missiva del 18 novembre 80. L'informativa concerneva notizie fornite “da fonte qualificata d'ambiente, da cautelare al massimo” e forniva uno spaccato preoccupante sulle carenze della Difesa aerea nazionale. Sulla base delle notizie comunicate, la 1ª Divisione redigeva un appunto per il Direttore del Servizio all'oggetto “Incidenze negative sulla sicurezza militare”, datato 20 luglio 81, in cui la data di caduta del velivolo libico sulla Sila veniva indicata nel 14 luglio 80 ed il modello del velivolo in un MiG 25. L'appunto, come sempre risulta redatto da Masci e firmato per l'inoltro in salita da Lombardo. Ma su questa

particolare vicenda si rimanda alla parte dedicata alla vicenda del MiG libico.

A seguito di quanto sopra si é ritenuto necessario acquisire direttamente nella sede del Centro CS di Verona la documentazione sopracitata. Purtroppo il provvedimento non ha sortito alcun effetto. Proprio in questa occasione é stato possibile constatare che alla data del 6.12.89 erano stati distrutti 226.913 atti relativi a 21.875 pratiche concernenti la documentazione informativa prodotta dal Centro CS di Verona fino al 75. Un'ulteriore distruzione avvenuta il 17.03.94 portava alla distruzione di altre 2004 pratiche, relative agli anni dal 1975 al 1989.

Deve essere rilevato che nell'occasione é stata acquisita la documentazione concernente la richiesta di declassifica della missiva del Centro CS di Verona del 25 ottobre 80. Il Centro CS di Verona con foglio del 25 ottobre 89 esprime il proprio parere formulando “nulla osta” alla declassifica, ma sottolineando la necessità di cautelare la fonte della notizia “cui posizione rispetto at modalità ricezione notizia est delicata”. Se ne può perciò facilmente dedurre che a quella data il documento era ancora agli atti del Centro di Controspionaggio, e poiché era stato ritenuto di interesse per l'AG non doveva essere distrutto. Deve inoltre sottolinearsi come il Centro di Verona nel 1989 fosse ancora a conoscenza del nome della fonte. La necessità di cautelare la fonte non può trovare altra giustificazione.

Il responsabile del Centro CS di Verona, Fabio Polzot, ha dichiarato che il documento del 25 ottobre 80 costituiva l'atto 72 della pratica “12-12-10-1974”. I documenti contenuti in detta pratica prodotti dal Centro fino al 31.12.75 erano stati distrutti, così come risultava dal verbale del 6.12.89, mentre i rimanenti documenti avevano costituito l'atto 1 della pratica 312/10 anno 86 - fasc. 10/02767”; ciò nel quadro di una ristrutturazione dell'archivio disposta dalla Direzione del Servizio. La visione della pratica, però non portava al rinvenimento di alcuna documentazione. Tuttavia all'atto 1 di essa effettivamente annotata la seguente scritta “12-12-10-1974”, cioè gli estremi della pratica in cui era stato custodito il documento di cui sopra.

Il Capo Centro ha cercato di giustificare l'assenza della documentazione adducendo che si trattava, presumibilmente, di documentazione di notevoli dimensioni e che pertanto potesse essere stata tenuta, come é prassi, all'esterno della pratica. Ipotizza che la pratica “possa essere stata distrutta erroneamente, unitamente al resto della pratica 312 contenuta in un'unica copertina come risulta dal verbale di distruzione n. 12 datato 17.3.94”. Deve, invece, rilevarsi che la pratica 312/10 non ha trovato riscontro tra le pratiche distrutte e citate nel verbale di cui sopra. Medesime

considerazioni sono state espresse dal Capo Centro, in relazione al foglio del 18 novembre 80 ed a quello del 6 aprile 81. Anche questi “presumibilmente”, dichiara Polzot, sono stati distrutti (v. rapporto DCPD del 16.09.95).

Deve anche rilevarsi che oltre a non essere stato compilato nessun elenco dettagliato della documentazione distrutta, in special modo per i documenti classificati “segreto”, gli stessi dall'esame dei registri di protocollo non risultano distrutti (la normativa prevede che ad ogni documento distrutto venga apposta sul registro di protocollo la relativa timbratura “Distrutto in data”). L'anomala, anzi gravissima situazione riscontrata presso quel Centro è stata portata a conoscenza del Comitato Parlamentare di Controllo dei Servizi di Informazione con missiva del 10.01.96.

Dalle dichiarazioni di Luigi Foglia, funzionario del Centro CS di Verona dal 90 al 96, emerge che la distruzione della documentazione negli anni 90 venne decisa dal Capo Centro, Polzot, e dal segretario Cinotti. Foglia aggiunge di aver diretto le operazioni di distruzione. Ricorda di aver distrutto pratiche relative alla questione Alto-Atesina, alle Brigate Rosse, ai visti di ingresso, alle segnalazioni di agenti sospetti ed altro. Esclude di aver letto, distrutto o fatto distruggere pratiche relative a questioni collegate alla vicenda di Ustica. Osserva che a seguito della visita al Centro di questo GI, la struttura è stata sottoposta a ispezione da parte della Direzione del S.I.S.MI. Alla fine dell'ispezione Foglia ha dichiarato di aver ricevuto un “richiamo” da parte del Direttore del Centro, per non avere osservato le disposizioni sulle metodologie di distruzione (v. esame Foglia Luigi, GI 06.12.96).

In relazione alla vicenda dei “buchi” della nostra Difesa Aerea deve rammentarsi che il Centro CS di Padova con missiva del 10 marzo 81 trasmise alla 1^a Divisione una informativa datata 5 marzo 81 in cui segnalava: “1. Fonte occasionale di cui non si è in grado di valutare l'attendibilità, ha casualmente ascoltato una conversazione tra un ufficiale della aeronautica tedesca ed altra persona, durante la quale l'ufficiale asseriva che l'aereo libico precipitato in Calabria era riuscito ad eludere i radar italiani in quanto era a conoscenza delle zone italiane scoperte. 2. Tali “zone scoperte” sarebbero segnate su carte segretissime in dotazione alla NATO e sarebbero state fornite ai libici da un non meglio identificato Buono, capitano dell'Aeronautica Italiana che si trovava in Libia per motivi non noti.”

Il 2° Reparto dello SMA interessato al riguardo, risponde con missiva del 28 aprile successivo, comunicando alla 1^a Divisione del S.I.S.MI che

non esiste alcun capitano Buono, Buoni, o Buona. All'uopo fornisce indicazioni su alcuni ufficiali aventi come casato, Buono, due ancora in servizio e tre in congedo.

Gli accertamenti disposti, da una parte dalla 1^a Divisione, e dall'altra dal SIOS, sono stati a dir poco superficiali. Sarebbe bastato consultare l'elenco dei piloti che si erano recati in Libia come istruttori per conto dell'ALI, per riscontrare la presenza del capitano Bono che, per assonanza, avrebbe dovuto quanto meno portare ad un controllo di sicurezza. Nulla, invece, è stato fatto.

Deve anche rilevarsi che dagli atti dello Stato Maggiore del S.I.S.MI Bono Gianfrancesco, cioè il pilota che nel 79 risulta essere stato in Libia per conto dell'ALI, era stata una fonte della 2^a Divisione del S.I.S.MI.

8. Le dichiarazioni dei funzionari del Centro CS di Verona.

Al tempo dei fatti il Centro di Verona era diretto dal maggiore Vitaliano Di Carlo. Questi ha dichiarato che le notizie sull'accordo segreto tra la Libia e la Jugoslavia giungevano da fonte occasionale, curata dal segretario operativo del Centro, Vito Di Donna, deceduto. Il medesimo si dice certo che al Centro CS di Verona risulta conservato un promemoria interno (v. esame Di Carlo Vitaliano, GI 21.02.91).

Di Carlo precisava che il riferimento al velivolo MiG23 partito dall'aeroporto di El Labrar nel giugno 80 è stato inserito nell'appunto sempre sulla base delle notizie acquisite dal Di Donna, e di non aver rilevato, al tempo, l'incongruenza. Di Carlo aggiunge anche un particolare rilevante: "Toccava alla Divisione analizzare i contenuti ed eventualmente segnalare eventuali incongruenze. Ciò - aggiunge - mi sembra che non avvenne, in quanto non ricordo eventuali richieste di precisazioni della 1^a Divisione sulla data del rinvenimento del MiG" (v. esame Di Carlo Vitaliano, GI 07.09.95).

Le dichiarazioni di Di Carlo hanno trovato puntuale conferma in quelle del segretario del Centro di Verona, Sergio Cinotti. Questi ha riferito che dopo il disastro al DC9 Itavia la 1^a Divisione informò il Centro dell'accaduto, chiedendo di acquisire eventuali notizie di interesse. Venne attivato, pertanto, il settore operativo. Da questo settore giunse una informativa in cui venivano evidenziate alcune lacune della nostra Difesa Aerea. Nel medesimo appunto veniva messo in connessione l'episodio del MiG libico con la vicenda del DC9 Itavia. L'appunto - aggiunge - venne stilato direttamente dal sottufficiale che aveva appreso la notizia dalla fonte,

cioè Di Donna, e portato in salita fino al Direttore del Centro che, senz'altro, rielaborò l'appunto.

Ma Cinotti aggiunge anche un ricordo del colloquio che ebbe proprio con Di Donna sui contenuti di quanto aveva appreso: “Io ebbi a parlare direttamente con il maresciallo della valenza dell'appunto che aveva fatto ed egli confermò che si trattava di una notizia eclatante ricevuta dalla fonte. La notizia era eclatante in quanto metteva in relazione la caduta del MiG libico con quella del DC9 dell'Itavia”. Altro particolare di rilevante interesse: “Il maresciallo (Di Donna) in particolare mi rivelò che la fonte gli aveva detto che per violare lo spazio aereo italiano il MiG aveva sfruttato la copertura della rotta del DC9 Itavia collocandosi sotto la fusoliera di questo secondo velivolo”.

Invero nessun riferimento a questo scenario si rileva dagli atti trasmessi dal Centro CS di Verona alla 1ª Divisione ed acquisiti in questo processo. Chiesto al Cinotti se nel corso della conversazione con Di Donna questi gli avesse fatto cenno ad interventi censori sul contenuto delle notizie apprese, chiarisce “sulla base della mia esperienza che verosimilmente sono intervenuti Organi Centrali del Servizio...Non posso dire se intervenne nella vicenda il Capo Centro se non nelle modalità che ho già detto, cioè attraverso gli Organi Centrali”.

Quanto al maresciallo Di Donna riferisce che era una persona molto riservata, ma che “il tenore della conversazione tra me ed il povero Di Donna quando mi ha parlato del MiG e del DC9 Itavia era una sorta di sfogo personale” (v. esame Cinotti Sergio, GI 23.01.97).

Posto a confronto con il suo ex Capo Centro, Di Carlo, l'atto non raggiunge effetti positivi. Cinotti conferma le dichiarazioni rese, Di Carlo nega invece di aver mai letto di alcuna connessione tra il DC9 dell'Itavia e il MiG libico. Aggiunge che se fosse venuto a conoscenza di notizie di tal genere, non avrebbe mancato di segnalarle alla 1ª Divisione. Escludeva interventi censori sull'appunto di Di Donna (v. confronto Di Carlo-Cinotti, GI 18.04.97).

Deve stimarsi che sia Di Carlo che Cinotti, riguardo alla conoscenza del nome della fonte del solo Di Donna, non sono credibili. Come è stato già rilevato, il Centro CS di Verona nell'89 si preoccupa, nel comunicare il proprio nulla osta alla declassifica del documento del 25 ottobre 80, della necessità di tutelare la fonte delle notizie. E' perciò evidente che il Centro di Verona fosse a conoscenza del nome della fonte, come è chiaro che abbia ritenuto di non segnalarla né comunicarla a quest'Ufficio. Si tratta di iniziativa gravissima. In questo modo il Servizio pur non opponendo alcun segreto, ma distruggendo gli atti - se mai sono stati distrutti - e non

comunicando il nome della fonte, ha di fatto, in forma alquanto anomala, reso impossibile l'accertamento della verità su questi punti.

Notarnicola, anch'egli non apporta alcun contributo nella vicenda. Nulla di rilevante dice sui documenti elaborati dal Centro CS di Verona. Dichiarò di non ricordare alcun documento proveniente da Verona, che avesse indicato come data di caduta del MiG il mese di giugno 80 anziché luglio. Osserva che aveva molta fiducia nel Capo Centro di Verona, Di Carlo. Solo dopo aver preso visione delle informative del Centro di Verona, le riconosce asserendo –ma non è credibile - che potrebbe non aver notato la nota che fa riferimento al giugno del 1980 come mese di caduta del MiG libico (v. interrogatorio Notarnicola Pasquale, GI 10.04.97).

Tra i vari tentativi di impedire la trasmissione della documentazione del Servizio a questo Ufficio va ricordato quello del Direttore della Direzione Consulenza Giuridica del S.I.S.MI, Giorgio Lehmann. Questi redige un appunto per il Direttore del Servizio in data 20 luglio 87, in cui dopo aver richiamato le richieste avanzate da quest'Ufficio, e premettendo che dall'esame del carteggio in possesso al Servizio sulla vicenda del DC9 e del MiG libico “non emergono notizie di effettivo interesse per il magistrato procedente, in quanto l'attività informativa svolta dal S.I.S.MI non ha sinora consentito di acquisire elementi idonei alla determinazione delle cause del disastro, anche se si rilevano informative sull'esistenza, verificata solo parzialmente, di un'attività di volo di aerei militari libici nell'area del Mediterraneo Centrale contigua a quella dell'incidente”, afferma che “non sembra tuttavia opportuna l'eventuale comunicazione all'AG dell'informativa a suo tempo originata dal Servizio sul presunto accordo seguito tra Libia e Jugoslavia, attese le possibili complicazioni di carattere internazionale”.

Il documento continua precisando che, per quanto concerne l'incidente al MiG libico, le notizie in possesso del Servizio “escluderebbero eventuali connessioni tra detto episodio e il disastro di Ustica”. Lehmann conclude suggerendo di “evitare di esibire documentazione attinente attività informativa propria del Servizio”. In calce al documento si rileva di pugno del Direttore del Servizio la seguente annotazione: “Sì”.

Questi comportamenti hanno portato grave nocimento all'inchiesta. Al giudice non sono stati trasmessi documenti di grande interesse per l'inchiesta, che se tempestivamente inviati avrebbero sicuramente attirato l'attenzione dell'inquirente e di certo ne sarebbe derivata l'acquisizione presso il Centro CS di Verona di quegli originali dai quali - non é da escludere - si sarebbe potuto giungere alla identificazione della fonte della notizia che aveva messo in relazione i due episodi.

Lehmann, che per il suo ruolo di filtro delle informazioni richieste dall'Autorità Giudiziaria, riceverà comunicazione giudiziaria dal GI di Venezia nell'ambito del procedimento penale cosiddetto "Argo 16", sentito da quest'Ufficio si giustifica asserendo di aver ritenuto non opportuno inviare le informative sul presunto accordo tra Libia e Jugoslavia in quanto l'accordo non risultava accertato. Osserva che l'appunto, prima della visione al Direttore del Servizio era stato letto dal Capo di Stato Maggiore, generale Rosa, che lo aveva approvato.

9. Il ruolo del Centro CS di Firenze.

Un ruolo di rilievo nelle indagini sulla vicenda di cui è processo è ascrivibile al Centro CS di Firenze ed in particolare al Capo Centro, colonnello Federigo Mannucci Benincasa. Mannucci Benincasa, ufficiale dell'Arma dei CC, ha prestato servizio nel Servizio Informativo Militare dal 63 al 7 luglio 93 - (SIFAR-SID-S.I.S.MI), ricoprendo l'incarico: - dal 63 al giugno 71, di ufficiale addetto al Centro CS di Padova; - dal giugno 71 al marzo 91, di Capo Centro CS di Firenze; - dal marzo 91 al luglio 93 (mese in cui lascia il servizio), di funzionario a disposizione del Capo Reparto presso la Direzione del S.I.S.MI. L'interesse sulle attività del Centro CS di Firenze e sul soggetto trae origine: - dalla competenza territoriale che il Centro CS del S.I.S.MI di Firenze aveva sul conto delle attività di Marco Affatigato, estremista di destra di Lucca, falsamente indicato con una telefonata anonima come presente a bordo dell'aereo dell'Itavia;

- dalla trasmissione alla 1^a Divisione del S.I.S.MI di una informativa allegata al foglio del Centro CS di Firenze nr.5704 datato 18 luglio 81, in cui si riferiva che a bordo dell'aereo dell'Itavia doveva trovarsi anche il magistrato fiorentino, Giovanni Tricomi, che solo "all'ultimo momento" decideva di rinviare la partenza; così congetturando come causa del disastro la finalità di un attentato al DC9 Itavia il cui obiettivo sarebbe stato il magistrato fiorentino;
- dalla singolare coincidenza della pubblicazione alla fine di luglio del 1981 sul periodico "Critica Sociale" - a pochi giorni dalla trasmissione dell'informativa del 18 luglio alla Centrale - di un servizio dal titolo "Il Grande Labirinto" a firma di Andrea Pamparana, in cui si faceva cenno - in relazione alla caduta del DC9 Itavia - al mancato viaggio di un giudice a bordo dell'aereo che aveva "disdetto la prenotazione mezz'ora prima della partenza";

- dai contatti intercorsi prima della pubblicazione dell'articolo tra Mannucci Benincasa (capitano Manfredi), il giudice bolognese Gentile, il capitano Pandolfi dell'Arma dei CC di Bologna ed i giornalisti Giovine e Pamparana di "Critica Sociale";
- dalle dichiarazioni che il generale Notarnicola aveva reso in data 21.11.89 alla Commissione Parlamentare d'Inchiesta sulle stragi, secondo cui alcuni giorni dopo l'evento il Capo Centro CS di Firenze ebbe a dirgli che la possibilità di un attentato non era da scartare, dato che sull'aereo avrebbe dovuto viaggiare un giudice in missione in Sicilia per indagini;
- dalla collaborazione che Mannucci Benincasa intratteneva con l'allora capitano Umberto Nobili del SIOS/A di Firenze.

Prima di passare ad esaminare nel dettaglio queste vicende è opportuno, al fine di meglio comprendere la figura dell'indiziato, tracciare una breve esposizione degli avvenimenti di cui lo stesso risulta essere stato protagonista.

A tal fine si riportano alcuni brani della sentenza-ordinanza del GI di Bologna del 3.02.94 relativa al procedimento penale sull'attentato all'Italicus ed alla stazione ferroviaria di Bologna, concernenti Mannucci Benincasa: "Non é un fatto comune che il capo di un importante organismo del controspionaggio militare decida, di concerto con un ufficiale del servizio informativo dell'aeronautica, di inviare una lettera anonima al giudice istruttore di un processo per strage, adombrando responsabilità del gran maestro di una loggia massonica segreta; né é comune che, con una telefonata ed uno scritto, anch'essi anonimi, indichi il suddetto gran maestro come implicato nell'omicidio di un giornalista; e, ancora, non é nella prassi consueta che il capo di un centro di controspionaggio si ingerisca in varie maniere nel processo relativo ad una strage (avvenuta in un territorio estraneo alle sue competenze), ad esempio interessandosi alla composizione dell'esplosivo usato e trasmettendo informazioni in merito al direttore del servizio di appartenenza senza alcuna autorizzazione da parte del giudice; oppure presenziando al rinvenimento di esplosivi, armi ed altri oggetti che si riveleranno il mezzo utilizzato per imbastire una delle più allucinanti operazioni di depistaggio nella storia dello stragismo; oppure ancora in altre maniere di cui si dirà oltre. Né, infine, é normale che, avendone l'opportunità, non si adoperi per la cattura di un pericoloso latitante, assicurandogli così la libertà."

Gli anonimi cui si riferisce il giudice di Bologna sono quelli inviati da Mannucci Benincasa e dall'allora capitano Nobili del SIOS/A, nel 79, al Procuratore della Repubblica di Roma, per l'omicidio Pecorelli, e nel 1981, al giudice Istruttore di Bologna, per la strage alla Stazione ferroviaria. In

entrambi, la responsabilità degli eventi delittuosi veniva fatta ricadere su Licio Gelli.

A proposito di Licio Gelli, il comportamento di Mannucci Benincasa non é apparso assolutamente chiaro. E' sufficiente ricordare che già dal '72, il Mannucci Benincasa aveva acquisito elementi sufficienti a ben definire la sua figura, quantomeno sotto il profilo della sicurezza, ma tali elementi non erano comunicati alla Direzione del Servizio bensì conservati "in sonno" nella pratica di Gelli del Centro CS di Firenze. E nel momento in cui la Direzione - nel '73 - chiedeva informazioni sul personaggio Mannucci Benincasa rispondeva, a oltre un anno dalla richiesta, fornendo un'immagine di Gelli non corrispondente a quella che, invece, emergeva dagli atti in suo possesso. Ed allo stesso generale Maletti, Capo del reparto "D", da cui dipendeva e dal quale era stato nominato Capo Centro di Firenze in sostituzione di Viezzer, nominato Capo della Segreteria del "D", non trasmetteva le informative che aveva acquisito su Gelli, ma inviava, con lettera personale, una vecchia informativa cd. "Cominform", la quale, comunque, era già nella disponibilità dello stesso Maletti perché agli atti del "D".

Altra vicenda in cui risulta coinvolto Mannucci Benincasa é quella concernente l'estremista di destra Cauchi Augusto, con il quale Mannucci Benincasa aveva avuto rapporti nel '74 e '75 a cavallo della emissione di un mandato di cattura nei confronti dell'estremista. A distanza di tempo dagli eventi il giudice Istruttore di Firenze, che aveva chiesto al Mannucci Benincasa di rivelare il nome della fonte che lo aveva messo in contatto con Cauchi, si era visto opporre - dal Servizio e successivamente dal Presidente del Consiglio - il segreto di Stato. Secretazione del nome della fonte, richiesta insistentemente da Mannucci Benincasa alla 1ª Divisione che a sua volta chiederà all'ammiraglio Martini, Direttore del Servizio, di mantenere la copertura "ad ogni costo".

Altro evento meritevole di essere menzionato è quello relativo ai contatti di Mannucci Benincasa con Osmani Guelfo, noto falsario che dal '93 inizia a collaborare con le AA.GG. di Bologna e Milano, fornendo utili elementi concernenti, tra l'altro, la nota provocazione di Camerino. Questi riferiva di aver conosciuto Mannucci Benincasa nel '71 a seguito di presentazione del capitano D'Ovidio, che gli aveva anche fatto conoscere il capitano Labruna. Osmani dichiarava che la collaborazione con Mannucci Benincasa, del quale conosceva l'effettivo ruolo all'interno dei Servizi informativi, si estrinsecava soprattutto nella fornitura di passaporti e carte d'identità false, e che per le sue capacità, era da Mannucci Benincasa chiamato "Raffaello". Aggiungeva, tra l'altro, di essere stato da sempre

convinto che regista della provocazione di Camerino fosse stato il Mannucci Benincasa.

Scrivo in proposito il GI di Milano nella sentenza-ordinanza del 18 marzo 95: “Anche la “collaborazione” richiesta ad Osmani per oltre quindici anni dal Capo Centro del CS di Firenze, colonnello Federigo Mannucci Benincasa è una circostanza inquietante e indicativa del ripetersi, tramite la continua acquisizione di documenti italiani ed esteri contraffatti, di operazioni “coperte” ed illecite che il colonnello Mannucci, indiziato anche per i depistaggi relativi alla strage di Bologna ed all'abbattimento del DC9 a Ustica, non ha voluto in alcun modo spiegare (v. confronto Osmani-Mannucci, GI Bologna 02.05.94) limitandosi ad ammettere di conoscere e di frequentare da molto tempo Guelfo Osmani, non si comprende a qual fine se non quello indicato dallo stesso Osmani, falsario di professione e battezzato dal Mannucci con il nome in codice Raffaello. Del resto il nome Raffaello compare più volte nelle agende, anche di epoca recente, sequestrate al colonnello Mannucci Benincasa e tale soprannome, era stato attribuito a Guelfo Osmani proprio da Mannucci Benincasa in considerazione della sua particolare perizia nella falsificazione di documenti”.

Per completare il quadro d'insieme delle vicende di Mannucci Benincasa, si deve ricordare che egli è stato ritenuto responsabile dell'occultamento di quelle armi e munizioni da guerra rinvenute il 3.03.93 a Firenze, in un appartamento sito in via S.Agostino nr.13, di proprietà del marchese Lotterenghi Della Stufa, e nella disponibilità di esso Mannucci Benincasa, come base riservata del Centro di Controspionaggio. Sulla vicenda recentemente è intervenuta in data 23 aprile 97 la sentenza del Tribunale di Firenze che ha condannato Mannucci Benincasa alla pena di anni 3 di reclusione per detenzione illegale di armi.

Dopo questo breve excursus si deve passare all'esame di quei fatti che interessano direttamente questo procedimento penale. Mannucci Benincasa è stato al centro di varie illazioni su una sua non estraneità alla nota telefonata pervenuta alla redazione romana del “Corriere della Sera” il 28 giugno 80 con riferimento alla presenza a bordo del DC9 Itavia dell'estremista di destra Marco Affatigato che doveva compiere una non meglio indicata missione a Palermo. In realtà non esistono al riguardo indizi di qualche rilievo, o altre evidenze né tanto meno riscontri documentali. Resta però, una certa analogia tra la telefonata anonima fatta al giornale e quelle altre iniziative similari, di cui s'è detto, queste documentate e accertate, rivolte dal soggetto e dal colonnello Nobili ai magistrati romani e

bolognesi in relazione rispettivamente all'omicidio Pecorelli e alla strage di Bologna del 2 agosto.

Mannucci in una memoria sequestrata nel corso della perquisizione domiciliare effettuata nel maggio 93 su decreto dell'AG di Bologna scrive che “non ha mai diffuso, e tanto meno in via anonima, false notizie nei confronti Marco Affatigato” e di aver inserito il nome in due rapporti:

- il primo, datato 18 luglio 81 - di cui si parlerà più innanzi - in cui segnalava alla propria Centrale la circostanza che sull'aereo avrebbe dovuto viaggiare il GI di Firenze, Vincenzo Tricomi, evidenziando, nel contesto, che la falsa propalazione della notizia che a bordo dovesse viaggiare Marco Affatigato potesse configurare un depistaggio;

- il secondo, datato 28 agosto 81, in cui trattava di una informativa, richiesta dalla AG di Bologna alla Centrale e concernente “ogni possibile risultanza su tutta una serie di situazioni concernenti la Toscana, con particolare riferimento alla lunga serie di attentati avvenuti nella tratta ferroviaria Firenze - Bologna richiesta della Centrale. In quella circostanza, fu richiamata la figura di Affatigato, non solo perchè tirato in causa, nella loro immediatezza, tanto per Ustica che nelle prime indagini sulla strage di Bologna, ma anche e soprattutto per le dichiarazioni rese, in tempi diversi, sia alla AG (FI) che alla stampa (Secolo XIX di Genova) sui possibili coinvolgimenti di poteri cosiddetti occulti toscani e l'eversione, sia di destra che di sinistra”.

L'elaborato, concludeva precisando di ignorare “da dove possa essere scaturita un'accusa così inverosimile ed illogica, anche a livello di mera illazione, attribuite allo scrivente sia la falsa propalazione del nome di Affatigato nella vicenda di Ustica, quando sono invece sicuramente noti e documentati i rapporti tra l'Affatigato stesso ed ambienti riferibili o in contatto a loro volta con altri organi di polizia e d'informazione, sia stranieri che nazionali, sia quella del suo coinvolgimento nella strage di Bologna, quando questo è determinato dal presunto riconoscimento dell'Affatigato da parte di un organo di polizia in un foto-kit fatto da altro organo di polizia”.

Mannucci Benincasa con missiva del 18 luglio 81 trasmetteva al Direttore della 1^a Divisione ed ai Capi Centro CS di Palermo, Bologna e Perugia, un rapporto in cui informava di aver appreso “casualmente, dallo stesso interessato” che a bordo del DC9 dell'Itavia caduto a Ustica avrebbe dovuto trovarsi il giudice Vincenzo Tricomi del Tribunale di Firenze, diretto in Sicilia per svolgere attività istruttoria concernente collusioni tra elementi di estrema sinistra (Prima Linea) e libici. Il magistrato “che aveva fatto fare la prenotazione per il volo citato, solo all'ultimo momento per alcune

circostanze fortuite decise di rinviare il viaggio provvedendo a disdire telefonicamente e scampando così, fortunatamente, al disastro”.

Dopo questa premessa, l'estensore del rapporto segnalava, dopo avere evidenziato che “le perizie sul disastro aereo avrebbero accertato che lo stesso non sarebbe dovuto ad avarie o guasti meccanici e tecnici, ma all'azione di un missile aria-aria o allo scoppio di un ordigno presumibilmente a tempo depositato a bordo dell'aereo”, che: - era ipotizzabile che la finalità dell'attentato fosse l'eliminazione fisica del giudice Tricomi allo scopo di bloccare lo sviluppo delle indagini; - le notizie dei motivi e delle modalità del viaggio in Sicilia del magistrato erano note soltanto ad un gruppo ristretto di persone della Procura, del Tribunale e della Digos di Firenze; - non appare estranea alla vicenda “il “depistaggio” attuato dopo il disastro con la propalazione della falsa notizia che a bordo dell'aereo viaggiava il noto Marco Affatigato, la cui figura tornerà alla ribalta nel successivo mese di agosto in ordine alla strage alla Stazione di Bologna”.

Al rapporto informativo il Centro CS di Firenze univa quattro allegati, costituiti da: - rapporto del maresciallo Mercaldo della Digos di Firenze concernente esiti ai suoi accertamenti relativi al contesto delle indagini disposte dal giudice Tricomi, datato 21 maggio 80; - un appunto anonimo privo di data e di altri riferimenti se non l'indirizzo così concepito: “Alla cortese attenzione del sig. Questore” riguardante anch'esso la situazione di Pantelleria; - un tabulato della società Itavia relativo al noto volo sul quale, insieme ad altri, figura il nominativo del giudice; - altro tabulato della società Itavia contenente la lista dei passeggeri e varie annotazioni dalle quali risultava la non presenza a bordo del giudice Tricomi.

Dalla documentazione acquisita dal Centro CS di Firenze relativa all'evento si rileva che l'appunto in questione era stato minutato già alla data del 2 giugno 81. Si rileva, peraltro, all'interno della pratica di Ustica una missiva dattiloscritta, senza data e riferimenti, in cui l'estensore trasmette a “Giorgio”: - un elenco delle prenotazioni per il volo I-Tigi dell'Itavia per Palermo; - un elenco delle persone che hanno preso l'aereo e che sono morte; - un elenco delle persone che hanno disdetto il volo e che non si sono presentate all'imbarco. La missiva conclude con la seguente affermazione: “Resta clamorosamente confermato, negli ambienti tecnici, che si tratta di esplosione non dipendente da difetti della macchina”. In calce alla stessa l'estensore scrive a mano: “La fonte, inutile dirlo, deve essere cautelata”.

Da tener presente che Mannucci Benincasa trasmetteva il rapporto alla 1^a Divisione: - in un'epoca assai distante dai fatti (giugno 80-luglio 81); - in un momento in cui il colonnello Notarnicola aveva lasciato l'incarico di

Direttore della 1ª Divisione venendo sostituito dal colonnello Lombardo; - in sospetta coincidenza temporale con il servizio giornalistico “Il Grande Labirinto” di “Critica Sociale”.

In un appunto interno della 1ª Divisione datato 19 agosto 81 diretto all'attenzione del Direttore responsabile, a quel tempo il colonnello Lombardo, si legge: “1. L'informativa del Centro Firenze ricalca il contenuto del noto articolo apparso su “Critica Sociale”, con qualche omissione rispetto alla stesura della bozza sequestrata dalla Magistratura di Bologna ed esibita anche ad appartenenti del Servizio in data 23.07.81. Peraltro, la pubblicazione dell'articolo venne preceduta da una trasmissione di Radio Radicale del 21 luglio 81. 2. La lettera del Centro CS di Firenze è datata 18.07.81 ed è giunta alla Divisione con il corriere del 23 successivo. 3. Centro Palermo da parte sua ha riferito di essere già a conoscenza dell'inchiesta condotta dalla Digos di Firenze. 4. In relazione a quanto sopra, è stata approntata lettera per il Centro CS di Firenze per opportuno orientamento”. In calce al documento il colonnello Lombardo appone il suo assenso.

Anche se in modo enigmatico la 1ª Divisione nota che gli argomenti riferiti da Mannucci Benincasa ricalcavano quanto pubblicato da “Critica Sociale”. Come si può desumere anche dai riferimenti alle date di trasmissione dell'informativa, che vengono messe a raffronto con quelle relative alle bozze consegnate dai PM di Bologna ad elementi del Servizio in data 23 luglio 81.

Il colonnello Lombardo, dal 13 luglio 81 Direttore della 1ª Divisione, nel corso della testimonianza al GI resa in data 28.12.90 dichiarava di essere venuto a conoscenza dell'informativa del Centro Cs di Firenze sull'ipotesi dell'attentato ai danni del GI di Firenze, circa un anno dopo l'evento di Ustica. In quell'occasione sarebbe venuto anche a conoscenza della telefonata concernente la presenza a bordo dell'Affatigato, non escludendo, comunque, di averne appreso in tempi precedenti dalla stampa. L'ufficiale escludeva “che qualcuno del Centro di Firenze, tanto meno il Capo Centro, sia venuto a parlarmi di questa telefonata nell'immediatezza o poco dopo il disastro aviatorio”.

Nel corso dell'inchiesta sulla strage di Bologna, assunse particolare rilevanza, ai fini investigativi, la pubblicazione dell'inchiesta giornalistica intitolata “Il Grande Labirinto”, apparsa sul mensile di area socialista “Critica Sociale”, in tre puntate. Autori dell'inchiesta furono i giornalisti Andrea Pamparana e Umberto Giovine, quest'ultimo direttore della rivista. La prima puntata dell'inchiesta veniva pubblicata nell'ottobre del 1980 e conteneva, tra l'altro, informazioni su una riunione che si sarebbe tenuta a

Zurigo, il 20 marzo 80, nel corso della quale erano state prese alcune decisioni riguardanti l'attività destabilizzante ed eversiva di un'organizzazione collegata ai servizi segreti italiani. Una delle decisioni prese prevedeva “un attentato ad alto potenziale emotivo, tale da suscitare grave ondata di sdegno da parte della popolazione...e contatti con i servizi italiani per la consueta opera di depistaggio delle indagini...”. Personaggio preso di mira, nel contesto dell'articolo, Licio Gelli ed il figlio Raffaello.

La seconda puntata veniva pubblicata alla fine di luglio del 1981 e conteneva una sintesi dei temi dell'inchiesta che i giudici bolognesi stavano conducendo sulla strage consumata alla stazione ferroviaria di Bologna. Nell'articolo si asseriva che il S.I.S.MI avrebbe artatamente fornito ai giudici di Bologna notizie fuorvianti sui veri responsabili della strage e si adombravano anche sospetti nei confronti della Procura della Repubblica di Bologna. Veniva altresì messa in relazione la caduta del DC9 dell'Itavia con:

- la caduta del MiG libico a Castelsilano di Calabria, trovato privo di missili;
- un giudice che doveva viaggiare sull'aereo DC9 Itavia, allo scopo di recarsi sull'isola di Pantelleria per svolgere attività istruttoria connessa ad un traffico di armi e di droga che si sarebbe svolto, con i libici, in quell'isola. In relazione alla Libia venivano anche evidenziati i viaggi fatti nella primavera del 1980 dal criminologo Aldo Semerari.

L'anticipazione della seconda puntata, che conteneva anche i riferimenti al magistrato che avrebbe dovuto viaggiare su quell'aereo precipitato ad Ustica, veniva lanciata dalla redazione di Critica Sociale a mezzo dell'Agenzia ADN Kronos il 20.7.81, mentre il giorno successivo i quotidiani “La Repubblica” ed “Il Resto del Carlino” riportavano articoli rispettivamente dai titoli “Critica Sociale accusa Armi e Droga dietro il DC9 esploso” e “Volevano uccidere un magistrato gli attentatori al DC9 Itavia?”.

A seguito della pubblicazione di questi articoli il giudice Gentile, titolare dell'istruttoria sulla strage di Bologna, ordinava perquisizione alla redazione di “Critica Sociale”, nel corso della quale venivano sequestrate, tra l'altro, le bozze dell'inchiesta in cui si poteva leggere nei titoli “Un funzionario del S.I.S.MI ci dice che anche alcuni giudici sono sul libro paga dei servizi, un esempio: il giudice Persico”.

In un articolo pubblicato dal quotidiano “La Repubblica” edizione del 23 luglio 81 concernente un'intervista ai redattori dell'inchiesta si leggeva: “sosteniamo che un magistrato di Firenze doveva prendere quell'aereo per andare a verificare certi indizi. L'aereo esploso, le inchieste di magistratura ed esperti affermano che si é scontrato in volo con un missile aria-aria. Era il 27 giugno scorso. Il MiG23, privo di un missile aria-aria é stato trovato sull'Aspromonte il 22 luglio, quasi un mese dopo. L'autopsia sul cadavere

del pilota ci dice che il corpo ha rivelato il “fenomeno del guanto di pelle”. Cos’è? A circa venticinque giorni della morte, la pelle si stacca da sola dalla mano. Venticinque giorni, le date coincidono...”.

La terza puntata, dal titolo “Appunti su due stragi”, pubblicata sul numero di dicembre del 1981, costituisce il naturale corollario dei due articoli precedenti e richiamava chiaramente celati legami dell'allora Procuratore della Repubblica di Bologna, dr. Marino, con la loggia massonica P2, avanzando, altresì, severe critiche all'operato del sostituto procuratore dr. Persico. La pubblicazione di questo articolo suscitò grosse polemiche ed entrambi i Magistrati presentarono querela nei confronti dei giornalisti Giovine e Pamparana; il conseguente procedimento si concluse con la condanna dei due giornalisti.

Al fine di meglio comprendere la genesi del servizio giornalistico “Il Grande Labirinto” si deve risalire ai rapporti che il Capo Centro di Firenze ebbe con il giudice istruttore di Bologna, Gentile, tramite il capitano Pandolfi dell'Arma dei CC. di Bologna, e con i due giornalisti di “Critica Sociale”, Pamparana e Giovine, autori del servizio “Il Grande Labirinto”, che ha per oggetto, così ha concluso il GI di Bologna, “presunti retroscena delle stragi di Ustica e Bologna, il cui contenuto é parte ispirato alle tesi di Mannucci Benincasa su Ustica e parte tratto da una pretesa (e asseritamente misteriosa fonte) indicata come “Nostradamus””.

Si deve premettere che nonostante la città di Bologna fosse fuori della giurisdizione del Centro CS di Firenze, Mannucci Benincasa vi si recava il 2 agosto, a seguito della strage, ed a gennaio del 1981 a seguito del rinvenimento dell'esplosivo sul treno Taranto-Milano. La presenza del Mannucci a Bologna aveva suscitato perplessità nei suoi colleghi del Centro CS di Bologna. A tal proposito molto chiare appaiono le testimonianze rese al GI di Bologna da Ferretti e Ciliberti, rispettivamente Capo Centro e Vice del CS del S.I.S.MI di Bologna.

Ferretti: “Ricordo che verso il 4 di agosto vennero a Bologna il generale Santovito ed il Ministro Lagorio. Ebbi un incontro con loro e riferii le notizie sino a quel momento apprese... . Successivamente a questo incontro con Santovito e col Lagorio ebbi la sensazione di essere in qualche modo tagliato fuori dalle attività concernenti la strage di Bologna. Fu una situazione che si sviluppò nel tempo e ne ebbi la chiara percezione allorquando a Bologna, a seguire le indagini venne costantemente un mio collega toscano, cioè il Capo Centro di Firenze Mannucci Benincasa... . Il Mannucci Benincasa, comunque, ebbe con me pochi incontri. So invece che veniva a Bologna col capitano Pandolfi, che si occupava delle indagini” (v. esame Ferretti Giorgio, GI di Bologna 02.12.91).

Ciliberti: “Chiestomi dell'attività del Mannucci Benincasa in merito alla strage del 2 agosto 80, spontaneamente dico che era un mistero un po' per tutti noi cosa venisse a fare il Mannucci qui a Bologna” (v. esame Ciliberti Giovanni, GI di Bologna 08.05.92).

Sui rapporti tra Mannucci Benincasa ed il Capo Centro di Bologna Notarnicola racconta una singolare circostanza: “Sicuramente nel giugno 81 il Mannucci Benincasa mi telefonò rappresentandomi il desiderio dei magistrati bolognesi inquirenti sulla strage di incontrarmi presso il Servizio allo scopo di sollecitare anche una collaborazione nelle indagini. Mi precisava inoltre che i giudici postulavano una esclusione dal rapporto del capo Centro di Bologna, dr. Ferretti, nei confronti del quale nutrivano delle riserve. A mia domanda mi precisò che tale richieste gli erano state avanzate dal capitano dei CC. Pandolfi in servizio a Bologna. Non ebbi alcuna reazione a telefono verso il Mannucci per non svelare le mie considerazioni negative su tale esclusione... . All'arrivo dei giudici rappresentai, in presenza del generale Mei, che, a mio avviso, le riserve sul Capo Centro di Bologna erano infondate, che rispondevo delle sue capacità e della sua lealtà e che lo ritenevo indispensabile per ogni forma di collaborazione. Ciò in quanto avevo la certezza che i vertici del Servizio avessero ripetutamente tentato di depistare le indagini e di intralciare l'operato dei giudici e che eventuali ombre sul Capo Centro di Bologna erano state prospettate volutamente per impedire agli organi istituzionali competenti la dovuta collaborazione e i contatti con quei giudici” (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 24.03.93).

Nel corso dell'inchiesta il capitano Pandolfi dell'Arma dei CC. di Bologna che collaborava con il giudice Gentile alle indagini sulla strage alla stazione ferroviaria - che aveva conosciuto in precedenza il Mannucci Benincasa - presentava il “capitano Manfredi”, nome di copertura del Capo Centro di Firenze, al giudice Gentile. A questo incontro ne seguiranno altri, ai quali parteciperanno anche i giornalisti Pamparana e Giovine.

Il GI di Bologna nella già citata sentenza scrive che Mannucci Benincasa, nell'attività di orientamento dell'operato dei giudici istruttori, ha avuto come suo inconsapevole strumento il capitano Pandolfi. Basti pensare, a tal proposito, che a seguito dell'invio dell'anonimo al GI di Bologna, quest'ultimo incaricava delle indagini il capitano Pandolfi che, per la stesura del relativo rapporto, si avvalese di alcune notizie fornitegli dal Mannucci. A ciò si aggiunga che in un memoriale redatto dal giudice Gentile e consegnato a Pamparana, ed esibito da quest'ultimo nel corso del dibattimento presso il Tribunale di Milano - originato a seguito della querela presentata dai giudici Marino e Persico nei confronti di Pamparana e Giovine - si legge: “il GI nicchiò per un bel tempo alle sollecitazioni di Manfredi che indicava in Gelli

e nella sua consoerteria la chiave di ogni avvenimento di qualsiasi specie in Italia ... egli si mosse solo quando ricevette un anonimo che parlava diffusamente di Gelli indicandolo in sostanza nei termini riferiti da Manfredi". Di interesse anche le considerazioni espresse dal giudice Persico in una missiva indirizzata al PM di Roma datata "Modena, 24 ottobre 1984": "durante la fase istruttoria formale della strage si svolsero in Bologna, in vari luoghi, tra cui caserme dell'Arma (ma, ritengo, all'insaputa dei comandi di Gruppo e di Legione) alcune riunioni cui parteciparono varie persone, tra cui pubblici ufficiali di vario titolo, uno tra i legali interessati al collegio di parte civile, nonché un funzionario del S.I.S.MI, della cui reale esistenza e qualifica (benchè indicato come un sedicente "capitano M" o, pare, "Manfredi") non sembra doversi dubitare perchè, in dette occasioni, accreditato, a dispetto della cd. "copertura" e del segreto d'ufficio, da un ufficiale della speciale sezione anticrimine dell'Arma (assunto come teste nel detto giudizio)...se è fondata o verosimile l'ipotesi di una deliberata opera di deviazione attuata dal S.I.S.MI (il che sembra essere uno degli oggetti di indagine di V.S.) la missione a Bologna di un agente di detto Servizio con rango e grado di ufficiale, disposto anche a "scoprirsi", non poteva avere come "obiettivo ultimo" la persona di un sostituto, ma la "deviazione" o, come si dice "intossicazione", della indagine intera, né può pensarsi che un capitano decidesse autonomamente di accedere in Bologna, a così significative riunioni, per una sua incomprensibile idea ed iniziativa personale. Egli evidentemente operava in esecuzione di direttive del Servizio per uno scopo più ampio ed importante della estromissione di un singolo PM (si promettevano prove false, ma si divulgavano documenti "reali", acquisiti al processo, seppur forse non veritieri)".

Pampanara nel corso della deposizione a questo GI in data 02.01.91 dichiarava: di essere stato contattato, a pochissimi giorni di distanza dalla strage di Bologna, da un tizio bene informato sul terrorismo italiano. L'incontro con questo personaggio era avvenuto all'isola d'Elba. A quest'incontro altri ne erano seguiti, alcuni a Genova ed altri a Ginevra ed a Zurigo. La fonte, da loro denominata "Nostradamus", sarebbe stata un colonnello del Mossad, il servizio segreto israeliano, di stanza a Vienna, di nome Peter Mayners, con passaporto austriaco. Questa circostanza sarebbe stata confermata al giudice Gentile dal generale Dalla Chiesa e dal colonnello Giovannone. Questa fonte metteva in relazione la vicenda di Bologna con quella di Ustica; parlava anche di un "radiocomando o di qualche cosa che aveva a che fare con i radiocomandi". Pampanara aggiungeva che il traffico di armi e di droga a Pantelleria era una notizia

datagli dalla fonte; questi "...mi porta ... una carta ... in questi luoghi ameni ... in realtà si fa commercio di traffico di droga e armi droga in cambio di armi, gli italiani danno le armi ai libici..."; che la fonte relativa allo stato delle indagini di Bologna era il capitano Pandolfi dei Carabinieri di Bologna; di aver partecipato ad alcuni incontri ai quali erano presenti il giudice Gentile, il capitano Pandolfi, Giovine e tale "capitano Manfredi" che si mostrava molto interessato alla storia del traffico di armi di Pantelleria; di collegare la figura di "Manfredi" con quella del Capo Centro del S.I.S.MI di Firenze affermando che "io a differenza di Giovine, ho un sospetto in questo senso, siccome dunque, il dottor Gentile ci presentò Manfredi come un esperto di P2, cioè di un uomo che istituzionalmente si era occupato di massoneria e della loggia P2, quindi un personaggio interessante per noi per verificare le sue reazioni, più che per avere delle informazioni, per capire se noi eravamo nel giusto o in errore a distanza di dieci anni io non sono più convinto che il cosiddetto Manfredi fosse una fonte buona per noi e per il giudice, temo che fosse proprio quello che era stato messo lì per capire fino a che punto quel giudice era andato dentro a certe cose ... "; di sostenere che il giudice Gentile "scrisse un lungo memoriale che consegnò a me ed a Giovine ... in cui raccontava tutto, anche i depistaggi".

Va rilevato che nel memoriale del giudice Gentile di cui si è già fatto cenno, in un paragrafo intitolato "Attentato al Papa - Pantelleria - Aereo di Ustica - traffico di droga - sequestro minori" si legge: "nessuna possibilità di aggancio concreto se non le confidenze di Nostradamus, rimaste purtroppo inerti perché non immediatamente sfruttabili dal magistrato e mai seriamente recepite, malgrado le sollecitazioni, al solito S.I.S.MI".

Deve essere anche rilevato che le indagini non hanno consentito di accertare l'esistenza o meno sia di Mayners che di "Nostradamus". Va però osservato che il giudice Gentile aveva dato incarico al S.I.S.MI ed all'Arma dei Carabinieri di identificare il Meyners. Il generale Dalla Chiesa con missiva del 13.12.81 comunicava che "fonte confidenziale attendibile ha segnalato l'esistenza in Vienna di persona dal nome di Peters Meines nato in quella città il 21 giugno 36. Richieste notizie sul suo conto, attraverso canali non ufficiali, ma che normalmente forniscono tempestivi ed esaurienti riscontri, si è ottenuta, invece, una risposta nettamente negativa, ma espressa in termini tali da far presumere che il soggetto sia "individuo" dedito ad attività particolarmente "interessanti"; il S.I.S.MI, invece, con nota del 24.02.92 informava che non era emerso "nessun riscontro documentale a nome del colonnello Peter Meyners nè dello pseudonimo "Nostradamus"".

Pamparana ritornava in argomento nel corso di altra deposizione in data 29.09.92: "La vicenda Tricomi nasce nel periodo in cui mi occupavo

della strage di Bologna; ne venni a conoscenza dal capitano Pandolfi, all'epoca in servizio presso il Reparto di Bologna. ... Pandolfi me ne parlò in un incontro a Bologna. Non ricordo chi fosse presente oltre noi due all'incontro. Giovine non credo ci fosse; non mi sembra che ci fosse Mannucci Benincasa. L'incontro avvenne nella caserma CC., ove Pandolfi prestava servizio e si colloca nella primavera 81 ad un anno circa dal disastro di Ustica, sicuramente dopo la pubblicazione delle liste P2 e prima della uscita del secondo articolo ... Pandolfi affermava che poteva essere interessante inquadrare quel disastro in uno scenario di presenza a bordo dell'aereo Itavia del Magistrato ... Sono convinto di aver parlato con Mannucci della vicenda Tricomi. Egli era considerato lo storico e quindi era impossibile che non lo consultassimo. Gli incontri sono cominciati nel giugno , quando c'era già un rapporto di frequentazione e di conseguenza con Gentile e con Pandolfi. Gli incontri furono tre o al massimo quattro e si collocano tra giugno e settembre di quell'81 ... Mannucci sembrava essere a conoscenza di tutto. Appariva di livello culturale alto, intelligente, affabile. Allora sapevo che si trattava di un colonnello dei CC. di Firenze. Così ce lo presentò Gentile, aggiungendo che era persona che conosceva a fondo la P2; i legami tra la P2 ed il terrorismo toscano, che era vicino e stimato da Dalla Chiesa. Gentile lo chiamava lo “storico”. Solo in un momento successivo, alla lettura degli atti della Commissione P2, seppi che si trattava del capo Centro S.I.S.MI di Firenze. Gentile lo aveva presentato come colonnello Manfredi. I miei primi dubbi emersero alla lettura della deposizione Viezzer dinanzi alla P2... Non ricordo i commenti di Mannucci sull'argomento Tricomi. Mannucci appariva sempre molto riservato. Il servizio pubblicato sul numero di giugno-luglio 81 era già in preparazione prima che venissero a conoscenza della vicenda Tricomi ... Non so dire perchè non menzionammo il nome del giudice né la sede del suo ufficio. Non ricordavo nemmeno che non lo avessimo scritto. Forse volevamo seguire una linea “soft”; oggi lo avremmo fatto. Escludo che ci sia stato intervento di qualcuno perchè non pubblicassimo questi particolari Confermo quanto ho dichiarato al GI di Bologna sui rapporti con Mannucci Benincasa Gli incontri furono sicuramente tre. Forse ce ne fu un quarto. Al primo ed al terzo ci fu anche l'avv. Guerini. A tutti furono sempre presenti Gentile e Pandolfi Negli incontri si parlò principalmente di P2. Parlammo ovviamente anche del sequestro di Castiglion Fibocchi. Mannucci sosteneva che le liste erano “nulla” cioè non corrispondenti alla reale situazione degli iscritti; era la lista che “doveva esser fatta trovare”. Parlammo ovviamente di Gelli, ma non ricordo se parlammo della sua attività nel periodo della guerra di liberazione. Parlammo anche dei traffici libici di Pantelleria. Mannucci parlava di

evidenti contatti; ci spiegava che all'interno dei servizi vi era una spaccatura tra filo-libici e filo-israeliani... . A conoscenza dell'imminente pubblicazione degli articoli concernenti quanto si era appreso negli incontri di cui ho parlato, erano Gentile, Pandolfi, il colonnello Manfredi e vari avvocati che seguivano le indagini ..." (v. esame Pamparana Andrea, GI 29.09.92).

Di interesse anche la deposizione che Pamparana rendeva al GI di Bologna in data 10.06.92, così riportata nella citata sentenza di quello stesso GI: "Chiestomi quali siano stati i rapporti col sedicente capitano Manfredi, ricordo di averlo conosciuto nella primavera del 1981. Il giudice Gentile col quale ero in buoni rapporti mi telefonò e mi disse che c'era una persona interessante - appunto il capitano Manfredi - che voleva farmi conoscere. Il capitano Pandolfi mi venne poi a trovare a Milano e mi disse che questo Manfredi era una sorta di storico della P2 collegato ai Servizi Segreti, anzi appartenente ai Servizi Segreti Il primo incontro avvenne in un ristorante di Bologna. Oltre a me e a Manfredi c'era Giovine, Gentile, Pandolfi ed il Maresciallo Madonia, ora deceduto. Il Manfredi si dimostrò un conoscitore della P2 e naturalmente per noi di "Critica Sociale" era un personaggio interessante Col Manfredi ebbi soltanto tre incontri e soltanto durante il processo di Milano il dr. Gentile mi disse che il Manfredi era in realtà il capocentro S.I.S.MI di Firenze Nel luglio 81 vi fu invece una riunione presso l'abitazione del capitano Pandolfi cui presi parte assieme al Giovine, presenti il dr. Gentile, l'avv. Guerini ed il capitano Pandolfi stesso. In tale circostanza il Pandolfi ed il Gentile sostenevano che il capitano Manfredi aveva detto loro che il dr. Persico era legato ai Servizi. Pandolfi e Gentile avevano assicurato che sarebbero stati in grado di fornire la prova di queste affermazioni, prova che attendevano di ricevere da Manfredi. Io ero in attesa di tale prova ed era già pronta una bozza di articolo in cui si diceva espressamente che Persico era nel libro paga dei Servizi. Poiché la prova promessa non arrivava, sfumai il testo dell'articolo, ma la bozza originaria finì nelle mani di un giornalista dell'Espresso, tale Buffa - così almeno mi pare di ricordare - che la mostrò al Persico, il quale propose querela sulla base di quel testo. Tale testo, inoltre venne pubblicato da Lotta Continua. Non ho mai saputo chi abbia diffuso quella bozza, ma suppongo che sia stato qualcuno all'interno di "Critica Sociale". Spontaneamente dico che sospetto di essere stato utilizzato per delle manovre, anzi ne sono certo, almeno per quella parte degli articoli che ora consideriamo. "Critica Sociale" era una rivista con una particolare connotazione, aveva una tiratura di circa tremila copie, ma aveva una notevole risonanza e i suoi articoli venivano ripresi da altri organi di stampa. Inoltre si era già occupata della P2 con la pubblicazione della "Storia di O.", cioè la storia di Ortolani. Si

prestava perciò a divenire strumento di manovre, soprattutto nel 1981 allorchè era esploso lo scandalo della P2. Allora naturalmente non sapevo che la stessa P2, tramite Tassan Din, aveva finanziato “Critica Sociale” con una somma di alcune centinaia di milioni.

Come ho già detto ebbi solo tre incontri col Manfredi. Del primo ho già parlato. Il secondo ebbe luogo circa un mese dopo presso il Novotel di Castenaso ed il terzo presso l'abitazione del capitano Pandolfi in una caserma di Bologna. Erano presenti sempre le stesse persone, cioè io, il Giovine, il Manfredi, il Gentile ed il Pandolfi ed al primo ed al terzo incontro partecipò anche l'avv. Guerini Il capitano Manfredi io allora credevo fosse uno storico della P2. Dico storico nel senso di grande conoscitore degli aspetti oscuri della P2. Ricordo che ci parlava di poteri occulti, di rapporti fra la P2 e Andreotti, di importanti personaggi piduisti toscani fra i quali Giunchiglia, indicato come capo della P2 in Toscana, l'amm. Forgione, il colonnello Poggiolini, l'avv. Federici, il Von Berger, personaggio conosciuto dal Giovine e che secondo il Manfredi era dedito al traffico di armi. Ci parlava inoltre della P2 come contesto in cui sarebbe maturata la strage di Bologna Manfredi, negli incontri che abbiamo avuto parlava di Federici come un importante avvocato piduista fiorentino che teneva i collegamenti con importanti personaggi” (v. esame Pamparana Andrea, GI Bologna 10.06.92).

Giovine, Direttore di “Critica Sociale”, rispetto al collega Pamparana, risulta avere avuto un ruolo marginale, sia perché della vicenda se ne occupò in prima persona Pamparana, sia perché la fonte “Nostradamus-Mayners” era entrata in contatto soltanto con quest'ultimo. Giovine rendeva testimonianza in data 17.12.90 dichiarando che “le notizie concernenti la strage di Bologna traggono origine da diverse fonti della stessa città. A parte alcuni magistrati e alcuni della polizia giudiziaria, c'è stato un certo colonnello “Manfredi” - ma questo appariva un nome convenzionale o di copertura - bene accreditato dal giudice istruttore Gentile. Con questo colonnello io e Pamparana insieme abbiamo avuto un solo incontro. Ciò avvenne a Bologna in un ristorante in una traversa di via Indipendenza, che mi sembra avesse un nome marinaresco, qualche tempo prima del giugno 81 Per quanto concerne le notizie sul MiG di Castelsilano e le operazioni di Pantelleria esse sono di fonte da me sempre considerata “israeliana” per la precisione della documentazione, perché gli israeliani in quel momento erano fortemente interessati a tener d'occhio gli armamenti alla Libia”. (v. esame Giovine Umberto, GI 17.12.90).

Pandolfi sentito in data 12.01.93 dichiarava: “Conosco il giudice Tricomi; lo conosco solo di nome, ma non l'ho mai incontrato di persona. So

che é GI a Firenze. Ho saputo del fatto che avrebbe dovuto prendere l'aereo di Ustica, ma che poi, non so per quale motivo, non prese. Di questa vicenda ho saputo da Mannucci, ma non ricordo in quale contesto; probabilmente ero già a Bologna. Ne parlammo in una sola occasione. Forse fu a seguito di un rapporto informativo che io avevo trasmesso ai giudici di Bologna su un presunto traffico d'armi e droga, che aveva il suo punto di scambio sull'isola di Pantelleria. Probabilmente ne parlai a Mannucci, perchè la fonte, che non era direttamente in contatto con me, bensì con un giornalista, tal Pamparana di "Critica Sociale", si spacciava, sotto il falso nome di Peter Mayners, austriaco, per agente del Mossad Ricevetti dal giudice Gentile l'ordine di andare a Milano e di contattare i due giornalisti di "Critica Sociale". Ciò avveniva ai primi di gennaio 81. Gentile mi mostrò anche i numeri di "Critica Sociale", credo che fossero dell'80 - in cui si parlava di argomenti dei quali ci stavamo interessando. Ho avuto tre o quattro incontri con Pamparana Ho letto il seguito del "Grande Labirinto" apparso sul numero di luglio 81. Escludo di averne conosciuto il contenuto prima della pubblicazione. Non credo di averlo commentato con Mannucci. Ne parlai con Gentile, perchè egli mi mostrava gli articoli di "Critica Sociale" e perchè in quel tempo era la pista che stavamo seguendo Avevo notato che sull'articolo non si faceva menzione del nome del giudice; ma la cosa non mi ha colpito, né mi sono mai chiesto per quale ragione avevano ommesso di menzionarlo La mia fonte delle notizie relative al traffico d'armi e droga a Pantelleria è solo Pamparana Fui io a prendere l'iniziativa di contattare Mannucci e poi di presentarlo a Gentile. Io contattai Mannucci sia per Pantelleria, cioè per identificare Peter Mayners, sia per identificare un personaggio indicatomi da Ciolini come importante per le indagini sulla strage ...". (v. esame Pandolfi Paolo, GI 12.01.93).

Relativamente agli incontri dichiarati da Pamparana, Pandolfi dichiarava al GI di Bologna in data 22.07.92 quanto segue: "Il Mannucci l'ho incontrato a Bologna un paio di volte per ragioni di servizio ed un altro paio di volte passò a trovarmi mentre si spostava dal Veneto, dove aveva una casa, verso Firenze. Non ricordo di aver pranzato con lui assieme a Pamparana, Giovine ed altri. Prendo atto che ciò é affermato da Pamparana e può benissimo essere. Escludo invece che nel luglio dell'81 si sia svolta una riunione presso la mia abitazione, presenti i giornalisti Giovine e Pamparana, l'avv. Guerini e il dr. Gentile. E' possibile che un incontro con dette persone sia avvenuto nel mio ufficio. Escludo comunque di aver mai insinuato che il dr. Persico fosse legato ai Servizi Segreti. Escludo che nel mio ufficio il Mannucci abbia incontrato le suddette persone. Prendo atto che vi sono dichiarazioni in senso contrario rese dal Pamparana. Non so

fornire una spiegazione di tali dichiarazioni che, ripeto, non corrispondono alla verità...”.

Da rilevare, infine, che parte dei contenuti dell'articolo “Il Grande Labirinto” di Andrea Pamparana saranno pressochè identici a quelli che il capitano Pandolfi scriverà in un rapporto al giudice Gentile datato 2 luglio 81 concernente informazioni sul conto di Aldo Semerari e i viaggi che questi avrebbe effettuato in Libia, sulla P2, e sul traffico di armi e droga con i libici a Pantelleria. In proposito il capitano Pandolfi riferiva in data 1° giugno 83 al GI di Palermo: “Nell'ampio panorama di criminalità internazionale emerso nel corso delle indagini della strage di Bologna, ho avuto modo di recepire in via confidenziale notizie su un traffico internazionale di stupefacenti e di armi, cui era interessata la Sicilia e, in particolare, Pantelleria. Preciso che tale notizie mi sono state fornite dal giornalista Andrea Pamparana, del mensile “Critica Sociale” Il Pamparana mi era stato segnalato dal dott. Gentile Presi contatto con il Pamparana e, nel corso dei nostri incontri, quest'ultimo mi ha fornito notizie che ho riassunto nel rapporto n. 3654/19 del 2.07.81”.

Una conferma degli incontri si rileva anche dagli atti del procedimento penale celebrato innanzi al Tribunale di Milano nei confronti di Pamparana e Giovine. Pamparana dichiarava, in sostanza, quanto già evidenziato sopra; meritano pertanto di essere riportate le deposizioni sui punti d'interesse rese dal capitano Pandolfi e dal giudice Gentile.

Il capitano Pandolfi dichiarava che “effettivamente mi sono incontrato col Pamparana e Gentile nella caserma dei CC e mi pare che in tale occasione Gentile presentò Manfredi a Pamparana. Il Manfredi è un colonnello del Centro di Firenze Sono stato io che ho presentato a Gentile il Manfredi perchè era a conoscenza dei fatti della Toscana...”.

Il giudice Gentile dichiarava “ricordo di aver visto il Pamparana nell'abitazione del capitano Pandolfi Il Manfredi mi fu presentato come agente dei servizi segreti dal Pandolfi; trattandosi di un rapporto ufficioso non conoscevo la sua identità. Che io ricordi incontrai il Manfredi in un locale ... può darsi che si occupavano di problemi comuni. Ricordo che abbiamo fatto colazione insieme, non ricordo se lo abbia incontrato in caserma” (v. rapporto D.C.P.P. nr. 224/14343/B3 del 17.10.91).

Nel luglio 83 il Centro CS di Bologna segnalava alla 1ª Divisione che aveva avuto inizio presso il tribunale di Milano un procedimento penale contro i giornalisti di “Critica Sociale”, Pamparana e Giovine, e che nel corso dell'udienza il primo avrebbe affermato che le notizie riportate nell'articolo gli erano state riferite anche da un funzionario dei Servizi Segreti conosciuto con nome di “Manfredi”. La 1ª Divisione trasmetteva a

tutti i Centri CS un messaggio datato 9 agosto 83 con richiesta di identificazione del soggetto.

Il colonnello Mannucci Benincasa, in data 17.09.83 nel corso di un colloquio con il Vice Direttore della Divisione, colonnello Lombardo - in assenza del titolare - spiegava di aver partecipato effettivamente - nel giugno 81 - ad un incontro conviviale, su invito del dott. Gentile e del capitano CC. Pandolfi, al quale erano presenti i due giornalisti. A costoro fu presentato dallo stesso Gentile con il nome di "Manfredi". Escludeva che, nell'occasione, avesse potuto fornire le notizie oggetto della querela presentata dai magistrati. Analoghe risposte forniva al Direttore della 1^a Divisione con foglio del 23.09.83 in cui precisava che l'incontro era avvenuto nella prima decade di giugno 1981.

In un documento dal titolo "Memoria vicenda critica sociale - magistratura bolognese", sequestrato nel corso della perquisizione domiciliare disposta dall'AG di Bologna nei confronti di Mannucci Benincasa, si rileva che l'incontro conviviale avvenne il 9 giugno 81, cioè lo stesso giorno in cui il giornalista Pamparana risulta essere stato escusso a testimone dal giudice Gentile.

Il primo a non dare alcun peso alla ipotesi dell'attentato al giudice Tricomi é lo stesso magistrato. Infatti nel corso della dichiarazione resa a questo Ufficio in data 21.12.90 precisava: "Io esclusi tale ipotesi perchè le mie abitudini erano tali da consentire un facile attentato in qualsiasi ora della giornata; facevo spesso a meno della scorta; ero piuttosto abitudinario nei movimenti; ricordo che tra l'altro facevo una passeggiata notturna tutte le sere con il mio cane Quando Mannucci Benincasa mi parlò della cosa, non rimasi assolutamente turbato, perchè la ipotesi da lui prospettata mi sembrò priva di logica. Presi in giro il colonnello dicendogli "ma che corbellerie sono queste" o comunque una frase di analogo contenuto. Lo stesso Mannucci mi sembrò assolutamente non convinto della ipotesi Al tempo della strage di Ustica io esercitavo le funzioni di giudice istruttore presso il Tribunale di Firenze e seguivo l'istruttoria del processo a carico dell'organizzazione "Prima Linea". Nel corso di un'intercettazione disposta in questo processo, in una telefonata dell'aprile 79, si parlava di oggetti che "dovevano essere portati giù". Si accertò in prosieguo che quelle dichiarazioni potevano essere messe in relazione ad armi che furono poi scoperte in un covo di Catania. Si accertò altresì che quattro membri di "Prima Linea" avevano raggiunto sempre in quel torno di tempo, subito dopo la Pasqua dell'80, la Sicilia, due fermandosi a Palermo e gli altri due raggiungendo l'isola di Pantelleria. Si accertò anche per effetto di una perquisizione a carico di persona soprannominata "il coniglio", che vi era

una corrispondenza con ragazze del palermitano. Devo anche aggiungere che l'inchiesta aveva accertato che alcuni membri di "Prima Linea", tra cui Marco Donat Cattin, avevano affittato nell'estate precedente dei dammusi a Pantelleria. In uno dei rapporti infine si accennava ad acquisti di terreni da parte di Gheddafi nella medesima isola. Nella vicenda devo ricordare si era verificata una "stranezza" in occasione di una perquisizione a Palermo. In effetti all'atto dell'inizio di un perquisizione da me disposta gli ufficiali di Polizia Giudiziaria trovarono nel luogo della perquisizione l'avvocato difensore, come mi fu riferito dagli stessi ufficiali operanti. Proprio per tutte queste ragioni avevo deciso di procedere di persona all'attività istruttoria da compiersi in Sicilia. A quell'epoca e in questi affari collaborava con me il collega giudice istruttore Campo. Insieme avevamo stabilito di dividerci alcuni atti. Avremmo dovuto compiere dapprima un interrogatorio a Bologna, poi egli avrebbe raggiunto Fossombrone, dove c'era da sentire più imputati, ed io avrei dovuto dirigermi sulla Sicilia. Il collega Campo però improvvisamente si sentì male e io fui costretto a sostituirlo a Fossombrone, soprassedendo alla missione in Sicilia, che poteva essere rinviata.

Io dovevo andare con il maresciallo Mercaldo. Il PM, che era Vigna, non aveva richiesto di partecipare a quell'attività istruttoria. La prenotazione del viaggio era stata fatta dalla Questura di Firenze, così come dalla stessa Questura venne fatta la disdetta. Non so chi materialmente abbia provveduto ad entrambe le operazioni. La disdetta fu fatta la sera prima del viaggio, almeno in tal senso quella sera detti disposizioni. Non era stato fissato alcun atto in Sicilia. Le citazioni le avrei fatte una volta giunto a Palermo. Dovevo sentire alcuni testi. Dovevano essere eseguite delle perquisizioni che però non erano state ancora firmate, e in un momento successivo avrei fatto una sorte di sopralluogo all'isola di Pantelleria. Accertai, dopo aver appreso che l'aereo era caduto, che anche il maresciallo Mercaldo non era partito, proprio perché fortunatamente non avevo firmato i provvedimenti di perquisizione." (v. esame Tricomi Vincenzo, GI 21.12.90).

Il magistrato veniva nuovamente sentito nel '92 e nell'occasione dichiarava: "A proposito dell'incontro che sarebbe avvenuto agli inizi dell'81 con il colonnello del S.I.S.MI di Firenze, posso precisare, dopo averne riparlato a casa con mia moglie, che fui io a dirgli in quell'occasione che avrei dovuto essere uno dei passeggeri del DC9 Itavia. Colloco l'incontro agli inizi dell'81, perchè il Mannucci veniva sempre a farci gli auguri di Natale in coincidenza delle festività, mentre proprio quell'anno non s'era fatto vivo tempestivamente. Era venuto invece qualche tempo dopo. Mi ha ricordato mia moglie che fui io a dire che avrei dovuto viaggiare sull'aereo esploso e che fu il Mannucci, che sembrava non conoscere questo

particolare, a parlare di possibile attentato. Al che io risposi di non dire sciocchezze, perchè se avessero voluto farmi fuori, sarebbe bastato un temperino”. Il giudice Tricomi precisava inoltre di non aver ricevuto alcuna informazione da Mannucci Benincasa sul fatto che questi avrebbe svolto indagini sulla vicenda. (v. esame Tricomi Vincenzo, GI 28.09.92).

Le dichiarazioni del giudice Tricomi hanno trovato conferma in quelle del maresciallo Mercaldo della Digos di Firenze che nel 1980 collaborava con il magistrato e con lui doveva raggiungere la Sicilia sul medesimo aereo. Mercaldo dichiarava che “il viaggio a Pantelleria fu deciso dal giudice Tricomi qualche tempo prima del 27.06.80, all'incirca quindici-venti giorni prima L'organizzazione del viaggio fu affidata a me, giacché ero il principale collaboratore del GI. Io mi rivolsi per le prenotazioni all'agenzia SAS di Firenze. Dovevamo andare in cinque: il giudice, io, un sottufficiale e due agenti. Non ricordo se feci una prenotazione complessiva, cioè per tutti insieme. Il giudice mi disse che non poteva più venire all'incirca una settimana prima; aggiunse che saremmo dovuti andare da soli e di organizzare in tal senso. In conseguenza, prenotai per maggiore comodità il volo Pisa-Palermo. La prenotazione di Tricomi l'ho disdetta io. Ricordo che tale disdetta fu compiuta almeno una settimana prima del viaggio. Devo dire che il ricordo di tali particolari é molto vago”.

Il maresciallo riferiva inoltre che i rapporti concernente le indagini su Pantelleria erano stati da lui stesso consegnati, il 16 luglio 81, al giudice Gentile, che li aveva richiesti; e che in quell'occasione il magistrato - così come si rileva dalla relazione redatta dal sottufficiale per il proprio dirigente - gli aveva mostrato “un appunto riservatissimo stilato dai Servizi Segreti” in cui venivano descritte le modalità del traffico di armi e droga a Pantelleria in cambio di informazioni militari ed industriali, riferite da una fonte fiduciaria indicata con una “X”; traffico che avrebbe avuto, quale destinatario, il figlio di Licio Gelli, Raffaello. La relazione continuava riferendo altre notizie contenute nell'appunto relative ai viaggi di Semerari in Libia, ai contatti dell'estremista di destra Claudio Mutti con i libici ed infine “che il dott. Gentile riferiva che le Organizzazioni Eversive interessate al traffico di armi sopra descritte, probabilmente sono collegate alla caduta dell'aereo DC9 inabissatosi a Ustica, poichè in detto aereo doveva viaggiare il giudice istruttore del tribunale di Firenze dott. V. Tricomi con collaboratori di quest'ufficio, diretti a Pantelleria per concludere le indagini sull'organizzazione “Prima Linea” Riferiva altresì che alla fine del mese, secondo informazioni in suo possesso, una rivista pubblicherà il contenuto dell'appunto riservatissimo visionato dallo scrivente e ciò in occasione

dell'anniversario della strage di Bologna...”. (v. esame Mercaldo Domenico, GI 24.07.92).

In questa stessa deposizione il maresciallo riconosceva l'appunto consegnato da Pamparana al giudice Gentile a corredo della deposizione resa il 9 giugno 81, in quello che gli venne esibito dallo stesso magistrato in occasione della riunione del 16.07.81.

Da quanto sopra si desume la seguente cronologia: l'appunto di Pamparana contenente riferimenti al traffico di Pantelleria è stato consegnato al giudice Gentile a corredo della deposizione resa dal giornalista il 9.06.81; il capitano Pandolfi ha descritto il traffico di Pantelleria nel rapporto del 2 luglio 81; il 16.07.81 il giudice Gentile ha mostrato il medesimo appunto di Pamparana al maresciallo Mercaldo preannunciandogli che le vicende contenute nell'appunto sarebbero state pubblicate alla fine del mese di luglio in un periodico; il 18.07.81 Mannucci Benincasa ha trasmesso il rapporto sulla vicenda Tricomi alla Centrale; il 20.07.81 l'ADN Kronos ha lanciato le anticipazioni sull'articolo di “Critica Sociale”; il 21.07.81 il giudice Gentile ha ordinato e presenziato alla perquisizione alla redazione di “Critica Sociale”; il 23.7.81 la 1^a Divisione del S.I.S.MI ha ricevuto l'informativa del Centro CS di Firenze.

10. Vicenda Cauchi.

Per quanto concerne la vicenda Cauchi è sufficiente dire che le numerose richieste di documentazione che nel tempo sono state formulate dalle AAGG che si sono occupate della vicenda al Servizio, sono state sostanzialmente disattese, nel senso che non venivano trasmessi tutti gli atti richiesti, ma solo selezioni. Per quanto concerne, in particolare, il Centro CS di Firenze, è sufficiente ricordare che Mannucci Benincasa aveva riferito alla Centrale che un'eventuale pubblicizzazione del rapporto avuto col “qualificato professionista” che lo aveva messo in contatto con Cauchi “sarebbe stata di sincero danno e lesiva della sua posizione professionale”; e che il colonnello Lombardo, Direttore della 1^a Divisione, in una nota manoscritta al Direttore del Servizio, ammiraglio Martini, datata 20.12.85, segnalava “anche per espresso desiderio del Direttore del C.CS. di Firenze, che le persone al primo alinea dovrebbero essere tenute “coperte” ad ogni costo”. La nota risultava allegata ad un appunto contenente i nominativi degli informatori richiesti dall'AG di Firenze ed in cui al primo alinea figuravano i nomi di Oggioni Gianluigi e Ghelli Mirella.

11. La morte di Ducceschi Manrico.

Per quanto riguarda la vicenda Ducceschi sono stati analizzati sia gli atti del procedimento penale relativo al decesso di Manrico Ducceschi detto "Pippo", sia la documentazione trasmessa dalla 1^a Divisione del S.I.S.MI, relativa alla pratica Ducceschi Manrico e Mustur Vassilie, sia la documentazione acquisita dalla DCPP sul conto di detto Ducceschi.

Il GI di Bologna aveva ritenuto utile acquisire la sopracitata documentazione in quanto Mannucci Benincasa attraverso l'anonimo inviato in concorso con Nobili nell'aprile dell'81 al giudice Gentile aveva adombrato responsabilità di Licio Gelli nel decesso di Ducceschi, da lui ricollegato alla morte del comandante partigiano Silvano Fedi. Il colonnello Nobili, tra l'altro, aveva fornito ampia testimonianza al PM di Firenze sulle convinzioni di Mannucci Benincasa al riguardo della morte del partigiano Ducceschi, richiamando, in proposito, le ricerche fatte dal giornalista fiorentino Marcello Coppetti. In particolare, sulla vicenda, il Nobili riferiva a questo GI in data che “Mannucci mi parlò del suicidio di Manrico Ducceschi, avvenuto nel 48, e che egli sosteneva essere stato in realtà un omicidio; Mannucci era convinto che il mandante fosse stato Licio Gelli”. (v. esame Nobili Umberto, GI 01.12.90)

Si ritiene utile ricostruire la vicenda della morte di Ducceschi utilizzando il lavoro di analisi svolto dalla Direzione Centrale della Polizia di Prevenzione. Manrico Ducceschi, detto “Pippo”, fu comandante dell'XI formazione partigiana, composta soprattutto da elementi di fede monarchica, democratica e repubblicana e che, per ovvii motivi, alla fine della guerra, entrò in conflitto con le formazioni di fede “socialcomunista”. Ed è proprio per questa particolare componente ideologica anticomunista che l'XI zona, nell'ottobre del 44 prendeva contatto con il Comando dell'OSS del IV Corpo d'Armata americano e fino al giugno del 45 prestò servizio come truppa inquadrata in forma di regolare reparto organico.

Ducceschi veniva rinvenuto impiccato il 26 agosto 48 nella propria abitazione di Lucca. Il medico legale accertava che la morte risaliva a non più di 48 ore e che il decesso doveva prospettarsi come dovuto effettivamente ad impiccagione. Dopo più di una settimana veniva rinvenuto l'archivio segreto di Ducceschi nonchè alcune armi e munizioni. Più in là saranno rinvenuti altri documenti concernenti un altro archivio segreto riferibile alle attività dell'XI zona partigiana.

Deve essere osservato che dalla documentazione acquisita dalla DCPP é stato possibile rilevare che nel corso della perquisizione all'appartamento dove era stato rinvenuto il cadavere di Ducceschi era stata sequestrata altra documentazione dalla Questura di Lucca, in un cassetto segreto dell'armadio del Ducceschi. La documentazione - che comprendeva tra l'altro informazioni su organizzazioni clandestine militari comuniste armate e cifrari - veniva sottratta all'insaputa dell'AG e trasmessa al Capo della Polizia dell'epoca.

Il 16 dicembre 49 il PM riteneva che la morte di Ducceschi fosse avvenuta a seguito di suicidio e chiedeva al GI l'archiviazione, che decideva in conformità. Ma già da alcune dichiarazioni e da quanto era stato rinvenuto e sequestrato dopo la sua morte appariva palese che Ducceschi svolgeva compiti che - allo stato delle conoscenze di quel tempo - si potevano ben definire "singolari" e avrebbero potuto attrarre l'"attenzione" di varie entità politiche.

Nel 72 avveniva la riapertura del procedimento penale sulla morte di Ducceschi per effetto di dichiarazioni informali rese da un graduato dei CC. al comandante della Stazione CC di Castelnuovo di Garfagnana. Questi riferiva di avere appreso da certo Asara che Ducceschi era stato impiccato dallo slavo Mustur con la complicità della moglie Santini Mirella e di Del Chiaro Gino; mandante del delitto l'ing. De Rico da Lucca. Il motivo era da ricercare in una denuncia, che Ducceschi voleva rendere pubblica, sull'attività svolta dai partigiani nel periodo della Resistenza.

Il procedimento penale al termine dell'attività istruttoria si concludeva nel 79 col proscioglimento di tutti gli indiziati.

Sia nel primo che nel secondo procedimento nessun riferimento emergeva sul conto di Licio Gelli. Nel secondo procedimento il GI chiedeva al S.I.S.MI accertamenti sulla morte di Ducceschi, accertamenti che venivano girati per la parte di competenza al Centro CS di Firenze, al quale veniva richiesto di far conoscere, tra l'altro, gli "interessi palesi ed occulti a riaprire un caso, da anni archiviato". Questo centro trasmetteva dopo più solleciti un rapporto datato 15 settembre 78 in cui si poneva in evidenza la complessa figura del Mustur, definito "ampiamente noto in atti", ma non si dava alcuna risposta alla richiesta sulle motivazioni della riapertura del procedimento penale.

Mentre presso la 1ª Divisione veniva rinvenuto e trasmesso il carteggio del Ducceschi e del Mustur, nessun documento veniva esibito dal Centro CS di Firenze. Difatti nel corso di un accesso congiunto della AAGG di Bologna e di Roma, sono state richiesti dall'AG di Bologna le pratiche sia del Ducceschi che del Mustur. Mentre della prima veniva dichiarato che era

stata distrutta, della seconda veniva riferito che il Mustur era sconosciuto agli atti di quel Centro. Non si spiega di conseguenza perchè Mannucci Benincasa nel rapporto alla Centrale sul conto del Mustur riferisse che costui era “ampiamente noto in atti”.

Il GI di Bologna, dopo aver preso atto che il fascicolo relativo a Ducceschi Manrico del Centro CS di Firenze risultava distrutto e premettendo che la distruzione del carteggio non era certamente da attribuire al successore del Mannucci Benincasa, nella già citata sentenza, così commenta: “resta da comprendere per quale motivo il colonnello Mannucci Benincasa abbia disposto la distruzione di un incartamento relativo a persona cui - lo si vede dall'anonimo inviato a Bologna - annetteva una importanza così particolare nella ricostruzione del passato di Licio Gelli”.

A ciò si deve aggiungere che appare molto dubbia anche l'inesistenza di atti relativi al Mustur, che invece avrebbero dovuto trovarsi presso il Centro, in quanto nella pratica del Mustur della 1^a Divisione risultano ben nove documenti trasmessi dal Centro CS di Firenze e copie di due trasmessi al Centro di Firenze dalla 1^a Divisione.

Infine deve rilevarsi che dall'esame della pratica di Mustur della 1^a Divisione emergeva che il Centro di Roma con foglio datato 8 giugno 49 aveva riferito sul conto della Santini, coniuge del Mustur, quanto segue: “D'altra parte sembra che la Santini abbia fatto parte delle bande partigiane e che abbia avuto ingerenza nell'impiccagione di un capo partigiano, avvenuta a Lucca”.

Tale importante riferimento - che la 1^a Divisione del S.I.S.MI ometteva di riferire all'AG di Lucca - portava alla luce una notizia che già a quasi un anno di distanza dalla morte di Ducceschi era circolata e che trovava conforto, dopo quasi trent'anni, pertanto, nelle dichiarazioni informali che l'appuntato Lelli spontaneamente aveva rilasciato al comandante della Stazione CC di Castelnuovo di Garfagnana (v. relazione al GI in data 21.06.93).

12. Le dichiarazioni del generale Notarnicola Pasquale.

E' indubbio che l'interesse in questa istruttoria sull'operato del generale Notarnicola nasceva dalle dichiarazioni che egli stesso aveva rilasciato nel corso dell'audizione resa in Commissione Stragi in data 21.11.89. In particolare il generale Notarnicola aveva affermato che: “Successivamente, qualche giorno dopo (e qui non posso essere preciso),

ma comunque nell'arco di 4 o 5 giorni dopo e ritengo di andare oltre i tempi reali, saltò fuori dalla stampa, e dico questo per correttezza perché non posso ricostruire ad horas i fatti, la questione dell'attentato, della bomba ad Affatigato. Fu questo il motivo che mi indusse a muovermi.

Ho detto che non posso precisare ad horas perché la mia memoria logica mi fa ritenere che non sia possibile che dal momento della caduta dell'aereo al momento in cui la stampa riportò la notizia e la smentita sulla questione Affatigato qualcuno avesse avuto il tempo di intervenire presso di me. Quindi logicamente sposto quanto sto per dire da un periodo immediatamente successivo alle rivelazioni sulla stampa.

Venne da me un dipendente Capo Centro del CS - se poi vi sarà necessità di fornire indicazioni per la tutela delle articolazioni chiederò la seduta segreta, per ora mi fermo solo a spiegazioni generiche - proprio nel mio ufficio (veniva da un ente periferico quindi non era di Roma) e mi fece alcuni cenni sulla vicenda Affatigato, dicendo che forse tale vicenda poteva anche essere smentita, ma che da lì c'era da guardare ben oltre, perché probabilmente di attentato si era trattato e questo attentato forse era stato rivolto, preciso che egli parlava di voci incontrollabili, contro un magistrato (non capii di che area, forse di Firenze o Bologna) che si doveva recare in Sicilia per determinate indagini”.

Il 16 febbraio 90 il generale Notarnicola confermava le dichiarazioni rese in Commissione Stragi dichiarando che “l'interesse del S.I.S.MI per la caduta del DC9, nacque da notizie stampa che io appresi che accreditavano la tesi di un attentato politico nei confronti di un esponente della destra eversiva, tale Affatigato. La notizia venne tuttavia immediatamente smentita sempre dalla stampa, e si fece viva un'altra ipotesi, quella dell'azione diretta contro un magistrato che si recava in Sicilia per indagini... . Preciso che l'ipotesi dell'attentato al Magistrato mi venne fatta presente da un appartenente ad un'organizzazione periferica di Firenze. In sostanza fu questa notizia che mi indusse ad interessarmi alla vicenda Ustica e non tanto quella di Affatigato che si era dimostrata subito inconsistente” (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 16.02.90).

Notarnicola, riascoltato nel dicembre 90, dichiarava che: “il Capo Centro di Firenze, subito dopo la notizia Affatigato e la smentita, venne da me e mi riferì di voci che circolavano nel capoluogo toscano sui moventi della strage. Rinviai questa persona al dirigente della 3^a Sezione ... il nome del Capo Centro di Firenze è Mannucci Benincasa Federigo”. (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 19.12.90).

Va subito rilevato che Lombardo ha invece asserito di aver saputo dell'informativa a seguito del rapporto informativo del 18 luglio 81 del

Centro Cs di Firenze, escludendo “che qualcuno del Centro CS di Firenze, tanto meno il Capo Centro, sia venuto a parlarmi di questa telefonata nell'immediatezza o poco dopo il disastro aviatorio” (v. esame Lombardo Bartolomeo, GI 28.12.90).

Notarnicola, sentito nuovamente nel gennaio 91, affermava: “Come ho già avuto modo di riferire in sede di Commissione Stragi, uno degli elementi informativi sui quali si appuntò la mia attenzione dopo la caduta dell'aereo di Ustica fu determinato da un brevissimo colloquio avuto nel mio ufficio con il capo Centro di Controspionaggio di Firenze, che, venuto a Roma, non so per quali altri motivi, venne a salutarmi. In tale occasione l'ufficiale mi parlò della caduta dell'aereo di Ustica affermando che da voci non controllabili riteneva possibile che l'aereo di Ustica, l'aereo caduto ad Ustica, fosse stato oggetto di un attentato e che questo attentato, ancorchè smentito dai fatti circa la falsa informazione della presenza dell'Affatigato a bordo, potesse, in effetti, avere una sua consistenza in quanto rivolto contro un giudice imprecisato che avrebbe dovuto recarsi con quel volo in Sicilia e non ricordo se per indagini così generali, oppure proprio su indagini relative al terrorismo”. L'ufficiale non riusciva a ricordare le circostanze temporali in cui si era svolto il colloquio con il Capo Centro e precisava di aver inviato il Capo Centro alla sezione competente. (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 03.01.91).

Il generale ritorna in argomento nel corso dell'esame testimoniale reso nel febbraio 92 specificando: “Per quanto concerne la vicenda Tricomi, il colonnello Mannucci ebbe sicuramente a parlarmene, pur senza fare il nome del Magistrato, entro qualche giorno della pubblicazione sul Corriere della Sera circa la presenza dell'Affatigato sull'aereo caduto e la relativa smentita fatta dalla madre dello stesso. Nell'occasione il Mannucci mi disse che la smentita non era da sposare con certezza, stante la possibilità di un attentato con un ordigno esplosivo effettuato a danno dell'aereo, sul quale avrebbe dovuto prendere posto un Magistrato toscano che si recava in Sicilia per indagini, ritengo sul terrorismo. Ciò avveniva a Roma presso il mio ufficio, a Forte Braschi. Non detti peso alla notizia, perché in più occasioni avevo rilevato la scarsa concretezza mostrata dall'ufficiale nell'attività informativa in genere. Detti uno sbocco occasionale alla notizia riferendo oralmente al generale Santovito, che però la respinse decisamente, affermando che l'aereo era caduto per cedimenti strutturali e le voci di attentati erano state sparse artatamente dalla compagnia per scaricare le proprie responsabilità. Io non ricordo una informativa scritta del Centro di Firenze su tali vicende. Se, come mi si dice, l'informativa reca la data 18.07.81, io non ero più Direttore della Divisione sin dal 13 precedente, giacchè a quest'ultima data fu

sollevato il problema dell'incompatibilità giuridica del mio status militare con quello civile assunto dagli appartenenti al Servizio e da me non accettato. Sostanzialmente ho sempre ritenuto che si trattasse di un calcolato allontanamento preventivo - preventivo perchè io avevo già chiesto dall'anno precedente per iscritto, di rientrare nella F.A. - dovuto alle mie prese di posizione contro l'invio di documenti informativi infondati sulla strage di Bologna alla Magistratura competente ed anche all'ordine impartito agli organi operativi di porre sotto controllo le attività del dr. Pazienza". (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 07.02.92).

Riferimenti alle attività di Mannucci Benincasa sono stati rinvenuti anche in un documento sequestrato nel corso della perquisizione effettuata presso l'abitazione di Gioia del Colle del generale Notarnicola. In particolare nel documento manoscritto intitolato "Lineamenti dell'audizione presso la Commissione Stragi del 21.11.89", il generale sintetizza gli argomenti affrontati nel corso dell'audizione. Nel citare alcune delle motivazioni che avevano indotto la Direzione del Servizio ad allontanarlo dalle funzioni di Direttore della 1^a Divisione, il generale Notarnicola citava alcuni episodi, tra i quali "le proteste per l'ingiustificabile comportamento del Capo Centro in questione che mi aveva consegnato un rapporto volutamente incompleto su alcuni accadimenti della P2 e che io avevo in buona fede trasmesso alle autorità di Governo. Successivamente, a seguito di richiesta della magistratura ordinaria, scoprii che il Capo Centro tentava - ancora a mia insaputa - di sostituire quel rapporto con altro completo dal quale risultavano collegamenti tra un ufficiale a lui vicino e il Capo della Loggia Massonica sub-judice. In tale circostanza avevo censurato il comportamento ed espresso l'intento di verificarne altri progressi che avevano suscitato mie perplessità. Sembra quindi significativo che il documento sul presunto attentato all'aereo, di cui mi era stato fatto cenno un anno prima, apparisse in atti solo dopo che erano cessate le mie competenze sulla direzione dell'organo. Ed ancora che non mi fosse stato mostrato allorchè avevo chiesto al S.I.S.MI di esaminare il carteggio preliminarmente all'audizione".

La vicenda cui si riferisce Notarnicola concerne un documento sulla P2 ed in particolare su Licio Gelli che il giornalista dell'ANSA di Firenze, Marcello Coppetti, aveva consegnato - dopo lo scandalo P2 - a Mannucci Benincasa, che, a sua volta, lo aveva trasmesso alla 1^a Divisione. Veniva accertato che l'esemplare che il Capo Centro di Firenze aveva trasmesso mancava di una parte concernente il contatto che il colonnello Umberto Nobili aveva avuto con Licio Gelli. Contatto, questo, com'è noto, effettuato da Nobili e Coppetti il 2 dicembre 78, con la regia occulta dello stesso Mannucci Benincasa, che non riferì peraltro la circostanza alla Centrale.

Notarnicola su questa vicenda riferisce: “Sicuramente nel giugno 81 il Mannucci Benincasa mi telefonò rappresentandomi il desiderio dei magistrati bolognesi inquirenti sulla strage di incontrarmi presso il Servizio allo scopo di sollecitare anche una collaborazione nelle indagini. Mi precisava inoltre che i giudici postulavano una esclusione dal rapporto del Capo Centro di Bologna, dr. Ferretti, nei confronti del quale nutrivano delle riserve. A mia domanda mi precisò che tale richieste gli erano state avanzate dal capitano dei CC. Pandolfi in servizio a Bologna. Non ebbi alcuna reazione a telefono verso il Mannucci per non svelare le mie considerazioni negative su tale esclusione All'arrivo dei giudici rappresentai, in presenza del generale Mei, che, a mio avviso, le riserve sul Capo Centro di Bologna erano infondate, che rispondeva delle sue capacità e della sua lealtà e che lo ritenevo indispensabile per ogni forma di collaborazione. Ciò in quanto avevo la certezza che i vertici del Servizio avessero ripetutamente tentato di depistare le indagini e di intralciare l'operato dei giudici e che eventuali ombre sul Capo Centro di Bologna erano state prospettate volutamente per impedire agli organi istituzionali competenti la dovuta collaborazione e i contatti con quei giudici” (v. esame Notarnicola Pasquale, GI 24.03.93).

13. Le dichiarazioni del tenente colonnello Umberto Nobili.

E' indubbio che se talune iniziative “informative” di Mannucci Benincasa sono oggi note, lo si deve alle dichiarazioni che il colonnello Nobili rendeva nel 1988 al PM di Firenze, da un lato per ragioni di risentimento che l'ufficiale aveva verso l'Arma di appartenenza, dall'altro dalla delusione della collaborazione che per molti anni aveva offerto a Mannucci Benincasa. Numerose sono state le dichiarazioni che Nobili rilasciava a seguito dell'invio - a dicembre del 1987 - di un lungo memoriale al PM di Firenze, nel quale riepilogava alcuni oscuri episodi avvenuti nel corso della sua carriera militare e la collaborazione con il Capo Centro del S.I.S.MI di Firenze.

Il colonnello dell'AM, in particolare sulla vicenda di cui é processo e in relazione a Mannucci Benincasa, dichiarava: “Nell'estate precipitò ad Ustica un velivolo italiano, un DC9, e il fatto fu ricondotto ad un incidente. Ricordo che alcuni organi di stampa prospettarono l'ipotesi che l'abbattimento fosse dovuto ad un missile lanciato da un velivolo e che il generale Tascio fece fare delle smentite a queste ipotesi. Dopo non molto

tempo precipitò un MiG libico sulla Sila ... Dopo la strage di Bologna (02.08.80) Mannucci, facendo riferimento anche a queste due precipitazioni di velivoli, mi accennò alla possibilità che Semerari potesse aver preso contatti per conto di Gelli con persone libiche con riferimento alla preparazione della strage: ricordo che Mannucci accennò ad una agenda di Semerari con un appunto che doveva costituire un possibile riferimento a Gelli. Mannucci parlò anche della possibilità che sull'aereo italiano dovesse viaggiare una persona che potesse essere informata della strage e che non vi aveva più viaggiato. Mannucci mi chiese anche se mi risultava l'epoca della morte di quell'ufficiale libico che pilotava il MiG ..." (v. esame Nobili Umberto, PM Firenze 25.01.88).

Nobili riferiva sul conto di Mannucci Benincasa anche nel corso della deposizione resa a questo Ufficio nel dicembre 90, precisando: "Parlai di Ustica e Castelsilano con Mannucci del Centro S.I.S.MI di Firenze. Ad un mio riferimento ad Affatigato, Mannucci rispose facendo un breve riferimento al legame tra Ustica ed il MiG ... in una successiva occasione Mannucci disse di aver copia di un'agenda di Semerari e che questi era coinvolto con un traffico con la Libia Ricordo che Mannucci mi parlò del suicidio di Manrico Ducceschi, avvenuto nel 48, e che egli sosteneva essere stato in realtà un omicidio; Mannucci era convinto che il mandante fosse stato Licio Gelli". (v. esame Nobili Umberto, GI 01.12.90).

Nobili ritornava in argomento nel corso della successiva deposizione, specificando che Mannucci Benincasa, con il quale collaborava, aveva adombrato l'ipotesi che tra la caduta del DC9 di Ustica ed il MiG libico ci fosse una stretta relazione, precisando che tale conversazione avveniva nell'autunno del 1980. (v. esame Nobili Umberto, GI 05.12.90).

Sulla collaborazione tra Nobili e Mannucci Benincasa appare utile richiamare le valutazioni formulate nel suo provvedimento dal GI di Bologna: "Per concludere, va osservato che non si riesce a comprendere come possa ritenersi legittimo un tipo di collaborazione così anomala tra un capocentro S.I.S.MI e un ufficiale dell'Aeronautica - collaborazione durata anni, asseritamente tutta orientata su un unico tema e improduttiva di qualsiasi esito, se non i due anonimi inviati all'AG di Roma e a quella di Roma ...".

Sentito ancora una volta nel 96 Nobili dichiarava: "Per quanto riguarda la connessione tra la vicenda del DC9 Itavia e la caduta del MiG libico non posso altro che confermare che il primo che fece questa connessione é stato Mannucci"... "Io non fui arruolato al S.I.S.MI in quanto la mia forza armata rispose a richiesta del S.I.S.MI che non erano ancora noti i motivi del mio incontro con Licio Gelli. Mannucci non mi ha mai detto

il motivo del mio mancato arruolamento. Preso atto che risulta che é stata anche la 1ª Divisione del S.I.S.MI, cioè la Divisione dalla quale dipendeva organicamente Mannucci, ad esprimere parere sfavorevole alla mia assunzione al S.I.S.MI, dichiaro di venirne a conoscenza in questa sede per la prima volta. Ciò mi lascia molto perplesso e non capisco il gioco di Mannucci.” (v. esame Nobili Umberto, GI 06.11.96).

Come si é già detto, Nobili aveva reso dichiarazioni al PM di Firenze. A tal riguardo si ritiene utile rammentare un'annotazione manoscritta di Mannucci Benincasa relativa ad una conversazione avuta con Nobili rinvenuta nel corso della già citata perquisizione domiciliare, eseguita sul soggetto per disposizione dell'AG di Bologna: “Ci siamo intrattenuti sull'interrogazione di Cipriani, che riguarda anche lui...gli spiego le varie risposte, punto per punto, e rimane sorpreso e oltremodo grato per come l'ho trattato, con assoluta precisione e obiettività... Di fronte al ruolo svolto nella vicenda da Notar, mi dice che Pinto, che in atto si trova al Servizio - dovrebbe essere in Marocco (è della 2ª Divisione) gli riferì di avere avuto uno scontro con NOT, che accusò, a ragion veduta, di essere occultamente un massone di una loggia che ora NOB non ricorda - Appena potrà lo sentirà in proposito!...”.

Alla fine della memoria scrive: “N.B. Lo devo flemmatizzare perchè approfittando dell'audizione vorrebbe scatenarsi e ribattere tutte le accuse. Speriamo bene...!”.

Ovviamente una delle prime acquisizioni al Centro S.I.S.MI di Firenze è stata la pratica di Affatigato Marco, e ciò in relazione alla già più volte detta telefonata al Corriere della Sera l'indomani della caduta del DC9 dell'Itavia, in quanto si presumeva che una qualche attività fosse stata svolta dal Controspionaggio. In verità l'esame della documentazione acquisita non ha portato al conseguimento di alcun utile risultato.

Il fascicolo di Affatigato comprendeva complessivamente 86 atti, di cui 37 costituiti da ritagli stampa; 10 da informative dei Comandi dei Carabinieri; 3 da brevi note di trasmissione di altri ritagli stampa o di segnalazione di trasmissioni televisive; 2 foto del soggetto; un bollettino di segnalazione per ricerche sempre relativo al soggetto; 8 comunicazioni provenienti dalla 1ª Divisione; 9 comunicazioni provenienti da altri Centri; 16 comunicazioni elaborate dal Centro.

Da rilevare che a seguito della telefonata anonima relativa ad Affatigato, né all'epoca nè in periodi successivi, risultano essere stati promossi accertamenti o indagini; il Centro non s'è mosso di iniziativa nè la Direzione ne ha richiesti.

Il fascicolo concernente la vicenda di Ustica conteneva anch'esso per lo più ritagli stampa. Gli atti contenuti erano infatti 53 di cui 45 ritagli stampa. Gli atti che vanno dal nr.1 al nr.5 si riferiscono all'informativa del 18 luglio ed alle risposte dei centri e della 1ª Divisione; l'atto nr.11 concerne il rapporto del maresciallo Mercaldo della Digos di Firenze; l'atto nr.52 é una missiva della 1ª Divisione datata 31 gennaio 91, con la quale si dà notizia dell'esibizione all'AG romana di un documento del 74 relativo a Marco Affatigato; l'atto nr.53 é un appunto concernente una conferenza tenuta il 20 febbraio 92 a Grosseto sul tema "L'Italia dei Misteri + Ustica Gladio caso Moro". Infine una missiva senza data concernente l'invio degli elenchi dei prenotati sul volo del DC9 Itavia, di cui si è già fatto cenno.

Nessun documento sul MiG libico veniva esibito dal Centro CS di Firenze. Il dott. Morandi di questo Centro riferiva, all'atto della esecuzione del decreto di esibizione, che "Non esistono in archivio di questo Centro atti relativi alla caduta del MiG23 libico se non articoli di stampa raccolti nel fascicolo relativo al disastro di Ustica". Anche qui stranamente la stampa sul MiG viene inserita negli atti del DC9. Comunque non si riesce a comprendere dove siano finiti, o finissero, i risultati dell'attività informativa del Capo Centro CS di Firenze.

Il giudice di Bologna, nella già citata sentenza-ordinanza, s'è proposto, nella valutazione sull'operato di Mannucci Benincasa, di mettere a fuoco la figura del capocentro in rapporto con la Direzione del Servizio ed in particolare con il gruppo che operava intorno al Direttore del Servizio, generale Santovito, ed al Direttore dell'Ufficio Controllo e Sicurezza, generale Musumeci. E si è, tra l'altro, basato su alcune dichiarazioni del generale Notarnicola al PM di Bologna in data 08.03.90. "Ho sempre avuto la sensazione che ci fosse un rapporto diretto fra il Capo Centro di Firenze e la Direzione del Servizio, con particolare riguardo sia al generale Santovito che al generale Musumeci. In una specifica occasione ebbi la riprova di tale contatto allorché il Capo Centro di Firenze mi rappresentò di avere ricevuto generiche pressioni per l'assunzione alle sue dipendenze di un collaboratore, tale Casalone, di Firenze, quasi facendo intendere una certa sua riluttanza al riguardo. Dissi in merito di respingere ogni pressione ma passato qualche giorno, mi giunse un ordine informale del generale Santovito per concretare la predetta collaborazione. Il Casalone nel quadro degli accertamenti che successivamente svolsi sullo scandalo P2, risultò esser compreso in una lista di una loggia massonica che nel 76 circa lo stesso Gelli avrebbe consegnato alla magistratura fiorentina.

Qualche tempo dopo, nelle mie funzioni di Capo Reparto, all'atto di un controllo amministrativo sulle spese degli Organi Periferici

Amministrativi rilevai che il Centro di Firenze spesava ancora la predetta fonte per cui mossi dei rilievi verbali al Direttore della Divisione, ribadendo l'immediata esecuzione delle disposizioni a suo tempo impartite.

Ricordo addirittura che sempre durante la gestione del generale Santovito conobbi il predetto Casalone, presso la Direzione centrale alla quale aveva evidentemente diretto accesso. Ciò non poteva avvenire se non con il consenso di Mannucci, il quale evidentemente verso di me aveva assunto un atteggiamento ambiguo”.

Casalone, sentito dal GI di Bologna in data 09.02.94, confermava la collaborazione al S.I.S.MI e la frequentazione della Direzione del Servizio ove vi si recava unitamente al generale Palumbo a trovare il generale Musumeci e Santovito. Riguardo alla collaborazione con il Mannucci precisava che “in teoria avrei dovuto lavorare alle dipendenze del Mannucci, ma come ho già detto, la mia attività si risolse in ben poco. Ho frequentato il Mannucci e siamo diventati amici”.

Altre gravi considerazioni su costui si rilevano dalla requisitoria del PM di Bologna relativa al procedimento penale sulle stragi dell'Italicus e della stazione di Bologna, datata 05.05.94: “Altra prova dell'illecito ed occulto rapporto che legava Mannucci Benincasa alla cordata piduista del vertice S.I.S.MI é costituita dalla presenza del Mannucci in Bologna il giorno del rinvenimento sul treno Taranto-Milano dell'esplosivo che poco prima aveva provveduto a far collocare sul treno personalmente il colonnello Belmonte, massone di palazzo Giustiniani all'orecchio del gran Maestro, su disposizione del generale piduista Pietro Musumeci. Si tenga conto che quella operazione era segretissima e che l'esplosivo avrebbe dovuto essere rinvenuto ad Ancona, ma, per un banale disguido, fu scambiata la carrozza ed il treno proseguì con il carico di esplosivo fino a Bologna, dove venne finalmente rinvenuto.

Firenze dunque non aveva nulla a che fare nè col percorso del treno, nè con i destinatari delle notizie che riguardavano la presenza di esso. Se Mannucci fu presente quel giorno “all'arrivo del treno” (così si esprime Ferretti l'8.05.92) fu solo perchè il “Super S.I.S.MI” di Musumeci non si fidava del Ferretti, come si è visto, e richiese la presenza sul posto di un loro uomo e cioè del Mannucci Benincasa, nonostante la sua incompetenza, poichè vi era bisogno, in quel frangente, di coperture per quella gravissima condotta di depistaggio”.

14. Le dichiarazioni di Mannucci Benincasa.

Il Mannucci veniva sentito una prima volta nel dicembre 90. Nell'occasione egli affermava di aver appreso la notizia della telefonata anonima su Affatigato dalla stampa o la domenica o il lunedì dopo il disastro e che comunque il lunedì stesso conobbe, sempre dalla stampa, le dichiarazioni della madre dell'Affatigato. Relativamente alla conversazione avuta sull'argomento con il colonnello Notarnicola, egli ammetteva la circostanza, ma negava che il colloquio fosse avvenuto nei giorni immediatamente successivi al disastro; bensì dopo un intervallo di tempo più lungo che credeva di poter stimare in un mese circa.

Mannucci Benincasa negava, peraltro, di aver parlato contestualmente, in quell'occasione, della vicenda del mancato viaggio del giudice Tricomi a bordo dell'aereo dell'Itavia. Ciò in quanto egli sostiene che la notizia l'aveva appresa molto più tardi, cioè verso la fine dell'anno - tra ottobre e novembre dell'80 - dallo stesso magistrato. Ricordava, peraltro, di aver parlato dell'ipotesi Tricomi con il giudice Gentile e con il colonnello Nobili. Sempre in relazione al colloquio con Notarnicola, affermava che questi non fece commenti al riguardo, precisando di non ricordare se il suo superiore lo avesse inviato presso una sezione della Divisione per prospettare il caso. (v. esame Mannucci Benincasa Federigo, GI 28.12.90).

Con richiesta datata 21.12.91 l'ufficio del Pubblico Ministero chiedeva a questo Ufficio che si procedesse nei confronti di Mannucci Benincasa: - quale indiziato del delitto di cui agli art.61 n.2, 479 in relazione all'art.323 e 326 c.p. "per avere falsamente attestato, in una nota inviata alla Direzione del S.I.S.MI, che tale nota era stata redatta in data 18 luglio 81 e ciò al fine di conseguire l'impunità del delitto per il delitto di rivelazione di ufficio e per conseguire il profitto del delitto di abuso innominato d'atto di ufficio". Spiegava il PM che "l'atto apparentemente datato 18 luglio 81 e concernente la vicenda Tricomi è stato inviato in data 21 luglio 81, come è risultato a seguito dell'acquisizione dei registri di protocollo in partenza e in arrivo. Ciò implica che la comunicazione alla 1^a Divisione fu in realtà inviata successivamente alla comparizione di articoli di stampa riportanti tali notizie e - prima ancora - alla perquisizione dei locali del periodico "Critica Sociale", disposta nell'ambito del processo per la strage di Bologna. Già la coincidenza temporale tra la comunicazione delle informazioni agli Organi superiori (notizia in possesso del Centro CS di Firenze da molto tempo) e la pubblicazione delle notizie é indicativa di una gestione distorta dell'attività di ufficio. Va però accertato se - oltre a ciò - l'atto non sia stato appositamente retrodatato". Aggiungeva inoltre che "sulla base delle dichiarazioni rese da diversi soggetti nel procedimento penale per la strage

del 2 agosto 80, può affermarsi che il Capo Centro di Firenze non si limitò a trasmettere in ritardo le informazioni in suo possesso, ma fu fonte dei giornalisti Pamparana e Giovine, per la redazione degli articoli apparsi su "Critica Sociale"; - quale indiziato del delitto di cui all'art.476 in relazione all'art.490 e 351 c.p. (soppressione ed occultamento di atti veri). Il PM spiegava che "appare di rilievo la mancanza del fascicolo di cui è stata ordinata l'esibizione presso il Centro S.I.S.MI di Firenze di atti, che pure avrebbero avuto necessariamente dovuto esservi archiviati; in particolare, manca la nota in data 11 agosto 77 dei Carabinieri, alla quale si fa riferimento nell'atto 26 settembre 77 (n.31); manca qualsiasi atto concernente la telefonata relativa alla presenza di Affatigato a bordo del DC9 e quelle successive di smentita; mancano tutti gli atti presupposti dalla nota 30 settembre 80; la risposta al doc. 64 (richiesta di notizie su partecipazione di Affatigato ad addestramento militare in Camp Derby) risulta archiviata in altra pratica (2.18.3291/984)".

Di conseguenza il 30 dicembre 91 questo Ufficio emetteva comunicazione giudiziaria nei confronti di Mannucci Benincasa. Egli veniva interrogato quale indiziato una prima volta nel seguente ottobre. Sulla vicenda Tricomi riferiva: "Sono venuto a conoscenza della prenotazione da parte del giudice Tricomi sull'aereo Bologna-Palermo caduto il 27.6.80, nell'aprile-maggio 81. Prendo atto che nel verbale precedente dissi che tal fatto avvenne nell'ottobre-novembre 80. Io ricordo solo che era freddo, avvenne cioè in una giornata fredda. Tricomi me ne parlò di sicuro nell'81 in una giornata fredda. Avvenne in occasione di un incontro casuale per strada, nei pressi della stazione di Santa Maria Novella. In questa occasione mi disse che era sfuggito due volte alla morte, una prima per un mancato attentato di Prima Linea, la seconda perché doveva prendere l'aereo di Ustica. Ne ho riparlato poi con Tricomi, non ricordo con esattezza quando, ma sicuramente prima di riferirne per iscritto alla Centrale. Prima di parlare con Tricomi, ne ho parlato con un mio collega Capo Centro. Si trattava del Capo Centro di Perugia, il tenente colonnello Russo. Costui disse di avere una conoscenza l'Itavia e quindi avrebbe potuto procurare la lista d'imbarco.

Quando parlo con Russo, avevo già parlato con Notarnicola. Ricordo che costui ebbe a riferire alla Commissione Stragi che io gli avrei riferito della vicenda Tricomi a brevissima distanza dall'evento di Ustica. Ciò non è assolutamente possibile. Escludo di aver saputo per altra strada la vicenda Tricomi. Ne è dimostrazione la sorpresa che ebbi quando il giudice me ne parlò. Non ho mai incontrato il giudice Tricomi tra il 27 giugno 80 ed il giorno in cui mi raccontò la vicenda. Questo giorno, lo ribadisco, deve collocarsi nell'inverno 80-81; non posso essere più preciso; si può andare

dall'ottobre-novembre 80, come dissi la precedente volta, all'aprile-maggio che ho detto oggi Quanto ho riportato al paragrafo 2 della nota del 18 luglio 81, l'ho appreso direttamente da Tricomi, che ebbe a riferirmelo, mi sembra, la prima volta che mi parlò della vicenda Il fatto della prenotazione e della disdetta ad opera del maresciallo Mercaldo lo appresi da Tricomi. Tutto ciò che concerne questa vicenda io l'ho appreso solo da Tricomi e da nessun altro. Nel testo io riferisco di aver ricevuto la lista d'imbarco dal Centro di Perugia. Prendo atto che la specificazione Perugia è cassata. Comunque si tratta di Perugia, come ho già detto Non ho preso un tempo eccessivo per riferire la vicenda alla Centrale. Inizialmente non c'è nessun elemento per pensare che l'aereo sia stato intenzionalmente abbattuto. Ma comunque io ne riferisco a voce. Lo riferisco al Direttore della Divisione, cioè a Notarnicola e solo a lui. Egli non dette giudizi sull'ipotesi. Non dette consigli né direttive. Non ricordo esattamente quale fu la sua risposta; il concetto comunque era il seguente, che si trattava di una vicenda che non rientrava nella nostra competenza e che comunque, dato che l'ipotesi più credibile era quella del cedimento, non c'era nessuna altra ragione per seguire il fatto. Con Notarnicola della vicenda ho parlato solo in questa occasione Dopo averne parlato con Notarnicola in più occasioni ho ritenuto di concretizzare in un documento la vicenda del mancato viaggio di Tricomi. Prendo atto che in precedenza avevo dichiarato di averne parlato una sola volta. Ciò non é possibile. Sicuramente l'ho visto più volte; siamo nell'81. Lo vedevo qui a Roma. Quantificare é impossibile... . Anche in queste altre occasioni Notarnicola si mostrava incredulo. Non dava credito all'ipotesi dell'attentato e alla necessità che l'ipotesi entrasse nell'inchiesta.”

Per quanto concerne gli incontri con il giudice Gentile, aggiungeva: “Della vicenda Tricomi ne ho parlato, oltre che con Notarnicola e Russo, ovviamente con i miei collaboratori e con il giudice Gentile. Con ogni probabilità nella primavera 81. Lo avevo conosciuto all'inizio dell'anno; mi era stato presentato dal capitano Pandolfi; io fui presentato per quello che ero, come Capo Centro cioè del S.I.S.MI in Toscana; con il mio nome reale e senza alcun nome di copertura. Quel nome di copertura famoso e famigerato, Manfredi cioè, fu inventato da Gentile in occasione di un incontro conviviale, per la presentazione a due persone con le quali Gentile aveva un incontro. Io venni a conoscenza dei nomi e della qualità dei due nell'immediatezza e conoscendo uno dei due per alcune sue vicende - in Francia aveva sequestrato un aereo contro il Governo greco e una sua operazione contro la CIA - non volevo incontrarli. Gentile mi assicurò dicendo che mi avrebbe presentato come un ricercatore universitario suo amico. I due erano i giornalisti Giovine e Pamparana. A questo incontro

c'era anche Pandolfi e uno o due collaboratori. Non c'era nessun avvocato di Bologna. L'incontro avvenne in un ristorante di quest'ultima città, ristorante che si trovava ad un primo piano. Scambiandoci con Gentile delle impressioni sulla possibilità di identificare i responsabili della strage di Bologna, emerse che una delle loro fonti - per loro intendo giudice Gentile e capitano Pandolfi - riferiva di attività di gruppi terroristici di sinistra che si rifornivano di armi e di supporto logistico da emissari libici. Queste vicende si sovrapponevano in larga parte con l'indagine di Tricomi. Questo avveniva nei mesi di aprile-maggio... . A giugno si concluse questo filone di indagine con il contatto di Gentile con il Comando Generale dell'Arma per un'operazione di riscontro sul territorio, tra cui Pantelleria. Il discorso con Gentile durò diverso tempo da aprile a giugno. Durante il corso di questi colloqui riferii a Gentile la vicenda Tricomi.” (v. interrogatorio Mannucci Benincasa Federigo, GI 14.10.92).

L'indiziato veniva nuovamente interrogato nel successivo novembre. Così negava di “aver rivelato alcun segreto d'ufficio concernente la vicenda Tricomi” in quanto la circostanza era nota sia alla Centrale di Roma che al Capo Centro di Perugia Russo e soprattutto negli ambienti della Questura; precisava di non essere vincolato al segreto d'ufficio e di non aver rivelato ai giornalisti la vicenda in quanto, in caso contrario, non avrebbe fatto il rapporto alla Centrale. Ribadiva di averne parlato con il giudice Gentile, in quanto quest'ultimo era orientato a collegare la strage di Bologna con la Libia. Con lui si esaminò l'ipotesi che Ustica fosse attribuibile ai libici, sia perché l'aereo era partito da Bologna, sia perché su di esso viaggiava un magistrato che indagava sui libici. Presero in considerazione anche l'ipotesi che il MiG libico caduto sulla Sila potesse essere penetrato la sera del 27 giugno 80. Confermava che sulla vicenda Tricomi aveva riferito molteplici volte a Notarnicola, che gli aveva sempre risposto che l'ipotesi non era credibile e di non poter mettere per iscritto la vicenda per una sorta di riguardo nei suoi confronti; cosa che invece fece dopo che Notarnicola aveva lasciato la Divisione. Precisava di non avere informato il capo Centro di Bologna, dei suoi rapporti con il capitano Pandolfi e con il giudice Gentile, in quanto non era tenuto a farlo. Chiariva che il Centro CS di Firenze non svolse alcuna attività nei confronti di Affatigato dal momento che della vicenda si stavano interessando la Magistratura e gli organi di PG e, inoltre, per la inesistenza sia di una competenza diretta del suo Centro dato che il fatto non era accaduto in Toscana, sia di “competenza primaria” in quanto l'Affatigato era considerato un terrorista. Dichiarava di non avere mai saputo di collegamenti di Affatigato con i Servizi francesi e quelli americani, nè che in occasione dell'arresto a Nizza gli fosse stata sequestrata

un'agenda; ciò in contrasto, rileva il PM, con quanto invece egli stesso riferiva nel rapporto alla Centrale del 28.08.81, in cui faceva espresso riferimento alla raccolta di informazioni sui contatti di Affatigato in Francia e la collaborazione con Autorità italiane. (v interrogatorio Mannucci Benincasa Federigo, GI 06.11.92).

L'ufficiale veniva nuovamente interrogato il 18 di quel novembre. In questa occasione ribadiva che l'incontro con il giornalista Pamparana era stato uno solo e non tre come affermato dal giornalista e confermava che tale incontro era stato oggetto di una sua missiva alla 1^a Divisione. (v. interrogatorio Mannucci Benincasa Federigo, GI 18.11.92).

15. Le ulteriori attività del S.I.S.MI.

Come si é avuto già modo di osservare, il S.I.S.MI dopo il vuoto informativo che si può circoscrivere tra la fine del 1980 e il 1986, ritorna ad occuparsi della vicenda di Ustica a settembre dell'86, a seguito della nota del Capo dello Stato, Francesco Cossiga, con la quale veniva sollecitato un intervento del Governo ai fini della scoperta della verità sulle cause del disastro del DC9 dell'Itavia.

Con missiva datata 11 settembre 86 il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on.le Giuliano Amato, richiede al Direttore del S.I.S.MI, ammiraglio Fulvio Martini “ulteriori accertamenti in merito alla situazione del radar della Difesa Aerea e alla presenza di navi e aerei militari nella zona interessata. Opportuni sono inoltre contatti con le Autorità Americane, per verificare al più presto la possibilità di fotografie al relitto con un minisommergibile per alte profondità”. A seguito di questa lettera prende avvio la nuova attività informativa del S.I.S.MI. Il Servizio, dopo aver richiesto ed acquisito informazioni dai Servizi USA, francesi, israeliani e greci e dagli organi militari, risponde al Sottosegretario Amato, con missiva del 30 settembre 86, comunicando che i servizi statunitensi, francesi, israeliani e greci avevano risposto “per le vie brevi di non avere elementi sull'incidente di Ustica” mentre il servizio britannico aveva risposto “di non aver elementi e di escludere ogni possibile coinvolgimento delle forze aeree libiche”.

Per effetto sempre della richiesta di Amato la 1^a e la 3^a Divisione elaborano dietro richiesta del Direttore del Servizio e sulla base della documentazione disponibile, un appunto datato 25.09.86, in cui sintetizzano

l'attività del Servizio stesso sull'evento e forniscono valutazioni intorno alle ipotesi formulate sulla causa dell'incidente.

La 3^a Divisione-Situazioni, che fino al 1986 non era mai stata interessata all'evento, dopo avere acquisito copia della relazione Luzzatti, della missiva del SIOS/A del 23 dicembre 80 e la situazione aeronavale nel Mediterraneo nel 1980, redige tre appunti.

Il primo, datato 5 settembre 86, contiene alcune considerazioni sulle risultanze alle quali era giunta la commissione Luzzatti. Il documento, dopo aver premesso che la Commissione Luzzatti aveva concluso i suoi lavori formulando come possibile causa del disastro una decompressione esplosiva, e aver ricordato la conseguente campagna giornalistica sull'ipotesi del missile e sulle responsabilità, tra l'altro, dell'AM, conclude stigmatizzando tale comportamento ed adombrando "il sospetto che i continui tentativi di accreditare comunque l'ipotesi che il DC9 sia stato abbattuto da un missile siano volti a coprire finalità che poco hanno a che fare con la ricerca della verità. Non va taciuta l'esistenza di forti interessi economici legati al fallimento dell'Itavia ed all'entità del risarcimento i familiari delle vittime". L'appunto senza alcun commento viene visto e siglato dall'ammiraglio Martini.

Nel secondo appunto, datato anch'esso 5 settembre 86, ma diretto alla 1^a Divisione, viene analizzata la documentazione fornita dallo SMA. Nell'elaborato la conoscenza della vicenda relativa alla telefonata concernente la falsa presenza di Affatigato a bordo dell'aereo, viene fatta risalire addirittura a quanto riportato sul quotidiano "L'Avanti" del 28 agosto 86.

Nel terzo appunto, allegato alla missiva del 25 settembre 86, viene esclusa l'ipotesi del missile, mentre viene attirata l'attenzione sull'ipotesi dell'ordigno esplosivo fatto esplodere deliberatamente o accidentalmente. La prima - continua l'appunto - appare poco probabile in considerazione del fatto che l'aereo era partito con notevole ritardo. A sostegno della seconda, l'esplosione accidentale, vengono collegati due episodi, la falsa rivendicazione su Affatigato e la testimonianza dei genitori di due bambini periti nell'incidente, i quali avrebbero riferito di essere stati avvicinati, all'aeroporto di Bologna, da un uomo claudicante che avrebbe chiesto loro di portare un pacco a Palermo; l'individuo sarebbe stato visto rivolgersi ad altri passeggeri.

Nel documento viene espresso anche il parere "che una terza ipotesi, quella del cedimento strutturale del velivolo, meriti di essere ulteriormente approfondita dagli organi tecnici". Ciò in considerazione della "cronistoria degli eventi di maggior rilievo relativi all'AM DC9 Marche I Tigi NC", tra

cui un adagiamento del velivolo sulla coda all'aeroporto di Cagliari nel '77, e di un incidente analogo occorso a un Boeing 747 della JAL nel '78, velivolo poi precipitato nell'85 per rottura del timone principale.

Queste valutazioni, considerazioni ed ipotesi saranno contestate all'ammiraglio Martini, che sosterrà trattarsi di valutazioni con circuitazione soltanto interna del Servizio.

Si deve sottolineare che ancora una volta si tenta di suggerire la pista del cedimento strutturale del velivolo. Causa che, invece, è stata da quasi subito dopo il disastro esclusa e che appare essere ancora coltivata soltanto dagli Stati Maggiori, anche se in forma riservata.

Deve anche rilevarsi che Cincusnaveur, cioè la massima Autorità militare della Marina statunitense in Europa, appare preoccupata dal riaccendersi della vicenda di Ustica. Infatti tra gli atti dello Stato Maggiore del S.I.S.MI si rileva fotocopia di un messaggio Cincusnaveur datato 27 giugno 88, con traduzione del solo messaggio (viene omessa la traduzione degli indirizzi) che merita di essere trascritto integralmente: “1 - Recente ripresa di clamore stampa su perdita DC9 Itavia di 27 giugno 80 presso Ustica habet consigliato riesame tutta documentazione disponibile per confermare che Sesta Flotta non est stata coinvolta in incidente. Oltre at riesame registrazioni interne, sunt stati richiesti elementi disponibili su incidente a Comandi subordinati, Uscinceur, CNO et Servizi Informativi Nazionali e di Marina Militare USA. 2 - Risulta evidente che, all'epoca della scomparsa del DC9 nel Tirreno il 27 giugno 80, ebbe luogo un dettagliato esame dei fatti. Da tutte le registrazioni e i documenti disponibili, ivi compreso programma navigazione Sesta Flotta per il periodo, non emerge alcuna informazione in contrasto con quanto a suo tempo dichiarato a USDAO (Addetto Militare USA) in Roma, che “la Sesta Flotta non aveva navi né aerei che operavano nel mar Tirreno alla data della caduta del DC9”. Raccomandasi mantenere tale posizione in risposta a qualsiasi richiesta.” (v. atti Stato Maggiore S.I.S.MI - cartella 19).

Gli americani, pertanto, con questa missiva, dopo aver richiamato quanto riferito con il messaggio del 3 luglio 80 (che citano espressamente nella nota), “raccomandano” al Paese alleato di fornire la risposta anzidetta a qualsiasi richiesta. Non può non esser notato che gli USA, se da un lato hanno sempre affermato di non avere avuto nessuna responsabilità nell'evento, dall'altro, invece, appaiono sempre preoccupati dalle riprese periodiche campagne di stampa, in cui si rievocano loro responsabilità nel disastro.

Deve essere anche rilevato che, nonostante il passare degli anni, l'intervento del Servizio rimane quello di verifica della esclusione di più o

meno di probabili ipotesi. Nessun indirizzo investigativo viene fornito all'Esecutivo. Significativo al riguardo un appunto interno del S.I.S.MI, rinvenuto in una cartella dello Stato Maggiore del S.I.S.MI. Il documento riassume l'attività del Servizio fino al 1989, e da un'annotazione a matita si legge "Elaborato da DS per memoria del MD" (DS sta per Direttore del Servizio e MD per Ministro della Difesa). Il documento appare significativo per le inesattezze ed anche le falsità che contiene.

Il documento recita: "Nessun segreto di Stato é stato mai opposto, e gli atti del Servizio, quando chiesti sono stati forniti alla Commissione Pratis, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro della Difesa e all'Autorità Giudiziaria, nonché al Comitato Parlamentare sui Servizi ... Non esiste contraddizione tra l'affermazione del Servizio che non era e non é in possesso di elementi rilevanti in merito alla vicenda di Ustica, e l'invio dei 110 atti, in quanto i 110 atti sono pratiche burocratiche che nulla di nuovo apportano alla conoscenza della dinamica dell'incidente. Pertanto, da parte dell'attuale Direzione del Servizio non vi é alcuna reticenza né alcun tentativo di copertura, ma anzi vi é stata la massima disponibilità a fornire sempre tutto quello che il Comitato ha di volta in volta chiesto."

In effetti nessun segreto risulta essere stato opposto. Però, con i ritardi nella trasmissione dei documenti, con le omissioni nella trasmissione di altri, come si é avuto modo di porre in evidenza nella prima parte di questo capitolo, il Servizio ha di fatto agito come freno od ostacolo all'accertamento della verità. I 110 atti richiamati nell'appunto costituiscono soltanto una minima parte di quanto effettivamente è risultato negli archivi del Servizio a seguito dell'acquisizione in toto della documentazione.

Il documento continua riassumendo l'attività del Servizio nel 1980: informazione al Ministro della Difesa e al Cesis sulle prime risultanze acquisite; l'8 agosto richiesta all'Aeronautica Militare dell'interpretazione ufficiale dei dati di plottaggio dei radar di Licola e Marsala, con successiva informazione al Ministro; informazione all'on.le Mazzola ed allo Stato Maggiore della Difesa delle prime valutazioni sull'incidente. Nessun riferimento vien fatto alla informativa del Raggruppamento Centri sulla falsa notizia relativa ad Affatigato, che sarebbe nata dall'ambiente dell'on.le Bisaglia. Come nessun riferimento vien fatto all'attivismo di fine luglio. Nè che gli accertamenti erano diretti soprattutto a sgombrare l'ipotesi della collisione con altro velivolo. Se ne deve dedurre che il Ministro della Difesa dovesse essere tenuto all'oscuro sulle effettive attività poste in essere dal Servizio nel luglio del 1980. L'unica realtà che trova riscontro negli atti del Servizio é quanto si scrive nel secondo alinea della pagina due dell'appunto:

“Dal 1980 al 1986, praticamente non succede niente” (v. Atti Stato Maggiore S.I.S.MI - cartella 19).

L'iniziativa del S.I.S.MI di interessare nel 1986 gli americani sulla possibilità di effettuare delle riprese fotografiche con un sommergibile non appare, peraltro, chiara. Che l'iniziativa sia partita proprio dal Direttore del Servizio, lo riferisce in Commissione Stragi il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Amato (v. audizione Giuliano Amato, Commissione Stragi in data 11.07.90).

In particolare se messa in relazione a quanto riferisce lo stesso Martini, nel corso di una audizione in Commissione Stragi sempre nel '90. Nell'occasione il Direttore del Servizio, come si dirà più innanzi, suppone, nel caso fosse stata accertata la ipotesi del missile, che la responsabilità dell'evento dovesse ricadere solo sugli americani o sui francesi.

Ma l'iniziativa deve essere anche messa in relazione con un episodio singolare di cui si è già fatto cenno nella parte relativa all'ultima campagna di recupero. Nel corso delle relative operazioni di recupero condotte dal Collegio peritale sono state rilevate sul fondo marino delle strisce parallele e continue, apparentemente corrispondenti a quelle che vengono lasciate dai mezzi utilizzati per l'esplorazione degli abissi. In una seconda occasione furono rilevati “crateri”, cagionati dalla caduta di oggetti pesanti parzialmente insabbiati; oggetti che però non sono stati rinvenuti e non risultano essere stati prelevati nel corso di precedenti campagne di recupero. I crateri sono stati visti nella zona D, cioè nella zona nella quale secondo gli studi effettuati dall'ausiliario Protheroe, si sarebbe potuto trovare il relitto di un altro aereo e dove effettivamente è stato rinvenuto il serbatoio sub-alare di un aereo da guerra.

Non è stato possibile, come già s'è detto, individuare una causa naturale ai crateri ed alle striature parallele. E' da escludere, comunque, che le tracce siano state lasciate dai cingoli dei mezzi impiegati dall'Ifremer nel corso delle precedenti campagne di recupero, sia perché non ve n'è documentazione nelle registrazioni, sia perché quel tratto del fondo marino è al di fuori delle zone nelle quali ebbe luogo quella campagna. Come si deve escludere, per le ragioni che sono state scritte, che quelle tracce siano state lasciate dal Row della Wimpol.

Non sono state individuate, peraltro, operazioni di ricerca diverse da quelle descritte oppure lavori sul fondo marino finalizzati ad altro; per altro verso, operazioni quali quelle ipotizzate richiedono specialissime attrezzature sui fondali e un forte impegno di mezzi di superficie, di cui solo Forze Armate di una grande Potenza possono disporre.

Deve peraltro essere rilevato che questa iniziativa di interessare gli americani appare quantomeno affetta da “ingenuità”, tenuto conto che già nel 1986 gli USA più volte erano stati chiamati in causa dai media come non estranei alla vicenda.

L'Addetto Navale statunitense a Roma risponde ufficialmente alla richiesta dell'ammiraglio Martini con missiva del 7 novembre 86, affermando che l'operazione di localizzazione del relitto del DC9 era fattibile, ma costosa e con bassa percentuale (30% circa) di probabilità di successo. Il costo si sarebbe aggirato sui 10 milioni di dollari. Fu proprio il costo dell'operazione a lasciar cadere l'idea dell'ispezione fotografica, così riferisce l'on.le Amato alla Commissione Stragi. Non si può non supporre - anche se su tale ipotesi non è stato possibile accertare di più - che sia il costo dell'operazione, che la scarsa probabilità di successo dell'operazione stessa siano state gonfiate dagli americani per provocare il rifiuto da parte del richiedente.

Va peraltro ricordato che nel corso dell'audizione in Commissione stragi, l'on.le Amato ha affermato che l'Istruttore titolare dell'inchiesta nel corso di un colloquio a palazzo Chigi, gli aveva parlato delle fotografie di resti dell'aereo scattate dagli americani prima del recupero del relitto da parte della società Ifremer. Come già s'è precisato in altra parte di questa motivazione, di qui la querela da parte del giudice Istruttore a carico di Amato e la richiesta di astensione dal processo del querelante. Amato ha confermato le dichiarazioni rese in Commissione Stragi, riferendo che nel corso di una riunione alla Presidenza del Consiglio nel settembre o ottobre del 1986 su questioni concernenti il recupero del relitto del DC9, il magistrato gli aveva parlato “con una formula che non sono in grado di ricordare esattamente, di fotografie che gli Americani gli avrebbero sottoposto ovvero con le quali lo avrebbero pressato o una frase simile” (v. esame Amato Giuliano, GI 18.11.94).

16. La testimonianza dei funzionari dello Stato Maggiore del S.I.S.MI.

Al fine di comprendere quali attività vennero svolte dall'Ufficio dello Stato Maggiore del S.I.S.MI a seguito delle richieste sia di quest'Ufficio che di varie Autorità politiche e parlamentari, sono state raccolte le testimonianze di quei funzionari che hanno seguito le relative istruttorie.

Deve essere premesso che queste testimonianze sono state di scarsa utilità, ma non perché i funzionari non sapessero dare risposta ai quesiti,

bensì per deliberato proposito, in un quadro di generale reticenza, di non riferire quanto da loro appreso e rilevato nel corso della gestione delle surrichiamate richieste di documentazione. Su queste dichiarazioni dovrà pertanto l'Ufficio del Pubblico Ministero valutare eventuali indagini e conseguenti richieste.

Che il Servizio non abbia corrisposto con la dovuta solerzia alle richieste dell'Ufficio é stato possibile accertarlo soltanto a seguito della acquisizione di tutta la documentazione sui due eventi (Ustica-MiG23), come s'è detto nella parte iniziale di questo capitolo. Che filtro ci sia stato nella trasmissione dei documenti si rileva dalla testimonianza di Pipitone, laddove afferma che l'esame dei documenti da trasmettere si rendeva necessario per non inviare atti doppiati o ritenuti "ininfluenti". Lì ove aggiunge che "A seguito delle richieste sia della Commissione Pratis che quelle successive, almeno fino a quando sono stato al Servizio, cioè fino al 92, si controllavano tutti gli atti del Servizio anche quelli dello Stato Maggiore che avevano assorbito quelli dell'Ufficio del Direttore. Anche questi venivano esaminati e valutati per l'inoltro ai richiedenti" (v. esame Pipitone Giuseppe, GI 25.09.97). Se ne può pertanto facilmente dedurre che la Direzione del S.I.S.MI, attraverso i suoi funzionari, si é sostituita di fatto alle valutazioni del giudice, attribuendo, documento per documento, l'eventuale rilevanza o meno ai fini dell'inchiesta. Tale comportamento è censurabile.

Addetti alla visione e pertanto alla eventuale cassazione di alcune parti dei documenti - singolare sistema, questo delle cancellazioni, che viene fatto risalire ad una consuetudine nel tempo - oltre allo stesso Pipitone, la dottoressa Pollastri e il dottor Lehmann di cui si é già fatto cenno. I tre funzionari costituiscono per il Direttore del Servizio una sorta di gruppo di analisi che di volta in volta è chiamato a studiare ed a dare risposta sia agli attacchi della stampa che alle varie richieste sia delle Autorità politiche che di quest'Ufficio. Numerosi sono gli appunti, le valutazioni, i suggerimenti diretti all'attenzione del Direttore del Servizio, e ai Capi di Stato Maggiore che si sono avvicinati nell'incarico durante la direzione Martini. Tra gli altri il generale Rosa ed il generale Inzerilli (v. atti dello Stato Maggiore del S.I.S.MI).

Pipitone ammette di aver visto, tra gli atti custoditi allo Stato Maggiore, il documento sulla autopsia al pilota del MiG libico, ma di non aver notato l'annotazione apposta in calce al documento "Sì per SIOS/A per progetto Notarnicola/Tascio". (v. esame Pipitone Giuseppe, GI 25.09.97). Non può essere accettata la riduttiva giustificazione da lui fornita, che peraltro tiene in non cale l'intelligenza di chi raccoglie la testimonianza.

Pipitone non poteva non essere a conoscenza dei motivi che avevano portato la Direzione del Servizio a richiedere le dichiarazioni a Maraglino e Curci. Egli infatti non solo ha rivestito il ruolo di direzione dei lavori preparatori della ricerca ed esame della documentazione da trasmettere a quest'Ufficio, ma é anche colui che tratta proprio la vicenda delle acquisizioni dei dati radar a Martina Franca, così come si rileva dall'esemplare della missiva della 1^a Divisione del 7 dicembre 88 con la quale venivano trasmessi allo Stato Maggiore, tra l'altro, i documenti di Bari di fine luglio 80, ed in cui risulta la chiara annotazione "Pratica trattata dal colonnello Pipitone ...". Pipitone nonostante la contestazione di quanto sopra e nonostante l'ammonizione a dire la verità, ha continuato a ribadire di non sapere nulla sulle motivazioni dell'attivismo di fine luglio e dei motivi per i quali furono richieste le dichiarazioni al personale del Centro CS di Bari (v. esame Pipitone Giuseppe, GI 02.10.97).

Sulla scia di Pipitone le dichiarazioni della dottoressa Pollastri. Anche questo funzionario, nell'ambito di una scelta di reticenza, fornisce informazioni pressoché inutili. Asserisce che le disposizioni del Direttore del Servizio, a seguito della richiesta della documentazione da parte di quest'Ufficio, era stata quella di "dare tutto e subito" e che pertanto venne trasmessa immediatamente la documentazione già trasmessa alla Commissione Pratis. Esclude, così mentendo, che vi fossero state riunioni allo Stato Maggiore nel corso delle quali furono impartite disposizioni particolari alle Divisioni interessate al reperimento degli atti. Ciò in contrasto con quanto attestato dal documento della 1^a Divisione del 30 ottobre 89. Ammette di aver visto tra gli atti dello Stato Maggiore il documento sull'autopsia del pilota del MiG libico, ma asserisce di non ricordare l'annotazione apposta in calce sul "progetto Notarnicola/Tascio". Aggiunge di ritenere probabile che l'annotazione possa essere sfuggita alla sua attenzione. Preso atto della cartella dello Stato Maggiore ove risulta inserito il documento, dichiara di vederla per la prima volta, ritenendo che il materiale ivi contenuto sia stato rinvenuto successivamente alle prime ricerche. Non ha peraltro ricordato - come si é già avuto modo di evidenziare - la vicenda delle richieste delle dichiarazioni al Centro CS di Bari. (v. esame Pollastri Mirella, GI 02.10.97).

La sua giustificazione non può essere accettata. Il documento é stato rinvenuto piegato nella parte inferiore del foglio così da nascondere l'annotazione. Tale "accortezza" non può che essere stata predisposta proprio per evitare che nella fotocopiatura venisse riprodotta l'annotazione.

Anche Lehmann, fornisce informazioni quasi del tutto inutili. Egli - come del resto la Pollastri - dichiara subito che la disposizione di Martini fu

quella di dare tutto e subito. Non ricorda se ci furono riunioni sulla richiesta di documentazione da parte di questa AG. Non ricorda neanche se la documentazione che affluì dalle strutture interne allo Stato Maggiore, fosse in originale o in copia. Fa risalire la disposizione della cancellazione di parte dei documenti del Servizio ad una direttiva del Presidente del Consiglio, risalente al 1985. Asserisce che, per la vicenda di Ustica, le cassazioni non furono enfatizzate.

In relazione alla visione preventiva dei documenti allo Stato Maggiore prima che venissero trasmessi all'Autorità Giudiziaria, asserisce di non aver mai seguito tale prassi. A tal proposito aggiunge - solo dopo aver preso atto che altro testimone ha dichiarato il contrario - che la visione dei documenti fu effettuata solo da Pipitone e Pollastri. Giunge ad affermare di non aver mai redatto note o appunti esplicativi per il Capo del Servizio, tantomeno note congiunte con il colonnello Pipitone.

E' stato invece accertato il contrario. Infatti dagli atti dello Stato Maggiore si rilevano due appunti senza data, ma di certo relativi alla richiesta di questo Ufficio dell'ottobre 89, entrambi firmati da Lehmann e Pipitone, con i quali il Capo del Servizio veniva informato sull'esito dell'esame della documentazione relativa al DC9 Itavia ed al MiG libico. In uno di questi, addirittura, si suggerisce al Direttore di non dare comunicazione a quest'Ufficio della distruzione di alcuni documenti. Quest'ultimo in calce al documento di proprio pugno scrive: "D'accordo". Lehmann, sul punto, dichiara di non ricordare la vicenda.

Va rilevato che nulla peraltro riferisce sia sull'annotazione apposta sul documento relativo all'autopsia del pilota libico, più volte richiamato, né tantomeno sulle motivazioni della richiesta di dichiarazioni ai funzionari del Centro CS di Bari (v. esame Lehmann Giorgio, GI 02.10.97 a.m. e p.m.).

17. Le dichiarazioni dei vertici del S.I.S.MI.

Le testimonianze che nel tempo hanno reso i responsabili, ai vari livelli, del Servizio, oltre a portare alla luce contrasti interni, di cui peraltro si è già avuto modo di far cenno, poco o nulla hanno contribuito alla individuazione delle reali motivazioni che mossero il Servizio ad attivarsi dopo l'evento.

In primo luogo è stato sentito il generale Mei che, al tempo dell'evento, ricopriva l'incarico di Vice Direttore del S.I.S.MI. Costui si limita a riferire che egli era soltanto il Direttore Logistico del Servizio, e che

firmò, in assenza del Direttore, solo la visione dell'appunto datato 6 agosto 80. Nulla pertanto poteva riferire sui motivi che portarono il S.I.S.MI ad acquisire i tracciamenti radar di Bari. Aggiunge che dalla visione del carteggio del S.I.S.MI relativo “appare sempre la grossa preoccupazione di sottolineare che non si può parlare di collisione in volo”. Chiestogli il motivo di tali accertamenti risponde: “Si vede che al Capo del Servizio qualcuno aveva chiesto informazioni circa questa possibilità”. Infine aggiunge: “Notarnicola - che era il depositario di questi documenti e che li ha depositati in archivio - trattava questi problemi direttamente con il Direttore del Servizio” (v. audizione Mei Abelardo, Commissione Stragi 14.12.89). Dichiarazioni che confermava anche a quest'Ufficio (v. esame Mei Abelardo, GI 14.02.90).

Il generale Mei tende a prendere le distanze da questa vicenda premettendo di essere stato soltanto il Direttore del Logistico e che queste attività venivano svolte direttamente da Santovito con Notarnicola. Deve però essere rilevato che Mei, nonostante non avesse incarichi operativi, ebbe un ruolo di primo piano nella vicenda Cirillo. I rapporti con Notarnicola, tra l'altro, non dovevano esser “buoni”, tantoché nel corso della perquisizione a Notarnicola é stata rinvenuta una microcassetta concernente un colloquio avvenuto tra i due a richiesta di Mei e registrato in forma occulta da Notarnicola. Il colloquio riguardava, in particolare, l'inchiesta sul sequestro Cirillo.

Nel 90 viene raccolta per la prima volta la testimonianza dell'ammiraglio Martini. Questi era stato già ascoltato dalla Commissione Stragi in data 27.06.89. Nel corso di questa audizione si era fatto più volte riferimento alla Francia; in particolare alle due portaerei, Clemenceau e Foch, e ad un non meglio indicato contatto tra Santovito e De Marenches, all'indomani della sciagura. Veniva nuovamente fatto riferimento alla Francia in un passaggio in seduta segreta che, però, era anonimamente riportato nei dettagli alla stampa. L'ammiraglio aveva ipotizzato che, qualora fosse stata accertata come causa del disastro il lancio di un missile, i responsabili si sarebbero dovuti ricercare tra i francesi e gli americani. Queste affermazioni suscitarono molto clamore nell'opinione pubblica. Ma posero, inoltre interrogativi sulle ragioni di queste affermazioni, che non giungevano da persona di comuni cognizioni ma dal Capo di un Servizio d'informazioni.

Per tali ragioni si provvede a raccogliere la testimonianza di Martini. Questi confermava le dichiarazioni rese in Commissione Stragi, osservando di aver soltanto presunto che nel caso “si volesse privilegiare la tesi del missile, essa presuppone l'esistenza di un caccia dal quale il missile é partito. Esclusi i libici, che a quel che so non avevano autonomia né basi alternative

militari prossime alla zona a mia conoscenza ed esclusa la presenza di velivoli italiani, le uniche nazioni ad avere possibilità operative nella zona erano la Francia e gli Stati Uniti”. Aggiunge di non avere alcun elemento per affermare se una di queste due potenze fosse coinvolta nell'incidente, osservando che il SIOS Marina aveva comunicato che nessuna unità missilistica era nella zona al momento dell'incidente. (v. esame Martini Fulvio, GI 28.06.90)

Le affermazioni di Martini in relazione alla ipotesi di un coinvolgimento francese nell'accaduto provocano una nota del Servizio francese DGSE. Quest'ultimo infatti trasmette al S.I.S.MI una missiva datata 5 luglio 90 in cui si duole delle dichiarazioni, amplificate dalla stampa, relative ad un supposto coinvolgimento del Paese transalpino e dello stesso DGSE nell'“affaire”. Il Direttore del Servizio francese, Silberzahn, premettendo che la campagna di stampa tende a creare un malinteso tra i due Servizi, invita l'ammiraglio Martini a mettere fine alle dicerie.

Martini risponde con missiva del 16 luglio 90. La missiva merita di essere riportata nei passi di maggior rilievo: “Caro prefetto e amico, In ogni caso, affermo che: - nel corso delle audizioni parlamentari non ho mai accusato né Francesi né Americani di alcunché relativo a Ustica; - non ho nessun elemento informativo in merito ad una eventuale responsabilità francese nell'incidente; - non ho alcun elemento circa il presunto colloquio Santovito-De Marenches subito dopo l'incidente e Le sarei grato se Lei mi potesse comunicare se vi risulta qualche cosa; - ho illustrato una “hypothèse de travail” nella prospettiva missile, nella quale ho esaminato tutte le possibilità operative delle aviazioni estere, ivi compresa quella francese. Ovviamente, sotto il profilo “hypothèse de travail” e specificando di non avere nulla di concreto in mano ...”.

Va rilevato peraltro che l'ammiraglio Martini, considerazioni negative sui due Paesi, le aveva già espresse nella precedente audizione del 20 giugno 90. Queste, che non erano note in quanto rilasciate in seduta segreta, sono state rinvenute all'interno di una cartella dello Stato Maggiore del S.I.S.MI (cartella 24/1), dal titolo “Visione Signor Direttore”, allegata ad un appunto dal titolo “Richieste di informazioni a collegati”, nel quale si faceva un punto di situazione sulle richieste, e relative risposte, ad alcuni servizi collegati. Queste attività risalivano al 1986 e al 1989. Le prime su richiesta del Sottosegretario alla PCM, Amato; le seconde su richiesta della Commissione Pratis.

L'ammiraglio, si legge nello stenografico, dichiara testualmente: “Su tre Servizi penso che la risposta potesse essere veritiera ed erano i greci, gli

inglesi e gli israeliani. Sulla risposta degli americani e dei francesi, poiché la domanda é stata fatta nel 1986 - quando mi fu chiesto di porre una domanda di questo genere - evidentemente ho fatto la mia riflessione che se i loro Governi avessero avuto dei coinvolgimenti nella faccenda, probabilmente la risposta non sarebbe stata onesta” (v. cartella 20 atti Stato Maggiore S.I.S.MI).

Le asseverazioni di Martini sul Paese transalpino vanno messe in relazione anche con l'appunto datato 17 giugno 87 concernente l'intervista dell'ex premier libico Bakkush, di cui si é già fatto cenno nella seconda parte di questo provvedimento. Nell'appunto la vicenda veniva inquadrata in un tentativo di creare le premesse per una conclusione delle indagini con accertamento della responsabilità libica e lo scagionamento definitivo dei francesi. Ma la Francia era stata richiamata anche nel corso della trasmissione televisiva “Monitor” andata in onda il 26.10.86, nel corso della quale era stato dato notevole risalto ad un messaggio classificato che il generale Santovito avrebbe inviato all'omologo francese, De Marenches, all'indomani della sciagura.

Il S.I.S.MI però ha comunicato che nessun messaggio risulta agli atti del Servizio. In una nota allegata ad un appunto della 3^a Divisione datato 6.11.86, relativo all'analisi della citata trasmissione televisiva, si legge che “nessun accertamento é stato possibile effettuare presso il Centro Trasmissioni, in quanto sia i messaggi che i registri di protocollo dell'epoca sono stati distrutti secondo le norme vigenti. Anche la 1^a Divisione ha dichiarato che in proposito niente risulta nei suoi archivi”. E quindi ancora una volta quest'inchiesta si é trovata di fronte alla distruzione di documenti.

Infine il Direttore del Servizio rileva anche di non aver disposto attività collaterali all'Autorità Giudiziaria sulla vicenda (v. esame Martini Fulvio, GI 28.06.90). Deve, invece, osservarsi che il S.I.S.MI, al contrario di quanto sopra affermato, svolse attività tendente a verificare l'eventualità che la causa del disastro potesse essere riconducibile ad una causa interna al velivolo. Ciò é stato possibile accertare sia sulla base della documentazione acquisita dal S.I.S.MI nel '95, che da alcune significative annotazioni rinvenute nell'agenda del generale Fiorito De Falco. Questa attività fu posta in essere nel 1989. Fu effettuata una prova sperimentale presso il poligono di Alghero da personale della 14^a Divisione in collaborazione con la personale della 7^a Divisione (Gladio). Le prove - si legge nell'appunto per il Direttore del Servizio datato 27.06.89 e redatto dalla 14^a Divisione - “sono state effettuate su bombole a pressione d'esercizio, a temperatura ambiente ed in luogo aperto, e la loro esplosione é stata, necessariamente, innescata con una carica esplosiva di modesta entità per simulare una frattura

dell'involucro dovuta ad altre cause non conosciute. Le bombe sono esplose, aprendosi quelle d'acciaio e rompendosi in tre pezzi quella d'alluminio. Non si é avuta proiezione di schegge, ma sia gli involucri che le rubinetterie sono stati proiettati a parecchi metri di distanza.” Il documento conclude ritenendo indispensabile, al fine di avere ulteriori elementi valutativi, l'effettuazione di una prova a temperatura estremamente bassa (-50°) da effettuare da ditta di fiducia specializzata nel trattamento di gas. Inoltre viene ravvisata anche l'opportunità di effettuare un'ulteriore prova in carlinga per valutare gli effetti dell'esplosione di una bombola.

In calce al documento si leggono due annotazioni. La prima di pugno di Fiorito De Falco “Il momento è delicato: meglio rimandare ed in ogni caso, sconsiglio vivamente il ricorso a ditta, anche se di fiducia”. La seconda di pugno dell'ammiraglio Martini: “Per adesso non se ne fa niente - 3/7/89 - Ci attiveremo se richiesti”. Più che da una inopportunità dell'iniziativa, sembra che l'iniziativa non sia stata portata avanti dalla poca plausibilità dell'ipotesi stessa. In effetti il fatto che l'esplosione non abbia provocato schegge (cioè l'assenza dell'“effetto brisante”) già fornisce una prova, seppur modesta, della scarsa attendibilità della prova stessa. Ovviamente per contrastare le ipotesi che affioravano dall'inchiesta giudiziaria, che erano riconducibili all'ipotesi dell'impatto con il missile, non poteva suggerirsi un'ipotesi che sarebbe caduta ai primi accertamenti tecnici.

Dall'agenda sequestrata a Fiorito De Falco si rilevano più riferimenti all'ipotesi che indica come avanzata da Pinto. Anche se Fiorito De Falco non era molto convinto dall'ipotesi, si attiva e contatta il Capo del SIOS/A, generale Giordo, al quale chiede la possibilità di reperire una carcassa di DC9 per effettuare la prova di scoppio. Fiorito De Falco sulla vicenda riferisce soltanto pochi dettagli. Solo a seguito della contestazione delle proprie annotazioni in agenda, conferma la vicenda, ma tenendo a precisare che non era convinto dell'ipotesi avanzata. Ricordava anche un appunto per il Direttore del Servizio redatto da De Francesco in cui si ravvisava l'opportunità di fare una prova con una carcassa di DC9 (v. interrogatorio Fiorito De Falco Nicola, GI 20.12.96).

Va rilevato che l'ammiraglio Martini nella sua qualità di Direttore del S.I.S.MI aveva negato che il Servizio avesse condotto accertamenti sulla vicenda. Infatti alla domanda di un commissario della Stragi che gli chiedeva se fossero stati condotti esami analitici e valutativi sulla vicenda di Ustica, l'ammiraglio ha risposto negativamente, affermando che vi era in corso un certo numero di inchieste sulla vicenda e pertanto non avrebbe avuto senso l'inserimento di una attivazione ulteriore del S.I.S.MI (v. audizione Martini Fulvio, Commissione Stragi 20.06.90).

Sulla vicenda in particolare l'ammiraglio ha affermato di non ricordare alcunchè. Soltanto a seguito delle contestazioni delle annotazioni in agenda del generale Fiorito De Falco, nel 1989 Capo del 3° Reparto, ha dichiarato di ricordare che costui gli aveva riferito che era notorio che le bombole da sub venissero trasportate negli aerei di linea, anche piene, e ciò in contrasto con le norme di aeronavigazione. Ha ricordato anche che Fiorito De Falco aveva aggiunto che a suo parere questa non poteva essere considerata una delle cause del disastro. Preso atto che sempre nell'agenda di Fiorito De Falco si rileva che l'ipotesi della bombola sub era stata formulata dal colonnello Pinto, ha dichiarato di non ricordare la circostanza, ma di non poterla escludere, in quanto Pinto proveniva dall'Aeronautica. Nulla riferiva sulla richiesta a De Francesco di effettuare delle prove di scoppio su una carcassa di aereo, osservando però di non poter escludere la circostanza (v. esame Martini Fulvio, GI 29.11.96).

Il colonnello Pinto, nel 1989 in servizio presso la stazione del S.I.S.MI in Marocco, chiamato al Servizio dallo stesso Martini, già suo superiore diretto presso il Segretariato Generale della Difesa, ha confermato la circostanza. Questi ha ricordato che in occasione di un rientro da Rabat, l'ammiraglio Martini gli aveva chiesto cosa ne pensasse della vicenda di Ustica. Pinto, premettendo di escludere una responsabilità dell'AM, rispose che era suo convincimento che la causa del disastro andasse ricercata non nell'esplosione interna o esterna, ma in altre cause. E così formulò l'ipotesi della esplosione causata dalle bombole da sub, in quanto aveva raccolto diverse voci secondo cui era usuale nei viaggi verso la Sicilia trasportare bombole da sub cariche. Pinto, soltanto dopo aver preso atto che era emersa la spedizione all'ammiraglio Martini da Rabat di un plico chiuso concernente la vicenda di Ustica, ammette di aver preparato, di propria iniziativa, una relazione tecnica personale, facendo una comparazione tra le varie ipotesi (v. esame Pinto Enrico, DCPD 02.12.96). Relazione, comunque, che non è stata rinvenuta tra gli atti trasmessi dal Servizio.

La circostanza ha trovato ulteriore conferma anche nella deposizione di De Francesco. Questi nella sua funzione di Direttore della 14^a Divisione Tecnico-Scientifica ha ricordato che l'idea concernente l'ipotesi di una bombola da sub era stata formulata dal colonnello Pinto che ne aveva parlato all'ammiraglio Martini. Quest'ultimo autorizzò un esperimento. De Francesco dopo aver affermato che della prova di scoppio effettuata ad Alghero in collaborazione con la 7^a Divisione, ne era al corrente anche il generale Fiorito De Falco, ha osservato “che non risultò sufficiente a farci capire se poteva essere stata o meno lo scoppio di una bombola da sub a fare precipitare l'aereo. In poche parole non si determinò il cosiddetto “effetto

brisante” cioè non si verificò la frammentazione minuta in piccole schegge della bombola”. (v. esame Di Francesco Mario, DCPD 10.06.97).

Deve rilevarsi che di tale esperimento nessun riferimento i responsabili del Servizio hanno mai fatto sia nel corso di dichiarazioni rese che in atti ufficiali. La prova ha avuto, pertanto, solo una circuitazione interna. L'unico che di essa venne informato, all'esterno del Servizio, fu il senatore Bosco, Vice Presidente della Commissione Stragi, con missiva riservata del 21 giugno 89. Nessun cenno invece alla prova che effettivamente verrà svolta alcuni giorni dopo la missiva inviata al senatore.

Fiorito De Falco, nella sua qualità di Direttore della 3^a Divisione venne incaricato dall'ammiraglio Martini di analizzare la perizia giudiziaria sulla vicenda di Ustica depositata dal collegio Blasi; la perizia cioè che aveva concluso per l'ipotesi dell'abbattimento ad opera di un missile. In un biglietto allegato alla copia della perizia, l'ammiraglio Martini aveva scritto: “generale Fiorito secondo te convince?”. L'ufficiale redige sulla perizia un appunto in cui, dopo aver espresso alcune valutazioni, conclude considerando che non è da escludere la esplosione interna, in quanto “una piccola quantità di esplosivo di cui sono state reperite le tracce, collocata sotto il pavimento del velivolo spiegherebbe in modo altrettanto convincente l'ipotesi dell'esplosione interna”. Non manca di collegare l'evento alla strage di Bologna, e conclude che il risultato al quale è pervenuto il collegio peritale “non convince”.

Deve ricordarsi da ultimo che di questo elaborato interno giungerà copia finanche al generale Nardini, che in quell'anno svolgeva l'incarico di Consigliere militare del Capo dello Stato, Cossiga.

Dagli atti dello Stato Maggiore del S.I.S.MI, relativi al 1989, si rileva che l'ammiraglio Martini ebbe un colloquio con El Bishari, Capo del Servizio libico, a settembre del 1989, nel corso del quale venne fatto riferimento anche alla vicenda di Ustica. In particolare da un messaggio del Direttore del S.I.S.MI trasmesso a El Bishari il 30.09.89 si rileva la richiesta di chiarimenti in relazione al volo VIP libico da Tripoli, classificato in Italia come “Zombi 56”. In risposta alla richiesta di Martini si legge in un messaggio della 2^a Divisione del 15 ottobre successivo che le Autorità libiche avevano nominato una commissione d'inchiesta il cui compito era quello di concorrere con la magistratura italiana nella ricerca delle cause del disastro.

Com'è noto, la commissione giunse in Italia, ampiamente pubblicizzata dalla stampa libica, ma nulla apportò di utile all'inchiesta. Anzi

la commissione richiese elementi a conforto della ipotesi che l'evento si fosse verificato a causa del tentativo di eliminare il leader libico.

18. Le dichiarazioni di Francesco Pazienza.

Non poteva mancare in quest'inchiesta la testimonianza di chi - anche se con ruoli mai del tutto esattamente chiariti - frequentava proprio in quell'80 la Direzione del S.I.S.MI, a Palazzo Baracchini, il noto Francesco Pazienza. I rapporti tra Pazienza ed i vertici del Servizio - in particolare con Santovito e Musumeci - sono stati ricostruiti in altri carteggi giudiziari e in particolare nel cosiddetto processo "Super S.I.S.MI".

Pazienza, sentito dall'Ufficio, nulla di utile riferisce sulla vicenda di cui é processo. Egli afferma di aver presentato a gennaio del 1981 Santovito al Direttore dello SDECE, De Marenches, e che a seguito di quest'incontro venne autorizzata l'apertura di un Centro del S.I.S.MI a Parigi, sotto copertura, alla quale venne inviato il colonnello Orazio Di Napoli. Fino a quel momento - a dire di Pazienza - non vi erano stati rapporti diretti tra i due Capi-Servizio. La causa dell'inesistenza di questi rapporti andava ricercata nella non comune visione del "problema Libia". Sempre a dire di Pazienza i due direttori conversarono da soli per circa un'ora e mezza. Egli ha dichiarato di non conoscere il tema del colloquio e pertanto di non essere in grado di riferire se in quell'occasione venne affrontato anche il tema della caduta dell'aereo di Ustica e quello del MiG libico di Castelsilano.

Ancora in relazione al problema Libia riferisce di un accordo segreto appreso direttamente dal Capo dell'OLP, Arafat. Questi gli spiegò che era stato stipulato un accordo segreto tra il miliardario americano Hammer, presidente della "Occidental Oil Company", collegata al Cremlino, e la Libia. L'accordo prevedeva che se i libici fossero riusciti a conquistare la fascia di Tizi Auzou - su cui vi era un contenzioso risalente all'epoca del colonialismo, risolto nel '36 da un accordo Mussolini-Laval, per effetto del quale quella banda veniva considerata come facente parte della Libia. Secondo diritto internazionale perciò essa sarebbe stata di pertinenza della Jamahirija, quale Stato successore dell'Italia; ma l'Aja deciderà nel '93 in modo difforme - a discapito del Ciad, i diritti di sfruttamento soprattutto dei giacimenti di uranio in quel territorio, che erano considerati dalla Francia strategici, sarebbero passati alla Occidental Oil Company e quindi in un'area di influenza americana.

Pazienza ha ricordato - senza riuscire a specificare se prima o dopo il viaggio di Santovito a Parigi - di aver visto uscire dalla stanza del Direttore

del S.I.S.MI, l'ingegner Romiti e di aver quindi collegato quell'incontro alle notizie amplificate dalla stampa sull'interessamento della FIAT alla riconsegna dei resti del velivolo libico alla Libia – ma se questo fatto si colloca dopo la missione a Parigi, a quel tempo la questione era già risolta.

Egli osserva che non seguì la vicenda di Ustica nè quella del MiG libico, perché “la cosa non mi interessava”. Aggiunge: “Per quanto riguarda Ustica non ci fu nessun commento, perché all'epoca era dato per pacifico che fosse un incidente aereo di tipo tradizionale . Quindi non ci fu un commento. Per quanto riguarda il MiG invece il commento che io ho sentito al di dentro da parte di Notarnicola, é che semplicemente fosse un pilota che voleva ad un certo momento sottrarsi alla Libia e che era scappato e non aveva fatto in tempo ad atterrare dove voleva atterrare, e che quindi si era sfracellato contro le montagne della Sila” (v. interrogatorio Pazienza Francesco, GI 11.04.94).

Riferisce ancora sui rapporti del Servizio con la Libia, collegando tra loro la scomparsa dell'Imam sciita Mousa Sadr, il disastro di Ustica e la caduta del MiG libico. Egli tiene ad aggiungere che secondo il giudice Sica la concatenazione tra Ustica e MiG é nell'invio di un messaggio non recepito, Ustica, e Bologna, “secondo messaggio” recepito. Aggiunge che secondo Sica dietro di tutto vi é la sparizione-rapimento dell'Imam. Questi - sempre a detta di Pazienza - secondo Sica fu fatto sparire in Italia per fare un piacere a Gheddafi (v. interrogatorio Pazienza Francesco, GI 15.04.94). Invero é stato accertato che l'Imam Mousa Sadr non é mai entrato in Italia. Sul punto si richiama il decreto di archiviazione del relativo procedimento penale, acquisito in copia agli atti. E' pur vero, comunque, che il S.I.S.MI fornì al regime libico utili informazioni per la riapertura del processo, che poi, comunque, questo Ufficio Istruzione concluse con una nuova archiviazione.

Sempre in relazione alla Francia va rilevato che nell'85 la 2ª Divisione acquisì informazioni che confermavano la responsabilità degli uomini del Controspionaggio francese SDECE, nell'attentato alla emittente di “Radio Corse International”, che aveva i ripetitori su Monte Capanna nell'isola d'Elba (v. cartella 22 dello Stato Maggiore S.I.S.MI).

19. Conclusioni.

Come in tutte le inchieste per stragi - quelle stragi che hanno connotato la breve vita della Repubblica, ma che ben potrebbero essere la

continuazione di quelle derivanti dalla guerra civile europea che ha segnato il secolo che volge al termine, in particolare negli anni quaranta e nelle penisole europee sul Mediterraneo. Guerra di violenza asprissima come quelle di scontro di culture, sulle linee, per continuare con terminologia huntingtoniana, di faglia tra di esse. Specie in un Paese come l'Italia, ove, come s'è detto, ne corrono più d'una. Non solo di scontro tra classi, ma tra l'Occidente e l'Oriente, al tempo, e il Sud, al giorno d'oggi; e con l'intervento pesante di antiche potenze come di homines novi e recenti jamahirije. Violenze acerrime che sono generate, nel nostro Paese più che altrove, come di recente ha affermato uno che di tutto può essere accusato, meno che non si intenda, il ben noto Carlos (già sospettato di essere a bordo del MiG di Castelsilano) da forze che solo ciechi possono dire oscure – anche in questo processo, l'apporto dei Servizi, per lunghi anni, ed in particolare al tempo della gestione di Santovito è apparso nullo, quando non è stato negativo, giacchè ci si è adoprati più per occultare che per svelare; si è conosciuta la reale evoluzione dei fatti – e con ogni probabilità sin dal loro inizio, anzi dalla loro programmazione e si è data una o più mani perchè gli accertamenti prendessero una piega piuttosto che l'altra; si è ben saputo che le cadute nel mar Tirreno e nella Sila fossero collegate; si è temuto che gli eventi avessero lasciato tracce nelle registrazioni radaristiche, e quindi si è posto in essere quel più che zelante attivismo di fine luglio; s'è immediatamente diffusa quella cappa di omertà che a tutt'oggi tiene. Che ha raggiunto per lunga tratta di tempo e su circostanze essenziali il suo scopo, che cioè non si accertassero le reali modalità dei fatti.

Il Servizio di certo conosceva le voci intorno alle tracce registrate su Ponza, diffuse agli alti livelli, ovvero presso Ministri; sapeva quali fossero questi Ministri e come commentassero o reagissero; come in particolare Lagorio, Formica, Rognoni, Colombo, Bisaglia e fors'anche il Presidente dell'allora Consiglio cioè Cossiga. E se conosceva le voci, ne avrà conosciuto anche le fonti e gli sviluppi. Il Servizio conosceva il progetto Notarnicola-Tascio sul MiG23, carcassa e cadavere – è sufficiente ricordare come Santovito in persona ne segua persino le caratteristiche razziali. Progetto che non poteva muovere dall'ignoranza della realtà – ovvero che quel caccia era caduto diversi giorni prima della scoperta ufficiale. Progetto così ben studiato e tenuto, che se ne conserva il segreto da quasi vent'anni. Progetto elaborato nel cuore del Servizio, cioè nella 1^a Divisione, che nonostante al tempo presentasse laceranti spaccature, sulle cose serie ha avuto una tenuta stagna senza alcuna perdita.

1^a Divisione che attraverso suoi funzionari direttamente e per il tramite dei Centri dipendenti è venuta a conoscenza dei particolari di

Calabria e della reale data di caduta del velivolo come di tutte le vicende a monte – dei buchi della difesa radar, dei corridoi dalla Libia alla Jugoslavia, dei movimenti dell’Aeronautica militare libica e dei servizi che ad essa venivano prestati nel nostro come in altri Paesi europei. 1^a Divisione che però efficacemente si muove per distruggere le carte veronesi e alla quale “fortunatamente” muoiono le fonti principali.

In effetti il Servizio di quegli anni s’è condotto per verificare se le posizioni assunte dagli Stati Maggiori tenessero, tenesse cioè la ipotesi del cedimento strutturale, la più anodina per le istituzioni; che non ne emergessero altre con responsabilità di omesse prevenzioni o per passive cognizioni; o che si squarciasse il velo su quella più grave di tutte, di compartecipazioni sui fronti delle diverse fazioni, atlantica o filo-araba e pro-libica.

E così, principalmente per impedire che le informazioni su eventuali connessioni tra DC9 e MiG venissero diramate, ma restassero nel circuito interno della 1^a Divisione e dell’ufficio del Direttore del Servizio, furono distrutte le preziose carte di Verona, tra le altre quelle sulla caduta del velivolo libico a giugno e sul secondo velivolo che avrebbe viaggiato nascosto sotto quello civile. E che la vicenda nascondesse cognizioni di cui il S.I.S.MI era sicuramente in possesso ai tempi dei fatti è provato, tra l’altro, dalla controversia nata tra l’ammiraglio Martini e l’allora Sottosegretario con delega ai Servizi, on.le Mazzola. Costui aveva infatti negato di essere stato messo al corrente dal Servizio di Santovito dell’andamento delle indagini e sulle ipotesi sul disastro. Al contrario non solo Mazzola era stato informato a dicembre dell’80 con appunto in cui si riferiva che il SIOS/A supponeva come causa più probabile il cedimento strutturale, ma nella sua cassaforte, a Palazzo Chigi, aperta dopo che egli aveva lasciato l’incarico, sono stati rinvenuti, oltre che detto appunto, anche altri documenti concernenti sempre il DC9 e sempre originati dal S.I.S.MI in data anteriore al dicembre dell’80. Ovviamente, conseguenti a queste grandi linee del Servizio nel suo complesso, i comportamenti di chiusura, quando non di sviamento, dei funzionari, in particolare quelli della 1^a Divisione.

* * * * *

Capitolo XV

Il S.I.S.DE.

1. Premessa.

E' bene ripercorrere l'attività del S.I.S.DE nella ricerca delle cause che provocarono il disastro, avendo presente in primo luogo la valutazione

fornita dal Presidente della Commissione Stragi Gualtieri nella relazione del 90: “La “povertà” dell’informazione S.I.S.DE in merito alle possibili cause terroristiche della perdita dell’aereo é stupefacente. La “memoria” scritta é pressoché inesistente. Agli atti, soprattutto nei primissimi mesi delle indagini, non c’è praticamente niente. La “memoria” non scritta di chi dirigeva allora il Servizio, il generale Grassini, si é rilevata alla Commissione ancora più debole”. Giudizio che anche a distanza di nove anni dalla data in cui venne formulato, e con una cognizione più estesa e profonda degli atti, deve condividersi.

2. I documenti sino al 95.

Si é già fatto cenno, nella parte relativa al personaggio, alle attività svolte dal S.I.S.DE sulla richiesta di Affatigato di contatti con gli Americani e sulla pressoché totale assenza di accertamenti sui nominativi contenuti nell’agenda dell’estremista di destra sequestratagli dalla polizia monegasca all’atto del fermo.

Gli atti relativi all’evento risultano trasmessi in due distinte mandate. La prima in esecuzione dell’ordine di esibizione datato 11 novembre 89. E qui le prime anomalie che é bene immediatamente rilevare. Con missiva del Capo di Gabinetto del Ministero dell’Interno datata 6 dicembre 89 venivano trasmessi a quest’Ufficio soltanto 13 documenti relativi al DC9 Itavia e 21 relativi al MiG libico. Dei tredici atti relativi al DC9 Itavia soltanto i primi due risultavano datati 28 e 29 giugno 80. Il primo concerneva la missiva del Comando Carabinieri dell’Aeronautica Militare a firma del capitano D’Ovidio, documento di cui s’è già fatto cenno nella parte relativa al S.I.S.MI e alla quale pertanto si rimanda; il secondo, invece, una comunicazione telefonica della sala operativa del Comando Generale dei Carabinieri, con il testo del messaggio concernente la presenza a bordo di Affatigato ricevuto dal Corriere della Sera. Da questi due documenti si passa incredibilmente a documenti che portano la data del 1986, con un vuoto cioè di sei anni. Nessuna indagine, accertamento, verifica risulta compiuta dal Servizio sul conto di Affatigato e sui motivi della telefonata. Eppure come s’è visto il S.I.S.DE aveva mantenuto e fors’ancora manteneva contatti con lo stesso Affatigato, anche se per interposta persona. Della seconda trasmissione si farà riferimento più oltre.

Il prefetto Malpica, Direttore del S.I.S.DE, sentito in audizione dalla Commissione Stragi confermava la scarsità di informazioni sull’evento agli

atti del S.I.S.DE. Vale la pena citare testualmente la sua dichiarazione: “Sotto il profilo documentale purtroppo sarò molto deludente, perché abbiamo tredici atti che riguardano in qualche modo questo episodio”. Aggiungerà, dopo aver premesso che il S.I.S.DE non poteva considerarsi “decollato”, tenuto conto della sua “giovannissima età” - era stato creato nella primavera del 78 - che “tuttavia furono attivati i centri che allora esistevano, perché a loro volta sondassero tutte le fonti per sapere cosa era successo. Da tutto questo non é venuto fuori nulla” (v. audizione Malpica Riccardo, Commissione Stragi, 27.06.90).

Sulla base di questa insoddisfacente dichiarazione si rendeva opportuno raccogliere la testimonianza del prefetto Malpica che riferiva di ritenere che l'impulso dell'attivazione del Servizio dovesse essere individuato nella notizia sulla presenza di Affatigato a bordo dell'aereo. Aggiungeva che al Servizio “più o meno contestualmente” erano giunte altre due notizie: la prima relativa alla presenza a bordo di un magistrato incaricato di indagini sulla criminalità organizzata in Sicilia; la seconda relativa alla presenza al momento del decollo dell'aereo da Bologna di una persona che avrebbe tentato di affidare un pacco a uno dei passeggeri. Entrambe le informazioni - specificava il prefetto Malpica - si rivelarono di nessun interesse. In particolare su quella relativa alla persona che avrebbe consegnato un pacco, affermava che le indagini esperite dalla Digos non avevano raggiunto “risultati apprezzabili” e che comunque l'ipotesi gli appariva inverosimile in quanto il velivolo aveva un ritardo di due ore. Infine faceva riferimento ad altra notizia pervenuta da un informatore di Trento, tale Denes Roberto, che dopo un primo contatto si era reso irreperibile (v. esame Malpica Riccardo, GI 28.06.90).

Queste le scarse informazioni fornite dal prefetto che vanno ad aggiungersi alle altrettanto scarse informazioni documentali pervenute fino a quella data. Di conseguenza gli veniva richiesto se risultassero agli atti del Servizio ulteriori documenti sull'evento. Malpica dichiarava che vi erano indubbiamente altri atti, ma ritenuti interni e interlocutori. Di cui immediatamente si richiedeva l'esibizione (v. esame Malpica Riccardo, GI 03.10.90). Per effetto di tale provvedimento il prefetto trasmetteva ulteriore documentazione, cioè quella “avente valenza interna o interlocutoria attestante, comunque, il costante interesse del Servizio all'esito delle indagini tecniche e giudiziarie per ogni possibile iniziativa di collaborazione nell'ambito delle attività istituzionali”. In questa trasmissione vi erano i 21 atti già trasmessi precedentemente, e in più altri 23 documenti numerati progressivamente da 22 a 43, quelli a valenza interna o interlocutoria, come secondo il teste.

Da questi documenti si poteva rilevare che il S.I.S.DE aveva acquisito sin dal 4 luglio 80 il rapporto della Digos di Bologna relativo all'incidente di volo. Da questo documento, tuttavia, si passava ad altro datato 26 novembre 81, cioè esattamente di sedici mesi dopo. Se ne deve argomentare che in tutto questo tempo nessuna attività é stata svolta dal S.I.S.DE. Questo documento è originato dal Centro S.I.S.DE 2 di Roma e concerne un punto di situazione sull'inchiesta giudiziaria in corso. Vi si riferisce della perizia effettuata da alcuni esperti inglesi, i quali, da una parte sostenevano che l'aereo era stato devastato da una esplosione interna o esterna (una carica esplosiva o missile), dall'altra escludevano l'ipotesi di cedimento strutturale e collisione con altro velivolo. Nel documento viene peraltro rilevato l'orientamento della commissione ministeriale d'indagine a recuperare il relitto, e che "l'AG non ha acquisito sinora elementi per poter stabilire una connessione casuale - *rectius*: causale - tra il fatto di Ustica con un attentato dinamitardo di carattere politico".

Il giorno successivo, 27 novembre 81, in una missiva della Direzione trasmessa al Direttore del Raggruppamento Centri di Roma si legge che, non essendo state sino a quel momento accertate le cause del disastro, anche se non era stata esclusa, nel corso delle successive indagini, la natura dolosa di esso, "il Sig. Direttore ha impartito disposizioni perché la S.V. voglia con urgenza prendere contatti con il dr. Santacroce per l'acquisizione di tutti quei dati informativi di specifico interesse ai fini di apportare un contributo alle indagini in corso". A questa direttiva ne seguirà un'ulteriore in data 9 marzo 82 estesa anche al Centro S.I.S.DE 2 di Roma ed al Centro S.I.S.DE di Bologna. Quest'ultimo organo, con missiva del 19.04.82 trasmetteva una brevissima sintesi sulle attività di sequestro poste in essere dall'AG all'aeroporto di Bologna. Il Centro S.I.S.DE 2 di Roma, invece, trasmetteva un appunto datato 26 aprile 82, in cui riferiva che "da cauti e riservati accertamenti svolti negli ambienti della Capitale" si era appreso che la commissione d'inchiesta aveva stabilito che il DC9 Itavia era precipitato in mare a seguito ad una esplosione senza precisare, però, se la stessa si fosse verificata all'interno o all'esterno dell'aeromobile; che il Magistrato inquirente stimava più verosimile l'ipotesi che l'esplosione fosse avvenuta all'interno del velivolo disponendo all'uopo altre perizie riguardanti le eventuali bruciature della tappezzeria dell'aereo, "sempreché si riuscirà a recuperare l'aereo".

Come si é già visto per il S.I.S.MI, anche per il S.I.S.DE la limitata attività informativa posta in essere é diretta soprattutto a conoscere e seguire lo sviluppo dell'inchiesta senza apportare alcunchè di iniziativa e di utile alle indagini.

A questo documento segue nell'ordine degli atti trasmessi un appunto datato 28 luglio 82 concernente la trasmissione televisiva della BBC sul caso Ustica. E da questa data un ulteriore vuoto informativo fino al 29 gennaio 86. Data, questa, in cui venivano richieste al Raggruppamento Centri, da parte della Direzione Centrale, notizie concernenti l'esito delle perizie e delle indagini sulla vicenda. La richiesta di notizie veniva giustificata dalle ipotesi relative al coinvolgimento di un aereo libico e all'ipotesi del missile della NATO o italiano lanciato per errore, che circolavano sulla stampa. Il Raggruppamento Centri, a sua volta, girava la richiesta al Centro S.I.S.DE 2 di Roma, sollecitando la risposta più volte. Nessun riscontro, tra gli atti trasmessi, della risposta alla richiesta. Tuttavia, alla data del 9 agosto 86, si rileva un appunto riepilogativo sulla vicenda, in cui si conclude affermando che l'AG "non ha concluso l'istruttoria e non si é pertanto in grado di avallare ipotesi attendibili circa l'effettiva e reale natura dell'incidente". A questi appunti ne seguiranno altri, per lo più di risposta a richieste o stilati sulla base di notizie stampa.

Questa é pertanto l'ulteriore documentazione trasmessa dal direttore Malpica in "ottemperanza" alla richiesta di quest'Ufficio. Con la medesima missiva il prefetto inviava sette documenti concernenti Affatigato, precisando altresì in relazione a quanto precedentemente affermato sulla vicenda Tricomi, che l'attività del S.I.S.DE si era limitata a compendi informativi relativi al periodo 88-89 (v. missiva S.I.S.DE, datata 04.10.90).

Deludente quindi sotto tutti i punti di vista l'attività informativa del S.I.S.DE.

3. La nota Maroni.

A gennaio 95 il Ministro dell'Interno, Roberto Maroni, trasmetteva una relazione del S.I.S.DE datata 16.01.95, allegando un elenco della documentazione sull'evento Ustica, agli atti del Servizio. Nella relazione dopo aver individuato le varie ipotesi di indagini (Affatigato, presunte rivelazioni di Denes, l'ipotesi Tricomi, le notizie di Sinigaglia) vengono formulate alcune valutazioni che é bene riportare integralmente:

“il riesame accurato ed approfondito della documentazione inerente al disastro di Ustica consente di formulare le seguenti valutazioni:

- la sequenza dei numeri d'ordine (alla voce "eventuale nr. atto") appare discontinua in quanto:

- molti fogli sono stati raggruppati, per unicità di trattazione, in sotto-cartelline;
- diversi articoli di stampa, originariamente inseriti nei fascicoli “ordinari” e in essi numerati, sono stati successivamente estrapolati e sistemati nei tre volumi di “raccolta stampa”, indicati come sotto-fascicoli 1 bis, 1 bis/1 ed 1 bis/2;
- la numerazione degli atti nel fascicolo B.1/4-8, comprendente anche i suddetti articoli stampa, giunge sino al foglio nr.241, datato 20.09.90, poi, in ragione di un diverso sistema di gestione d'archivio, si interrompe;
- si rileva la mancanza di atti contraddistinti dai numeri d'ordine 204, 205, 211, 236 e 240. Si ritiene che questi cinque atti siano, in realtà, presenti nel fascicolo, ma che non siano stati numerati; tale valutazione deriva dal fatto che sono stati rinvenuti molti fogli senza numero d'ordine, inseribili per datazione prima dell'atto 241. Pertanto, la lacuna è da attribuire a mero errore o dimenticanza e non all'effettiva assenza di documenti dal fascicolo;
- non si riscontrano, oltre a quanto espresso sulla numerazione, irregolarità formali nella documentazione. E', però, opportuno rilevare che, nel primo volume, è inserita, con numero d'ordine 23, la copia di un atto, datato 28.07.82, il cui originale risulta protocollato in altro fascicolo. Al riguardo, si rinvencono due promemoria, rispettivamente datati 28.09.90 e 01.10.90, che sono stati inseriti nel volume in argomento per omogeneità di trattazione, dai quali risulta che l'originale del foglio non è stato rintracciato nel fascicolo di appartenenza;
- la trattazione appare essere stata svolta secondo le normali prassi procedurali del Servizio e non si rilevano omissioni o comportamenti atti ad ingenerare dubbi o sospetti.

Va, al riguardo, tenuto presente che l'interessamento del servizio alla vicenda fu dovuto, all'epoca del disastro, solamente alla circostanza della telefonata a nome dei “NAR” (“Nuclei Armati Rivoluzionari”) che indicava tra i passeggeri dell'a/m “il camerata Marco Affatigato”, ipotesi rivelatasi, pressochè immediatamente, falsa. Nessuna autonoma attività informativa, stante l'assenza di ogni suggerimento di possibili implicazioni a carattere terroristico, venne quindi intrapresa dal S.I.S.DE, tanto è vero che, nel gennaio 81, ad una specifica richiesta di informazioni pervenuta ad un consulente pro-tempore del servizio da parte del sig. Brian Jenkins, della Rand Corporation, sulle possibili cause del disastro, veniva risposto che “le circostanze relative alla tragedia del DC9... sono tuttora al vaglio della competente AG e pertanto coperte dal segreto istruttorio” e che “nulla risulta agli atti del Servizio in ordine alle circostanze e alle cause dell'incidente in esame”. Nel medesimo atto, sottoponendo all'allora

Direttore del S.I.S.DE la bozza di risposta, si rammenta che, per specifica disposizione verbale dello stesso Direttore, la vicenda era stata seguita “esclusivamente attraverso la stampa”. Solo nel novembre 81, a seguito dei primi esami peritali che indicavano in una esplosione (senza poter stabilire se interna od esterna) la causa della perdita del DC9, il Servizio attivava le proprie strutture periferiche, dando anche disposizione ai funzionari preposti di prendere contatti con l'AG procedente “al fine di apportare un contributo alle indagini in corso”. Anche dopo tale data, comunque, l'atteggiamento del Servizio è improntato a trasparenza e collaborazione, sia nel fornire ai magistrati competenti la documentazione comunque afferente il quadro investigativo delineato, sia nel trasmettere alle Commissioni Parlamentari richiedenti atti, elaborati e valutazioni ritenuti utili per la comprensione dell'attività svolta dal S.I.S.DE nella vicenda.

Tutta la documentazione relativa all'incidente di Ustica è stata visionata, nel tempo, dalla magistratura inquirente la quale ha, altresì ritenuto di acquisire copia di numerosi atti valutati di interesse istruttorio. Nell'elenco dettagliato del carteggio è stato indicato, in margine, il provvedimento di acquisizione di ciascun atto, usando delle sigle per la cui legenda si rinvia alla seconda pagina dell'appendice. Il tutto disponibile per l'eventuale inoltro all'AG”.

Dall'elenco trasmesso e dalle valutazioni espresse dal Servizio é stato così possibile accertare che il prefetto Malpica nella seconda trasmissione di documenti aveva ommesso di trasmetterne alcuni.

Parte di questi documenti concernono la richiesta del consulente Jenkins. Tale richiesta appare di rilievo per due ordini di motivi. In primo luogo perchè non si comprende l'interesse degli Americani alla vicenda. Il secondo, se è vero che l'interesse del consulente nacque dalle dichiarazioni del Ministro Formica alla Camera che riferivano dell'ipotesi del missile, si deve purtroppo constatare che la stessa notizia - lo si ripete ancora una volta - non sortisce nessun effetto sia negli organi investigativi che in quelli di intelligence. Cioè paradossalmente succede che una notizia fornita in sede parlamentare da un Ministro della Repubblica trovi un seguito oltreoceano, mentre in Italia non suscita il pur minimo interesse nelle istituzioni deputate. Salvo, ovviamente, la solerte missiva dello SMA inviata allo SMD ed al Pubblico Ministero, con la quale si allontanavano eventuali responsabilità della Forza Armata nazionale e delle forze NATO nell'evento.

La vicenda sarà ripresa dal Direttore del S.I.S.DE, prefetto Stelo, nel corso dell'audizione in Commissione Stragi nel novembre scorso. Nella circostanza il prefetto, nel riepilogare le attività poste in essere dal Servizio sulla vicenda - a dire il vero poche se non nessuna - dichiara che “il

S.I.S.DE allora aveva un consulente che si chiamava Jenkins, che era della "Rand Corporation" della California (di Santa Monica mi pare), che era in contatto con un altro nostro consulente, Ferracuti. Il Ministro Formica ebbe a dire che la causa di tutto poteva essere stata un missile. Su questo, se ben ricordo, Jenkins scrisse a Ferracuti chiedendo se era vero o no e come stavano le cose. Il dirigente della Divisione di allora, Crotti, ora in pensione, ebbe a predisporre un appunto al Direttore di allora, Grassini, nel quale si diceva: Io risponderai a Ferracuti e quindi a Jenkins in questo modo: ci sono varie ipotesi, sono all'esame della magistratura, non abbiamo elementi su queste ipotesi, e c'è una frase che dice "su direttive verbali date dal direttore, il S.I.S.DE si è occupato della vicenda Ustica ed anche del MiG libico, esclusivamente attraverso la rassegna stampa" (v. audizione Commissione Stragi, Stelo Vittorio, 25.11.98).

Il generale Grassini, Direttore del S.I.S.DE fino a luglio del 1981, sentito dalla Commissione Stragi nulla riferisce sulla richiesta di Jenkins a Ferracuti. Tuttavia dopo aver premesso di basarsi solo sulla propria memoria e di non aver conservato atti, riferisce alla Commissione di aver preso in esame la questione del missile, ma di non essersene più occupato a seguito della incriminazione da parte del magistrato del presidente dell'Itavia. Precisava comunque che, pur essendo l'ipotesi del missile di specifica competenza del Servizio militare, aveva tuttavia dato incarico alla 1^a Divisione del Servizio di seguire la situazione attraverso la stampa (v. Grassini, alla Commissione Stragi 21.11.89).

La documentazione relativa alla richiesta del consulente americano, la cui trasmissione era stata omessa dal prefetto Malpica, giunge soltanto negli ultimi tempi dell'istruzione a quest'Ufficio. E' stato così possibile rilevare che il citato Brian Jenkins, Program Director Security and Subnational Conflict della Rand Corporation di Santa Monica, aveva inviato al professor Franco Ferracuti, consulente del S.I.S.DE, un flash dell'agenzia United Press International del giorno 17.12.80 - concernente l'intervento del Ministro dei Trasporti Formica alla Camera in cui aveva riferito, in relazione alla vicenda del DC9 Itavia, che l'ipotesi del missile era più forte delle altre - allegandolo ad una missiva datata 29.12.80 che merita di essere integralmente riportata nella traduzione a cura del Servizio: "Caro Franco, c'è qualcosa su questo argomento? alcune nostre ipotesi ci portano a ritenere che:

1. Possa essere stato un missile e che chi lo ha lanciato abbia evitato di rivendicare l'attentato, oppure l'abbia comunicato in tutta segretezza al Governo italiano;
2. Ci sia stata effettivamente una esplosione a bordo dell'aereo, in tal caso sarebbe opportuno verificare la lista dei passeggeri onde accertare

l'esistenza, tra di essi, di preminenti esponenti politici, qualche teste importante in procinto di testimoniare in qualche processo, oppure qualche suocera per la quale era stata stipulata una alta assicurazione sulla vita;

3. la storia del missile é stata “lanciata” dal Ministro dei Trasporti per sviare eventuali problemi legati alla manutenzione dell'aereo che comporterebbero richieste di indennizzo.

Ti manderemo altro materiale su altri problemi che abbiamo discusso. Nel frattempo, i miei migliori auguri a tutti per un felice nuovo anno”.

A seguito di questa richiesta veniva redatto dalla 4^a Divisione del S.I.S.DE un appunto informale per il Direttore del Servizio, datato 22 gennaio 81, all'oggetto “Aereo DC-9 Itavia - Richiesta di notizie da parte del noto Brian Jenkins della Rand Corporation”. In questo documento al punto 2 si sottolineava che la vicenda “per specifica disposizione verbale della S.V. al C.V. Valerj, era stata seguita esclusivamente attraverso la stampa (sottolineato nel testo) anche in relazione alla distruzione del ricognitore libico MiG23, schiantatosi sui monti della Sila. In quella precisa circostanza furono forniti, a richiesta, all'ufficio della S.V. alcuni articoli di stampa attinenti i fatti accaduti”.

Alla fine del paragrafo viene richiamata una nota in calce che recita testualmente: “Nota: Il MiG23 è precipitato il 20 luglio 80, a 2 minuti di volo dal luogo ove avvenne la tragedia del DC9 “Itavia” (27 giugno 80)”.

Da queste note si può affermare che anche il S.I.S.DE e non solo il S.I.S.MI aveva supposto una connessione tra i due eventi. Deve essere rilevato, oltreché l'errore incorso nell'indicazione della data ufficiale dell'incidente al MiG - 18 e non 20 luglio - che per la prima volta in un documento ufficiale il MiG23 viene indicato come “ricognitore”. Ma non emergono i motivi che portarono il Servizio a connettere i due fatti. Si deve anche osservare che la disposizione del Direttore del Servizio di seguire le vicende esclusivamente dalla stampa potrebbe avere avuto origine da una sostanziale incapacità del Servizio, che in quei tempi ancora non era decollato – ma erano già passati più di due anni dalla sua istituzione - ed anche da eccessive quanto ingiustificate cautele del Direttore del S.I.S.DE di non invadere la sfera di competenze proprie dei servizi militari.

Al consulente americano veniva fornita dal Servizio una risposta, in cui, dopo aver premesso che l'inchiesta era ancora in corso, si sottolineava che nulla risultava al Servizio in ordine alle cause che avevano determinato l'evento. Veniva anche riferito - in relazione all'ipotesi che l'aereo potesse essere stato abbattuto da un missile - che il presidente dell'Itavia era stato incriminato per diffusione di notizie false ed allarmanti.

Infine veniva rilevato che dalla lista dei passeggeri non risultavano imbarcate personalità politiche né passeggeri coinvolti in processi importanti. Accertamenti, questi ultimi, che si sarebbero basati sulle notizie sui passeggeri fornite dalle agenzie di stampa. Appare a dir poco singolare che un Servizio espletò accertamenti sui passeggeri basandosi esclusivamente sulle notizie lanciate da organi della pubblica informazione. Non solo: fornisce informazioni al consulente piuttosto che riceverne.

Il Prefetto ha riferito per iscritto che le ricerche disposte dal Servizio sul periodo in cui sarebbero stati forniti al Direttore del servizio al tempo generale Grassini i ritagli stampa sui due episodi, avevano avuto esito negativo. Allo stesso modo aveva avuto esito negativo la ricerca di atti concernenti il disciolto Ufficio del Direttore (v. missiva S.I.S.DE del 15.01.99).

4. La vicenda Denes.

Proseguendo nelle “attività” del S.I.S.DE, é bene rilevare la vicenda relativa al contatto di un organo periferico del Servizio con tale Roberto Denes. Il soggetto, secondo quanto si rileva dall’informativa del S.I.S.DE del 6 dicembre 88, sarebbe venuto in contatto con l'organo periferico agli inizi di settembre, riferendo di essere in possesso di notizie relative al disastro di Ustica.

Nell'occasione il Denes consegnava un appunto chiarendo che solo dopo aver ricevuto un adeguato compenso e contestualmente essersi messo in contatto con altra non meglio indicata persona, avrebbe fornito ulteriori notizie. Teneva a precisare - si legge nell'appunto - che qualora la sua richiesta non fosse stata accolta, avrebbe esaminato la possibilità di vendere le notizie alla rappresentanza libica a Roma o alla stampa nazionale.

L'appunto prosegue osservando che seppur le notizie apparissero “tutt'altro che inedite e prive di elementi di vero interesse”, si era ritenuto di prendere nuovamente contatto con il Denes che, invece, nel frattempo si era reso irreperibile. In allegato all'appunto la nota consegnata dal Denes nel corso del primo e unico contatto, del seguente tenore: “Ustica. Esistono precise testimonianze circa: A) la precipitosa “correzione” del certificato medico stilato al momento del ritrovamento del cadavere del pilota libico; B) il volo di un elicottero militare (di tipo a doppia pala, stesso modello in dotazione alle FF.AA. italiane, americane e NATO) che avrebbe sganciato un bidone contenente (presumibilmente) esplosivo, il giorno prima del

ritrovamento “ufficiale” del MiG libico; C) la facilità di accesso in territorio italiano attraverso canali aeronautici non controllati; D) varie.

Tali testimonianze possono essere raccolte direttamente ed hanno valore in quanto: A) provano un coinvolgimento di servizi di sicurezza (italiani o alleati) tanto nell'abbattimento del MiG libico (il coinvolgimento é limitato alla copertura del fatto: l'inchiesta parlamentare non é riuscita a dimostrare praticamente nulla); B) giusto il punto di cui sopra , sarebbe possibile sfruttare le informazioni per destabilizzare il governo italiano, inficiare la credibilità dei singoli membri della Commissione Parlamentare d'inchiesta e, infine, richiedere - prove alla mano - esorbitanti indennizzi”.

La vicenda presenta punti oscuri o quanto meno poco chiari. Innanzitutto il primo contatto, sempre che sia stato effettivamente il primo. Si stima infatti che la presa di contatto con operatori di un servizio segreto come il S.I.S.DE non sia semplice, sempre che non sia avvenuto il contrario, cioè che l'operatore del S.I.S.DE abbia contattato un potenziale informatore. Se ne deve pertanto dedurre o che ci sia stato un tramite o che l'operatore del S.I.S.DE o l'“organo periferico”, così come viene definito nella nota, conoscesse già la fonte Denes.

Il secondo punto sta nell'informativa consegnata dal Denes. La nota del S.I.S.DE afferma che si trattava di notizie note e prive di “elementi di vero interesse”. Su tale giudizio si deve obiettare che la ipotesi di messinscena riferita dal soggetto - almeno per l'attività istruttoria in corso fino al 1988 - era totalmente sconosciuta all'inchiesta e avrebbe sicuramente meritato l'attenzione sia del Servizio che di questa AG.

Il terzo punto é la lentezza - ancorché non se ne conoscano esattamente le date - con la quale la vicenda é stata gestita: il primo contatto risalirebbe a settembre del 1988; solo ai primi di dicembre la notizia viene comunicata alla Digos di Trento. Non é nota, invece, la data del tentativo di ristabilire il contatto con Denes.

Nella prima parte della relazione al Ministro Maroni di cui si é già fatto cenno, si legge: “presunte rivelazioni di “Roberto Denes”. Al riguardo, organo periferico che aveva segnalato che una fonte, già attivata in passato, era in grado di fornire notizie su Ustica. L'informatore, poi identificato in Roberto Denes, si era reso irreperibile. A seguito di tale situazione, l'intera documentazione era stata consegnata ad ufficio della PS. Infine, la Questura di Roma aveva comunicato che il Denes “era già noto per la sua instabilità psichica e per la tossicodipendenza”. Pertanto già prima del contatto relativo alla vicenda di Ustica l'organo periferico del S.I.S.DE conosceva il Denes, che viene definito una fonte del Servizio.

Incomprensibile, infine, l'ignoranza del Servizio delle informazioni di polizia sul conto del Denes, che viene definito noto per la sua instabilità psichica e per la tossicodipendenza. Se ne deve dedurre che il S.I.S.DE tenesse contatti informativi con una fonte psichicamente instabile e tossicodipendente. Nuovamente si deve dire che tale condotta del Servizio appare a dir poco singolare. Un fatto comunque è certo, che il Denes dopo aver parlato di Ustica ha fatto perdere le sue tracce o, forse, ne sono state fatte perdere le tracce. Vano il tentativo di raccoglierne la testimonianza; il Denes, nel frattempo raggiunto da un ordine restrittivo dell'AG di Trento, si era reso irreperibile ed appariva essersi rifugiato in Colombia (v. rapporto Digos Trento, 26.05.97). Anche su questa vicenda si deve concludere, pertanto, che l'operato del S.I.S.DE é stato superficiale e che la documentazione trasmessa da Malpica é stata, anche in questo caso, incompleta. Infatti non risulta trasmessa la corrispondenza tra la Direzione ed il Centro di Bolzano, così come é stato possibile rilevare dalla elencazione degli atti trasmessa dal Ministro Maroni.

Dalla documentazione trasmessa dal prefetto Stelo – a istruttoria oramai conclusa – concernente la produzione informativa di Denes, al quale era stato attribuito il nome in codice “Monte Cevedale”, si rileva che questi aveva fornito per quasi tutto l'82 informazioni concernenti soprattutto l'ambiente dell'estrema destra. Con la stessa missiva venivano trasmessi quattro documenti concernenti la vicenda del MiG libico. Si poteva pertanto rilevare che il Servizio in data 22.08.80 aveva chiesto a “Emilio” informazioni sulle notizie stampa di provenienza egiziana in cui veniva ipotizzato che il MiG23 fosse stato abbattuto da un missile mare-aria lanciato da una nave della flotta sovietica. La risposta giungeva con nota del 4 dicembre successivo in cui si precisava che “il rappresentante egiziano a Roma ha informato che secondo le notizie in possesso del suo Servizio, l'aereo appartenente all'aviazione libica schiantatosi al suolo in provincia di Catanzaro sarebbe caduto per un guasto ai motori”.

5. La testimonianza del prefetto Parisi.

Interessanti dichiarazioni sono giunte, nel corso dell'inchiesta, dal prefetto Vincenzo Parisi. Questi, che all'epoca dei fatti, esercitava le funzioni di Direttore del Servizio Stranieri del Ministero dell'Interno, negli anni a venire ricoprì delicatissimi incarichi: dall'11 agosto 80, quella di

Vice Direttore del S.I.S.DE; dal 27 aprile 84, di Direttore del S.I.S.DE; dal 1° febbraio 87 di Capo della Polizia.

Il prefetto Parisi dopo essere stato sentito per ben due volte da quest'Ufficio, a luglio ed a settembre del 90, veniva convocato in audizione dalla Commissione Stragi. Nel corso degli esami testimoniali aveva sostenuto che l'episodio di Ustica era da ascrivere ad un evento terroristico, indipendentemente dal fatto che a produrlo fosse stata una bomba o un missile. Aveva anche osservato che a seguito del fatto sarebbero intervenute coperture immediate, di cui era stata presumibilmente cancellata ogni traccia (v. esame Parisi Vincenzo, GI 12.07.90). L'ipotesi dell'attentato terroristico viene nuovamente illustrata nel corso dell'ulteriore esame. Nella circostanza Parisi afferma: "Per quanto concerne l'interpretazione dell'evento, ribadisco che secondo le mie considerazioni esso deve intendersi come atto di terrorismo, di probabile matrice internazionale, di assai incerta attribuibilità e realizzato mediante l'impiego del missile.

Tale convincimento deriva dalla considerazione che la pretesa rivendicazione, pur non offrendo spunti utili a riscontri di responsabilità personale, evocava, come in qualche altro episodio stragistico, una matrice di destra con una tendenza all'accreditamento della tesi dell'ordigno a bordo dell'aeromobile, evidenziato a titolo terroristico per dare una motivazione diversa da quella missilistica nel caso che fossero affiorate parti del relitto con tracce di natura esplosiva. Non avrebbe avuto senso la rivendicazione in casi diversi. Il risultato dell'infondatezza della pista indicata in mancanza di reperti utili avrebbe potuto comunque consentire di accreditare la tesi del cedimento strutturale e comunque della disgrazia. Ritengo impossibile che un evento di siffatta gravità possa essere avvenuto senza essere percepito da parte di coloro che sono abilitati ad esercitare i controlli informativi sull'andamento della circolazione aerea e sulle specificità che la caratterizzano. Di qui il sospetto rilevante che per probabile intenzione di soggetti deviati, che forse in nome di una ragione di Stato, hanno finito con il coprire vere e proprie attività terroristiche" (v. esame Parisi Vincenzo, GI 18.09.90).

Le dichiarazioni che Parisi rilascia a quest'Ufficio sono da lui confermate anche in sede di audizione alla Commissione Stragi, ed ebbero, in quella occasione, vasta eco sulla stampa nazionale. Parisi si rammarica di non aver dato il giusto peso all'inchiesta nella sua prima fase di gestione del Servizio, tantoché, sottolinea, in un elaborato del S.I.S.DE del gennaio 85 dal titolo "Le stragi in Italia" nessun riferimento era stato fatto alla vicenda del DC9 Itavia. Ripercorrendo le fasi dell'inchiesta, osserva in relazione alla falsa presenza di Affatigato a bordo del velivolo, che nella vicenda "emerge

una volontà disinformativa, emerge la presenza di uno spezzone di intelligence volto a depistare, a seminare panico e disorientamento”.

Inquadra anche l'ipotesi del passeggero Zanetti e quella del giudice Tricomi come provenienti da palese disinformazione. Non manca di fare un riferimento alla vicenda dei documenti concernenti la perquisizione Pelaia, di cui s'è già fatto riferimento in altra parte. La vicenda - osserva Parisi - “fa parte di una ricostruzione congiunta di documenti attribuita al reparto Carabinieri di Roma assolutamente falsa, in base alla quale si cerca di mettere in piedi una pista americana che non sta né in cielo né in terra e infine si fa sostenere la stessa pista americana a un certo Denes che risulta essere uno squilibrato”.

Il prefetto afferma di stimare indubitabile che l'esplosione al DC9 “é stata dolosa perché, se così non fosse stato, non avremmo avuto bisogno della rivendicazione successiva”; ribadisce trattarsi di un fatto di terrorismo internazionale e di ciò é riprova la rivendicazione Affatigato che - aggiunge - “mirava palesemente ad erigere una cortina protettiva rispetto all'ipotesi del missile perché tentava di depistare l'attenzione rispetto all'ipotesi del missile accreditando la tesi della bomba a bordo”.

Osserva, infine, riferendosi ad eventuali responsabilità da parte di soggetti esterni alle istituzioni italiane, che questi non potevano non chiedere l'appoggio o l'ausilio dell'intelligence militare. Sul punto afferma “Certamente é un po' difficile che un episodio di questo genere sia passato inosservato a chi dirigeva l'organismo militare a quel tempo (chiaro il riferimento al generale Santovito - nde). Aggiungiamo - continua Parisi - che per coprire bastano pochi elementi che si possano in qualche modo acquisire. Consideriamo le malintese ragioni di Stato che possono essere intervenute, teniamo conto che in passato vi sono stati elementi appartenenti all'intelligence che pensavano di poter decidere su tutto e su tutti, che ritenevano di essere al di sopra di tutti” (v. Parisi Vincenzo, Commissione Stragi, 17.10.90).

Analisi lucidissima, ben lontana dalle ipotesi minimizzatrici che hanno tenuto il campo per anni, e che troverà conferma in molteplici riscontri acquisiti all'inchiesta dopo quell'ottobre 90, a partire dalle scoperte di documenti presso il S.I.S.MI ed altre autorità militari e finire alle nuove letture dei dati radaristici e ai persistenti progetti di sviamenti delle indagini, che hanno trovato realizzazione persino nell'espletamento di perizie.

Analisi, che se formulate tempestivamente sia da quegli ambienti dei Servizi rimasti immuni da inquinamenti che dagli inquirenti, avrebbero impresso ben altro passo al progresso delle indagini ed avrebbero consentito risultati di gran lunga più incisivi.

Analisi a tal punto sicura da indurre a ritenere che il prefetto avesse saputo o percepito con le sue conoscenze e intelligenza fatti e circostanze, di cui con ogni probabilità non poteva apportare prova; virtù le sue, che ancor più mettono a nudo l'ignavia e le collusioni di altri rappresentanti di istituzioni.

6. Conclusioni.

Deludente, per non dire sconcertante, l'operato del S.I.S.DE. La riforma del 77 istituisce questo Servizio, affidandogli la competenza della tutela e della sicurezza interna. Pertanto da questo Servizio ci si sarebbe attesi una qualche attività, quantomeno di verifica di ipotesi di attentato a matrice terroristica. Ed invece neanche la telefonata sulla falsa presenza di Affatigato a bordo dell'aereo induce il Servizio a muoversi con la dovuta solerzia. Il S.I.S.DE si limita a richieste di informazione di routine. Nessuna analisi veniva compiuta nè ipotesi supposta sul perchè di quella rivendicazione.

Così come non possono essere accettate spiegazioni sul vuoto informativo agli atti del Servizio. Come si è visto un tentativo di interessamento sulla vicenda nell'81 si risolve con due informative. La prima del Centro CS di Bologna, che si limita a comunicare soltanto le attività di sequestro disposte dalla Magistratura all'aeroporto di questa città; la seconda del Raggruppamento Centri CS, che comunicava l'orientamento dell'AG sulle ipotesi dell'esplosione interna. Quindi nessun contributo se non quello di verificare gli sviluppi dell'inchiesta.

Neppure la richiesta del consulente Jenkins stimola il Servizio. Anche se essa doveva apparire quantomeno singolare, perché proveniente da uno studioso che si occupava prevalentemente di problemi concernenti il fenomeno terroristico in Europa. Cioè nemmeno uno sprone all'accertamento di quali fossero le ragioni, che spingevano gli Americani alla richiesta di informazioni sul DC9, cioè su un evento che a quel tempo risultava un fatto di natura sicuramente non dolosa.

Ignavia, che sovente è stata giustificata con la più assurda delle motivazioni – determinata anche, è doveroso riconoscerlo, da non rare prassi di colpevolizzazioni da parte di alcune AG, che senza incontrare alcuna valida protezione di informazioni degne di essere protette e conseguenti valide opposizioni, sequestrano o, come alcuni dicono, “saccheggiano”

archivi, senza, anche qui non rare volte, alcun titolo – cioè quella motivazione secondo cui quando su un fatto e connessi, ma molti sono i fatti che possono essere connessi o che si può pretendere di connettere, cade sotto inchiesta dell'AG, ci si astiene da qualsiasi attività, quasi colpiti da paralisi da inchiesta giudiziaria.

I Servizi sembrano, a chi ha istruito inchieste su questi eventi, non trovare misura tra inerzia da pochezza o timori di incompetenze, e iperattivismo inquinante da disegni di natura politica.

* * * * *

Capitolo XVI

Il livello politico.

1. L'on.le Lelio Lagorio.

La situazione al vertice del Dicastero della Difesa nell'80 era la seguente: Ministro della Difesa, l'on.le Lelio Lagorio; Capo di Gabinetto l'ammiraglio di Squadra Paolo Mainini fino al 30 giugno 80 e quindi il generale dell'AM Mario De Paolis dal 1° luglio 80 al 31 dicembre 84, che avrà tra i suoi vice capi di Gabinetto il generale Francesco Pugliese, anch'esso dell'AM. Si deve perciò rilevare che nel periodo di interesse il Gabinetto della Difesa è gestito prevalentemente da Ufficiali generali dell'Aeronautica.

1.1. L'attività del Ministro della Difesa.

Lagorio assume la carica di Ministro il 4 aprile 80 e rimane in carica fino al 3 agosto 83, prima con il governo Cossiga 2, poi con il governo Forlani ed infine con il governo Spadolini.

Il primo intervento parlamentare di Lagorio sull'incidente al DC9 dell'Itavia si registra il 10 luglio 80 al Senato, al termine di una risposta concernente altro argomento. In quell'occasione il Ministro riferiva notizie tecniche sul volo, precisando che i radar “non hanno avvistato tracce che non fossero correlabili con traffico conosciuto e giunto regolarmente a destinazione, prima, durante e dopo il presumibile momento dell'incidente”; lo SMA aveva fornito notizie al Ministro dei Trasporti in cui si riferiva “che era da escludere una eventuale collisione tra il DC9 e un velivolo militare italiano. Analoga risposta ad analoga richiesta è stata fornita dalle Autorità militari alleate per quanto riguarda velivoli militari alleati”; il materiale,

presumibilmente di appartenenza militare rinvenuto in mare, risultava all'esame della Commissione d'inchiesta.

Lagorio ritornava in argomento in data 31 luglio 80 nel corso del rapporto alla Commissione Difesa del Senato sulla vicenda del MiG libico. In quell'occasione il Ministro, in risposta ad una interrogazione parlamentare, dichiarava che non risultava giunta alla Commissione d'inchiesta alcuna richiesta dell'Autorità Giudiziaria competente per il disastro aereo dell'Itavia.

Dalla documentazione acquisita al Gabinetto della Difesa relativa all'evento non si riscontra un particolare attivismo sulla vicenda. Soltanto alla data del 3 luglio 80 si rileva una richiesta di informazioni per le vie brevi del Ministro della Difesa al Capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Torrisi, relativa ai reperti non appartenenti al DC9 dell'Itavia recuperati in mare. Richiesta alla quale il Capo di Stato Maggiore farà seguito l'indomani, comunicando le informazioni ricevute sia dal comandante della nave Doria, il quale riferiva che da un primo esame i reperti mostravano i segni di una lunga permanenza in mare ed escludeva quindi un collegamento con l'incidente; che dal comandante della Capitaneria di porto di Palermo, il quale forniva l'elenco del materiale recuperato. A ciò seguirà il 9 agosto 80 un rapporto del SIOS/A, diretto all'attenzione del vice Gabinetto, generale Pugliese.

Un'ulteriore attività informativa si registra a dicembre dell'80. Il 22 dicembre verrà redatta una sintesi di notizie diretta all'attenzione del Presidente del Consiglio dei Ministri, on.le Forlani, tendente, soprattutto, ad escludere un'eventuale responsabilità militare nell'evento.

Il Gabinetto della Difesa in merito all'incidente appare attivo soprattutto nel fornire risposta alle interrogazioni parlamentari sull'incidente ed in questa funzione sembra che abbia avvocato a sé tutte le notizie da diffondere all'esterno. Ciò si evince da un appunto del 3° Reparto dello SMA a firma del tenente colonnello Argiolas, ove quest'ultimo registra il disappunto del capo del 5° Reparto, generale Ripamonti, per essere stato "escluso" da qualsiasi tipo di informazione ufficiale da parte del Gabinetto della Difesa.

Il 5° Reparto dello SMA, lo si ricordi, ha tra le sue attribuzioni quelle della raccolta della stampa di interesse per l'AM e dei contatti con il Servizio Pubbliche Informazioni (SPI) del Gabinetto della Difesa. Nel già citato appunto di Argiolas questi annota il contenuto di una conversazione intercorsa con il generale Ripamonti, il quale aveva lamentato "di essere stato "escluso" da qualsiasi tipo di informazione ufficiale da parte di Difegabinetto e, pertanto, di non essere in grado di trasmetterne ad altri". Il

colloquio tra i due ufficiali nasceva su richiesta del generale Melillo, capo del 3° Reparto, il quale non aveva condiviso una risposta a Legidife concernente l'interrogazione parlamentare del 30 giugno 80 a firma dell'on.le Ciccio Messere ed altri, con la quale si chiedevano notizie sulla "consistenza dell'ipotesi avanzata ufficiosamente dall'Itavia di una collisione con un aereo militare". Il generale Melillo in un appunto manoscritto rileva "Para 2. E' incompleto Ciccio Messere ha parlato di aerei militari e non di aerei AM. Bisogna dare chiarimenti anche per altri. Il 5° Reparto sa cosa si deve rispondere. Mi risulta che USA ha comunicato ufficialmente che tutti i suoi velivoli sono rientrati. Cosa altre nazioni? Chiedere 5° Reparto e coordinare con lui. Fare attenzione!!! 19/7 Melillo".

Ovviamente per ciò che riguarda l'evento del MiG libico, l'attività del Gabinetto della Difesa e dello stesso Ministro è stata più intensa. Si registrano più riunioni ad alto livello, tra cui una con la partecipazione dello stesso Ministro; corrispondenza tra la Difesa e gli Affari Esteri; ricezione di informazioni dal S.I.S.MI e dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica. Soltanto per redigere il comunicato stampa verrà tenuta, il 20 luglio 80, una riunione ad hoc, alla quale partecipano il generale D'Ambrosio, vice direttore del S.I.S.MI, il generale Tascio del SIOS/A ed il generale Pugliese, vice capo di Gabinetto. Il comunicato dopo l'approvazione del generale Santovito, Direttore del S.I.S.MI, veniva riferito al Ministro che ne autorizzava la diramazione.

Tra la documentazione dello Stato Maggiore del S.I.S.MI si rileva in effetti un biglietto a firma del colonnello D'Eliseo, capo dell'Ufficio del Direttore della Direzione del S.I.S.MI, in cui annota che il comunicato stampa "è stato elaborato, su ordine del sig. Ministro (a generale D'Ambrosio), con la partecipazione dei generale Tascio, Pugliese e D'Ambrosio. Riferito al Sig. Ministro alle ore 13.25 circa, questi ne ha approvato la diramazione (anche per TG1). 20/7". D'Eliseo nella testimonianza resa in data 22.12.93 precisava che "Il contenuto del comunicato SPI fu redatto da Difesa-Gabinetto - il generale De Paolis o un suo incaricato -, sulla base delle comunicazioni pervenute dal Direttore del S.I.S.MI, che probabilmente - per la sua attività di ANS - e dal SIOS/A. Successivamente il comunicato, approvato da Santovito, fu definitivamente sancito dal Ministro che ne decise la conseguente divulgazione".

Da alcuni appunti manoscritti, conservati nella cartella relativa all'incidente al MiG libico del Gabinetto del Ministro della Difesa, concernenti la "Riunione del 22 luglio 80 - Incidente velivolo libico di venerdì 18/07/80 in Calabria - ore 12 Sig. Ministro riunione con Capi di

SS.MM. dif. e Aeronautica” si rileva che sarebbero stati discussi gli aspetti principali della vicenda e cioè “Proseguo recupero; Risposte richieste libiche; Risposta interrogazioni; Note stampa (eventuali)”. Veniva peraltro indicato di “consentire nel modo più sollecito che i libici prendano contatto col relitto e con la salma”.

Da un altro appunto manoscritto, all'oggetto “22 luglio 80 - Incidente velivolo libico di venerdì 18/07/80 in Calabria - Riunione con Sig. Ministro”, si legge “2 punti per autopsia. - analisi del corpo per razza di appartenenza; - stato fisico per accertare, ai nostri fini, nazionalità”. Il Ministro della Difesa, in quell'occasione, sottolineava la necessità di riferire la vicenda nella sede parlamentare più adatta “in quanto il comunicato stampa potrebbe sembrare elusivo”, e indicava, all'uopo, le sedi: la Commissione Difesa o il Comitato Parlamentare dei Servizi di Sicurezza.

Ulteriore conferma sui contenuti delle riunioni che si svolsero per la circostanza si rilevano dal brogliaccio relativo all'anno 80 sequestrato al generale Melillo. Il 21 luglio 80 fa riferimento ad una riunione allo SMD con la partecipazione del Capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio Torrisesi, del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Bartolucci, del Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Ferri, del Direttore del S.I.S.MI, generale Santovito, del Capo di gabinetto del Ministro della Difesa, generale De Paolis e dei generali Melillo e Tascio. Si ricorda in quell'occasione il singolare intervento del generale Santovito: “Se dicono del DC9? Quello era in quota e la copertura è totale”. Il 22 luglio si rilevano altre due riunioni, la prima alle h.10.15 con il Capo di Gabinetto, la seconda alle h.12.15 con il Ministro della Difesa, alla quale partecipano, oltre al generale Melillo, il generale D'Ambrosio, l'ammiraglio Torrisesi, i generali Bartolucci e Santovito.

Ulteriori riunioni a livello intermedio si svolgeranno nel mese di agosto sulle problematiche del recupero del relitto.

Sempre dalla documentazione acquisita al Gabinetto della Difesa si rilevano alcune missive del Ministero degli Affari Esteri relative all'incidente al MiG libico. Con la missiva del 21 luglio 80 il Ministero degli AA.EE. rappresentava al vice capo di Gabinetto, generale Pugliese, di ritenere “che si debba aderire con la massima sollecitudine alla richiesta libica di un sopralluogo da parte di tecnici libici nella zona dell'incidente” e che solo in un secondo tempo “si potrà esaminare il momento in cui la salma del pilota potrà essere restituita”. Alla missiva veniva allegato un messaggio pervenuto dall'Ambasciata d'Italia a Tripoli concernente un colloquio con le Autorità libiche. Queste ultime fornivano delucidazioni sulla dinamica dell'incidente causato da malore al pilota, chiedendo restituzione della salma e dei resti del

velivolo, sottolineando l'episodio “come incidente assolutamente non intenzionale senza attribuirgli alcun altro significato e contenendo ove possibile pubblicità sul caso”. L'Ambasciata infine chiedeva di poter essere l'interlocutore della vicenda in quanto poteva utilizzare il suo interessamento per ribadire l'intervento libico alla soluzione di alcuni casi di italiani detenuti in Libia.

Si deve rammentare che all'interno del fascicolo relativo al MiG libico custodito allo Stato Maggiore del S.I.S.MI è stata rinvenuta una cartella contenente appunti sulla dissidenza libica in Italia e sull'attività dei Servizi libici in Italia come su quella di controspionaggio in direzione di tale attività.

1.2. Le dichiarazioni del Ministro della Difesa.

Dalle dichiarazioni rese sia a questa AG che alla Commissione Stragi emerge che Lagorio fornisce una panoramica dell'attività svolta sull'evento, ponendo in evidenza, come si vedrà più innanzi: la preoccupazione che si fosse trattato di una collisione con aerei militari; la disposizione data agli Stati Maggiori, in particolare a quello dell'AM, di verificare eventuali responsabilità militari, da cui i ripetuti ordini di “rivoltare la Difesa come un guanto”; la inefficienza del S.I.S.MI tanto da ritenere opportuno di non investire questo Servizio della vicenda.

Le dichiarazioni di Lagorio venivano raccolte da questo GI, una prima volta, in data 28 giugno 88. Nell'occasione egli riferiva: che dopo esser venuto a conoscenza della caduta del DC9 dell'Itavia, era stato informato dallo SMA sulla “assenza di velivoli militari italiani e alleati in zona e di esercitazioni aeronavali”; che ai nastri di Marsala fu imposta la riservatezza soltanto al riguardo del funzionamento del sistema radaristico perchè “coperto dal segreto militare”, imposto dal collegamento dell'impianto al sistema di difesa NATO, e che comunque lo Stato Maggiore dell'Aeronautica - a seguito della richiesta di autorizzazione dell'AG rivolta al Ministro della Difesa e ancor prima che il Ministro formulasse la relativa autorizzazione - aveva già autorizzato la consegna del nastro; di avere appreso che nella zona di caduta dell'aereo erano stati rinvenuti “una serie di indumenti ed oggetti la cui appartenenza all'aereo non era certa”; che dispose al riguardo accertamenti a cura dello SMD, il quale aveva precisato “attraverso la Marina che gli oggetti erano stati recuperati e trasportati a Palermo e che comunque dal loro stato si desumeva un lungo periodo di immersione, il che faceva escludere il loro coinvolgimento con il sinistro”; di

aver appreso, nei primi giorni di luglio 80 in occasione di un suo intervento in Senato per rispondere alle interrogazioni sull'argomento, dall'allora Ministro dei Trasporti, Formica, della "esistenza della tesi del missile" senza però che costui gli fornisse riferimenti più precisi; di escludere che il S.I.S.MI gli trasmise "rapporti o relazioni sull'incidente di Ustica", in quanto, se ciò fosse accaduto, "la circostanza avrebbe destato in me allarme e la cosa mi sarebbe rimasta impressa" e che il generale Santovito, Direttore del S.I.S.MI, nel corso degli incontri, non ebbe mai a riferirgli nulla sulla vicenda di Ustica.

Il 6 luglio 89 Lagorio nel corso delle dichiarazioni rese alla Commissione Stragi dichiarava di aver immediatamente sospettato che l'evento potesse essere stato causato da una collisione con "un nostro velivolo militare", giustificando tale sospetto con le denunce di mancate collisioni riferite dai piloti civili; di ricordare che il Ministro Formica, mentre usciva da un'audizione in Senato, gli avesse detto: "Forse bisognerà mettere in conto anche l'ipotesi di un missile", ma che, avendogli richiesto di eventuali riscontri all'ipotesi, quegli avesse risposto che si trattava soltanto di una voce; e che l'ipotesi, comunque, "non trovava presso di noi alcun riscontro"; di avere appreso alla fine di giugno che "nella zona della sciagura erano stati trovati in mare resti di un aereo sconosciuto" e che gli accertamenti disposti dal capo di Stato Maggiore della Difesa avevano verificato che resti di velivolo erano stati raccolti dall'incrociatore Andrea Doria, ma che ad un primo esame quei materiali mostravano segni di una lunga permanenza in mare; di avere immediatamente risolto il problema del "segreto militare", in quanto quest'ultimo concerneva soltanto il funzionamento complessivo del sistema radaristico, collegato al sistema Nadge della NATO.

Relativamente ai Servizi di sicurezza dichiarava di non averli allertati, in primo luogo, perché stimati "deboli, male organizzati, privi di tecnologie, dispersi in modo incoerente sul territorio d'azione, senza autorità e senza credibilità negli affari internazionali, perché ripetutamente devastati dagli scandali. Tenni perciò con i loro capi un atteggiamento di rapporto gerarchico stretto e formale", e di essersi trovato meglio dopo l'epurazione dei militari appartenenti alla P2; in secondo luogo, perché le direttive di indirizzo politico ai Servizi spettano al Presidente del Consiglio e non al Ministro della Difesa che ha il compito di sovrintendere alla buona organizzazione delle strutture di controspionaggio; ed infine, in quanto "mentre è in corso l'azione della Magistratura un'azione parallela dei Servizi, autonoma e indipendente dalla Magistratura, guidata o ispirata dai politici

rischia di ingenerare il sospetto - e altre volte è accaduto - che i Servizi inquinino il lavoro della Magistratura”. Con riferimento ai Paesi alleati ricordava di aver richiesto “informazioni alle autorità militari dei paesi vicini per poter accertare se nella zona di Ustica, in mare o in cielo, si erano svolte esercitazioni militari o, comunque, attività militari. La risposta fu negativa”. Precisava, inoltre, che le notizie erano state richieste tramite la “Difesa e non attraverso il S.I.S.MI, almeno questo è quello che mi risulta. Le posso assicurare che è stato meglio così, perché se tali notizie le avesse richieste il S.I.S.MI non ci avrebbero neanche risposto”, aggiungendo che “considerando le condizioni in cui si trovava il Servizio, un Ministro doveva usare cautela nell'affidare ad un tale organismo un compito così importante, perché i risultati rischiavano di essere nulli o modesti”. Specificava di non essere a conoscenza “di un rapporto dei Servizi sulla responsabilità di Affatigato”, chiarendo che i Servizi, riferendosi al S.I.S.MI, nulla gli riferirono su Ustica né su richiesta né di iniziativa; di aver trasmesso al Presidente del Consiglio, a seguito delle dichiarazioni del Presidente dell'Itavia che segnalava che l'aereo era stato colpito da un missile, e dopo aver fatto rovesciare la Difesa come un “guanto”, un circostanziato rapporto; che il Consiglio dei Ministri, almeno durante le riunioni a cui prese parte, non discusse mai della vicenda di Ustica, la quale venne incidentalmente trattata solo in una riunione del CIIS del dicembre 80.

Ma si deve però notare che l'ammiraglio Torrisi, nel corso della audizione in Commissione Stragi resa in data 23 novembre 89, escluse però di aver avuto disposizioni dal Ministro Lagorio di “rivoltare” lo Stato Maggiore Difesa.

Sulla caduta del MiG libico il Ministro dichiarava di confermare l'intervento reso in Parlamento il 31 luglio 80, precisando di non essere stato informato, in vista del dibattito parlamentare, che il giorno della caduta del MiG libico era in corso una esercitazione militare; precisava, inoltre, che la vicenda era stata chiusa con molta celerità al fine di evitare di far nascere un “casus” con la Libia.

Quel 31 luglio 80 il Ministro della Difesa in effetti si era presentato alla Camera per riferire sulla vicenda della caduta del MiG libico, ed aveva affermato che “il sistema di difesa aerea al momento dell'incidente era efficiente e in normale stato di allerta in tutte le sue componenti”, ma che ciò nonostante “la presenza del MiG libico non era stata rilevata”.

Lagorio veniva nuovamente riascoltato dalla Commissione Stragi nella seduta del 15 ottobre 91. Nell'occasione rendeva dichiarazioni in linea con quanto in precedenza reso. Riaffermava che era stata sua preoccupazione

che il disastro potesse essere stato causato dalla collisione con un velivolo militare, e da ciò la necessità di rivoltare come un guanto la Difesa; precisava di aver ricevuto dai Comandi alleati e dall'Aeronautica risposte negative su eventuali attività volative nella zona del disastro; escludeva di aver ricevuto rapporti dal S.I.S.MI, eccetto eventuali note di "routine", tra cui un appunto diretto alla sua attenzione (documento che gli viene contestato da un commissario), in cui erano contenute notizie che "erano già in mio possesso sulla base dei rapporti della Difesa Aerea"; affermava di aver ricevuto richieste di notizie su Ustica dal Presidente del Consiglio Forlani, in occasione di una riunione del CIIS nel dicembre 80, in quanto cominciavano a circolare le voci sulle ipotesi del missile; escludeva che l'AM avesse compiuto l'analisi dei nastri di registrazione radar; confermava di non aver appreso la notizia sulla falsa rivendicazione di Affatigato attraverso i canali ministeriali.

Alle contestazioni di un commissario che evidenziava che il 3° Reparto dell'AM in data 20 dicembre 80 aveva trasmesso allo Stato Maggiore della Difesa "un rapporto violentissimo" sul fatto che venisse ventilata sui giornali l'ipotesi del missile e che ciò venisse "dichiarato anche esplicitamente dal Ministro Formica in Parlamento", e che in quel rapporto per dissipare questa ipotesi si affermava che non c'era stata alcuna esercitazione di navi e velivoli della 6ª Flotta USA come dichiarato da un messaggio allegato al rapporto, Lagorio dichiarava che si trattava di uno "sfogo di un reparto dello Stato Maggiore, che rimaneva carta interna agli uffici e non diventavano atti politici del Ministro della Difesa". Il medesimo, preso atto che quel rapporto era stato trasmesso dal SIOS al magistrato inquirente, chiariva che "il 2° Reparto non è stato certamente autorizzato a trasmettere queste carte al magistrato".

Lagorio, preso atto delle osservazioni di un commissario, secondo cui il 17 dicembre 80 il Governo attraverso il rappresentante ai Trasporti, on.le Formica, aveva trasmesso al Parlamento alcune risposte ad interrogazioni, anticipando quelle che sarebbero state le conclusioni della Commissione Luzzatti, ed affermando testualmente: "Credo che quella del missile resti un'ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale"; che il 18 dicembre 80 il Servizio aveva trasmesso un appunto in cui si sottolineava che l'Aeronautica riteneva che si fosse trattato di un cedimento strutturale; che il 20 dicembre era stata prodotta la lettera di indirizzo del 3° Reparto: preso atto, si diceva, di quanto sopra dichiarava che il Governo nella sua collegialità aveva affrontato il problema nella riunione del CIIS a dicembre e che la "bilateralità di rapporti e questa

convergenza di opinioni tra il S.I.S.MI. ed il SIOS sono cose sulle quali conviene ancora oggi puntare l'attenzione”.

In effetti così in estratto del resoconto della riunione del CIIS del 19.02.80: “In una parentesi della discussione l'on.le Lagorio, in ordine alle recenti notizie comparse anche sulla stampa, relative alle possibili cause dell'incidente occorso al DC9 dell'Itavia nel giugno scorso, ha escluso che un missile delle Forze Armate italiane o della NATO abbia potuto provocare il disastro”.

Lagorio, relativamente alla vicenda del MiG libico dichiarava che la gestione politica dell'affare fu assunta dal Ministero degli Esteri, che “non faceva altro che darmi delle direttive; quando alla fine il Ministero degli Affari Esteri decise di restituire il velivolo - due mesi dopo, quando la Commissione mista aveva terminato il suo lavoro - mi comunicò che il velivolo sarebbe stato restituito”; il caso del MiG libico “fu chiuso in 2 mesi, parte dell'aereo fu restituito e il pilota fu restituito per ragion politica” e per la stessa “ragion politica” le argomentazioni libiche sulla caduta del MiG vennero rese credibili dalla Commissione d’Inchiesta.

Ma l'on.le Colombo, sentito dalla commissione stragi in data 24 ottobre 91, smentiva le dichiarazioni di Lagorio, precisando che “questa ragione politica non esiste e se qualcuno lo dice fuori di qui lo smentirò personalmente: non c'è alcuna ragione politica che abbia determinato queste mie iniziative. Possono esserci state comprensioni di specifici problemi, ma questo è ben diverso dall'esistenza di una ragione politica tale da determinare un atteggiamento particolare. Lo smentisco categoricamente”.

Tra le carte sequestrate al generale Nardini è stato rinvenuto un prospetto concernente gli aspetti positivi e negativi delle dichiarazioni rese da Lagorio alla Commissione Stragi nella seduta del 15 ottobre 91.

Tra gli aspetti negativi vengono riportate innanzitutto le affermazioni del Commissario Macis, secondo cui l'orientamento del SIOS/A portava ad indicare nelle carenze strutturali del velivolo la probabile responsabilità dell'evento (di ciò è stata trovata conferma nell'appunto del S.I.S.MI datato 18.12.80 trasmesso all'on.le Mazzola, in cui al punto “b” si legge “l'orientamento del SIOS Aeronautica, avanzato in via riservata, che portava ad individuare nelle carenze strutturali del velivolo la causa del disastro). Quindi le dichiarazioni di Lagorio valutate come negative dalla Forza Armata: 1 - la richiesta del Ministro, avanzata all'AM, che non si facesse alcun commento sulle possibili cause del disastro; 2 - la convergenza di opinioni e la bilateralità dei rapporti tra il S.I.S.MI ed il SIOS che “sono cose sulle quali conviene ancora oggi puntare l'attenzione”; 3- le riunioni del

Ministro con gli Stati Maggiori, che a seguito della caduta del MiG libico, furono tempestose “perché era il colmo che un velivolo militare straniero potesse entrare nel nostro spazio aereo e si dicesse candidamente che non si era visto” e giustificando l'intrusione del velivolo, in primo luogo a causa dell'obiettivo dell'apparato difensivo che era rivolto verso Est e non verso Sud, cosa che mandò in bestia il Ministro, che ribatté dicendo che la guerra dei sei giorni tra Israele ed i Paesi arabi nulla aveva insegnato, in secondo luogo “che non c'erano soldi per coprire il paese, specialmente al Sud, con un'adeguata rete radar e che i macchinari erano obsoleti”; 4 - “se il MiG non è caduto il 18 luglio ma il 27 giugno, è chiaro che siamo di fronte ad un enorme complotto non solo delle autorità militari italiane ma anche di strutture militari di altri paesi a struttura aperta”; 5 - “Mi fu anche detto (ma bisognerebbe trovarne conferma) che dall'analisi della cosiddetta scatola nera si ricavavano dei segnali, dei rumori, come se questo velivolo fosse stato coinvolto, diciamo, per semplificare, in una sparatoria. Queste furono le prime notizie che arrivarono dalle autorità militari. Successivamente la commissione italo-libica, che ha condotto i suoi lavori per due mesi, è arrivata alla conclusione di avallare quanto veniva raccontato dalle autorità libiche”; 6 - il caso fu chiuso in due mesi, parte dell'aereo fu restituito e il pilota fu restituito “per ragion politica”.

Da ciò si può ben notare che all'Aeronautica non furono gradite le dichiarazioni rese all'ex Ministro della Difesa alla Commissione Stragi.

Il 16.01.92 Lagorio veniva nuovamente sentito da questo GI. In tale occasione il teste rendeva dichiarazioni che nulla aggiungevano rispetto a ciò che aveva dichiarato in precedenza.

Queste in sintesi le dichiarazioni rese dal Ministro Lelio Lagorio fino al 92. Alcune di queste prime dichiarazioni non hanno trovato conferma dalla documentazione acquisita.

In particolare: - il Ministro Lagorio afferma che il problema del segreto militare sui nastri della Difesa aerea emerso nel luglio 80 venne risolto in quanto si doveva ritenere classificato solo il sistema e non le registrazioni, ma che comunque questa sua decisione fu influente in quanto lo SMA aveva “già in precedenza consegnato al Procuratore della Repubblica di Roma i nastri di Marsala e lo aveva fatto sulla base della mia iniziale direttiva di mettere tutto a disposizione del magistrato”.

Quanto riferisce il Ministro non è esattamente quello che è accaduto. Per meglio chiarire il punto si deve ricostruire, anche se per l'ennesima volta, la cronologia della vicenda sulla base sia degli atti processuali che di quelli acquisiti al Gabinetto della Difesa.

Il 5 luglio 80 il PM di Palermo emette un decreto di sequestro, con delega di esecuzione al Gruppo dei CC. di Palermo comandato dal tenente colonnello Francesco Valentini, concernente le registrazioni delle intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul Tirreno dalle ore 20.00 alle ore 23.15 del 27 giugno; il 7 luglio 80 il Gruppo Carabinieri di Palermo trasmette un telegramma al comando della 3^a Regione Aerea di Bari, informandolo della richiesta dell'AG, aggiungendo, rispetto al testo della richiesta dell'AG le parole "con particolare riferimento al allineamento Latina-Ponza-Palermo", e chiedendo, infine, di accentrare il materiale presso il Comando di Bari; il 12 luglio 80 il tenente colonnello Valentini trasmette un'informativa al PM di Palermo sulla necessità di una comunicazione da parte dell'AG al Ministero della Difesa in ordine al sequestro delle registrazioni radar; il 16 luglio 80 il PM di Roma emette un provvedimento di sequestro delle registrazioni su nastro magnetico dei tracciati del radar della Difesa Aerea operante nella zona compresa tra Latina-Ponza-Palermo; il 21 luglio 80 il decreto di sequestro viene notificato dalla Guardia di Finanza al colonnello Fiorito De Falco dell'ITAV; il 22 luglio 80 il colonnello Fiorito De Falco consegna alla Guardia di Finanza, tra l'altro, lo stralcio delle registrazioni dei tracciati radar della Difesa aerea di Licola e Marsala; il 4 agosto 80 il PM di Palermo comunica al Gabinetto della Difesa - su delega del PM di Roma - di aver disposto il 5 luglio il sequestro delle registrazioni radar; il 16 agosto 80 il Gabinetto della Difesa chiede allo SMA ed all'Ufficio legislativo un parere sulla eseguibilità del decreto di sequestro della Procura di Palermo; il 18 agosto 80 l'Ufficio legislativo della Difesa risponde che non ravvisava motivi di opposizione alla esecuzione del decreto di sequestro; il 26 agosto 80 lo SMA - 3° Reparto comunica che il materiale richiesto dal sostituto procuratore di Palermo risultava già consegnato alla Guardia di Finanza delegata dal sostituto procuratore di Roma, in data 22 luglio 80; il 28 agosto 80 il sostituto di Palermo informa il Comando Gruppo dei CC. di Palermo di avere informato il Gabinetto della Difesa sollecitando l'esecuzione del provvedimento; il 6 settembre 80 il comando del Gruppo CC. di Palermo trasmette all'ITAV una nota con la quale sollecita l'acquisizione delle registrazioni radar chiedendo presso quale ufficio avrebbe dovuto ritirarli, avendo il comando dell'Aeroporto di Trapani Birgi informato che il materiale richiesto era stato trasmesso all'ITAV; il 9 settembre 80 l'ITAV comunica al Comando Gruppo di Palermo che la documentazione inviata da Trapani-Birgi era stata consegnata in data 22 luglio alla Guardia di Finanza delegata dalla Procura di Roma; il 3 ottobre 80 il sostituto procuratore di Roma si reca direttamente nella sede del 35° CRAM di Marsala ed acquisisce materialmente i nastri magnetici contenenti

le registrazioni del radar di Marsala. La consegna veniva effettuata dal comandante del 35° CRAM, maggiore Montinaro, il quale nel verbale di consegna dichiara di consegnare il materiale richiesto dopo avere avuto autorizzazione telefonica del colonnello Sidoti del 3° reparto dello SMA, prevenendo “inoltre il componente che il materiale assegnato contiene notizie ed informazioni coperte da segreto militare”. Nell'appunto interno dello SMA - 3° Reparto datato 3 ottobre 80, diretto al Sottocapo di Stato Maggiore, generale Ferri, si precisa che la richiesta del sostituto procuratore di Roma era stata portata a conoscenza del Ministro della Difesa dal sostituto procuratore di Palermo; che al primo erano state già consegnate dall'ITAV gli stralci delle registrazioni radar di Licola e Marsala; che il 2° Reparto aveva espresso - probabilmente per le vie brevi - nulla osta alla consegna dei nastri delle registrazioni radar di Marsala richiesti; che al vice comandante del 35° CRAM di Marsala erano state date direttamente dallo SMA le seguenti istruzioni: “Consegnare i nastri richiesti, facendosi rilasciare ricevuta contenente la specificazione che si tratta di materiale militare “riservato” e che pertanto deve essere trattato come tale, secondo le norme in vigore”.

Da quanto sopra si può pertanto affermare che i nastri di registrazione del radar militare di Marsala sono stati consegnati all'AG di Roma in data 3 ottobre 80 (le richieste risalivano al 5 e 16 luglio 80) cioè dopo che lo stesso magistrato per il tramite del Sostituto di Palermo li aveva sollecitati, dopo che il Gabinetto del Ministero della Difesa aveva ricevuto espresso benestare sia dallo SMA che dall'Ufficio legislativo della Difesa (agosto 80), dopo che nella stessa data del 3 ottobre il vice comandante del 35° CRAM ricevette le opportune autorizzazioni e ciò a significare che prima di quella data il 35° CRAM nessun input di comportamento aveva ricevuto dallo SMA. Solo in data 15 ottobre 80 - dopo 12 giorni dall'acquisizione dei nastri - il sostituto procuratore di Roma richiede allo SMA se i contenuti dei nastri contenessero materiale coperto da “segreto militare”. Lo SMA risponde alla richiesta del magistrato precisando che sono da considerare coperte dal “segreto militare” tutte le informazioni di carattere tecnico, le coordinate geografiche relative alla posizione del radar e parte del software di sistema.

Alla luce di questa cronologia si può pertanto affermare che la dichiarazione del Ministro Lagorio non è esatta, in quanto non corrisponde alla realtà dei fatti che lo SMA avesse consegnato i nastri ancor prima che giungessero le autorizzazioni del Ministero alla consegna. I nastri vennero consegnati il 3 ottobre 80 e prima di quella data nessuna comunicazione venne fornita al magistrato. Pertanto fino a quella data i nastri di

registrazioni di Marsala, già richiesti prima dall'AG di Palermo e poi da quella di Roma, sono rimasti nella disponibilità del 35° CRAM di Marsala.

A ciò va anche aggiunto che in una nota classificata “Segreto” del Segretariato generale della NATO, trasmessa alla Presidenza del Consiglio dei Ministri nel gennaio 89 e acquisita dagli atti della Commissione Pratis, si rileva “che tutte le registrazioni che sarebbero state normalmente trattenute al Centro Operazioni di Settore (SOC) sono state consegnate alle Forze Aeree italiane nel luglio 80, e successivamente consegnate al magistrato italiano”. Pertanto, a seconda di quanto precisato in questa nota, le registrazioni della Difesa NATO sarebbero state consegnate soltanto a luglio dell'80. Di questa circostanza nessuno ha mai fatto riferimento tantomeno il Ministro della Difesa.

Il Ministro Lagorio afferma di non avere interessato il S.I.S.MI in quanto ritenuto inefficiente. Nel corso nella prima audizione in Commissione Stragi, si mostra categorico in tale affermazione, mentre nel corso della seconda audizione modifica il senso delle sue parole, riferendo di non escludere che il Servizio gli abbia potuto fornire notizie di routine. In vero il S.I.S.MI sull'evento non è stato inattivo; anzi tutt'altro. E' sufficiente rammentare, come già s'è scritto, che il S.I.S.MI alla data del 10 luglio trasmetteva al Ministro un appunto sull'evento, quasi una sorta di punto di situazione; a fine luglio si verificava quell'attivismo che porterà il S.I.S.MI ad acquisire direttamente a Martina Franca i dati radaristici sull'evento e sul MiG libico; ad agosto i dati radaristici venivano analizzati - su richiesta dello stesso S.I.S.MI - dal SIOS/A; e con appunto al Direttore del Servizio, datato 28 agosto, si precisava che “le risultanze informative finora acquisite e l'analisi dei dati di plottaggio fanno categoricamente escludere l'ipotesi di possibili collisioni del DC9 in questione con altro velivolo, ancorché non identificato, per cui restano da vagliare altre ipotesi diverse da quella suddetta”; a dicembre dell'80 trasmetteva al Sottosegretario con delega ai Servizi, Mazzola, un appunto riepilogativo sulla vicenda in cui, tra l'altro, si evidenziavano “le valutazioni del SIOS/A avanzate in via riservata che portano ad individuare nelle carenze strutturali del velivolo le cause del disastro” e si concludeva precisando che “tutte le ipotesi appaiono verosimili anche se trova maggior credito quella che addebita l'incidente al cedimento strutturale del velivolo”.

Da ciò si rileva, pertanto, che il Ministro Lagorio attivò il S.I.S.MI o quantomeno venne informato dal Servizio sull'attività svolta in direzione dell'evento di Ustica; e che non si trattava di notizie di routine, ma bensì di un insieme di specifiche attività informative, che terminavano con l'esclusione dell'ipotesi della collisione con altro velivolo.

Dalle dichiarazioni rese dal Ministro sembra evincersi una certa presa di distanza dall'attività svolta dal Servizio, la cui inefficienza riferita da Lagorio non ha trovato alcuna conferma nelle relazioni del Governo presentate al Parlamento sulla attività dei Servizi di informazione. Tra l'altro, il Ministro nella audizione alla Commissione P2 resa in data 27.04.82 non fa alcun riferimento a questa inefficienza, anzi precisa - in merito agli ufficiali risultati iscritti alla P2 - che “una valutazione complessiva del comportamento degli ufficiali compresi nella lista Gelli mi porta alla conclusione che non vi sia stata da parte di questi ufficiali un'attività estranea deviata rispetto ai doveri propri dello status militare di questi appartenenti alle forze armate”.

Perplessità analoghe si rilevano anche nella relazione del Presidente della Commissione Stragi comunicata alle Camere in data 1° ottobre 90, ove si legge: “L'audizione di Lagorio creò un altro problema. Richiesto se per assumere informazioni e per approfondire la conoscenza dei fatti fossero stati attivati i Servizi, il Ministro della Difesa, che pure aveva detto di avere dato ordine di “rivoltare la Difesa come un guanto” per sapere cosa poteva essere successo, rispose di non averli attivati perché “deboli, male organizzati, privi di tecnologie, dispersi in modo incoerente sul territorio di azione, senza autorità e senza credibilità negli affari internazionali”.

La dichiarazione creò la necessità di approfondire questo aspetto. Fu solo un anno dopo la sciagura del DC9 che i Servizi furono investiti dallo scandalo della P2. All'epoca i Servizi erano stati appena riformati. Perché Lagorio colpiva il S.I.S.MI, proprio il Servizio che dipendeva dal suo Dicastero, con un giudizio così devastante? Di un giudizio così critico non c'è traccia nei documenti ufficiali dell'epoca (in particolare nelle relazioni semestrali inviate dalla Presidenza del Consiglio al Parlamento), né nei ricordi di chi aveva il compito di vigilare sui Servizi.

Il senatore Mazzola, il sottosegretario all'epoca addetto ai Servizi, ha dichiarato di non avere mai sentito esprimere nell'80 valutazioni di questo tipo e di questa portata. Ci si domanda di conseguenza quale fosse il significato della presa di distanza a posteriori di Lagorio dai Servizi. Lagorio non poteva non sapere che il S.I.S.MI non solo era stato attivato, ma che aveva un ruolo assai rilevante nella vicenda. S'è vista in precedenza l'attenzione portata dal S.I.S.MI addirittura alla lettura dei dati radar e alla loro interpretazione. E s'è accertato che non tenne per sé le risultanze.

Quella di Lagorio apparve alla Commissione una posizione difficile da sostenere. Quando gliene fu richiesta ragione, Lagorio rispose: “Io ho lavorato solo con gli Stati Maggiori”. Tale frase non poteva che essere

interpretata nel senso che il Ministro non intendeva discostarsi in alcun modo dalla linea ufficiale dell'Aeronautica e della Difesa. Questa linea non “portava” i dubbi e le incertezze che i Servizi (quelli d'informazione e d'arma) avevano fatto affluire agli Stati Maggiori. Quindi ci fu la necessità di minimizzare il ruolo dei Servizi, fino a farli scomparire o dichiararli inaffidabili”.

Il senatore Mazzola in una missiva datata 26.07.89 diretta al Presidente della Commissione Stragi scrive “Ho appreso dai giornali nei giorni scorsi e poi dalla tua lettera, che la decisione di non attivare il S.I.S.MI sarebbe stata presa dal Ministro Lagorio in quanto riteneva “il Servizio debole, male organizzato, tecnologicamente assai arretrato, privo di autorità e di credibilità a livello internazionale”. Debbo dire che la cosa mi sorprende in quanto all'epoca dei fatti in questione il Ministro Lagorio non avvertì di questa sua decisione la Presidenza del Consiglio, non esternò queste sue convinzioni sull'inefficienza del S.I.S.MI e tantomeno propose avvicindamenti al vertice del Servizio o provvedimenti cautelari”. Analoga risposta viene fornita alla Commissione Stragi dal CESIS con missiva del 29 luglio 89.

Il Ministro Lagorio riferisce che Santovito non ebbe mai a riferirgli nulla su Ustica in occasione delle sue visite. Invece, dagli atti acquisiti dal S.I.S.MI si rileva in calce all'appunto datato 28 agosto 80 concernente l'evento e di cui sopra si è fatto cenno, una annotazione apposta dal generale Santovito, in cui dava atto di aver parlato con il Ministro.

Il Ministro Lagorio afferma di aver tenuto un “rapporto gerarchico stretto e formale” con i capi dei Servizi. Dalla agenda sequestrata alla vedova del generale Santovito si rilevano alle date del 19 agosto, 7 ottobre e 18 dicembre tre incontri conviviali dei coniugi Santovito con il Ministro Lagorio. Al primo - a casa dei Santovito - con la presenza di altro ospite, l'ammiraglio Torrisi; il secondo - sempre a casa dei Santovito - con la presenza dei generali Cappuzzo, Poli e Giannini; l'ultimo con i collaboratori del generale Santovito e l'on.le Mazzola. Indicativa risulta, peraltro, la deposizione resa dal teste Pelaia al GI di Venezia in data 10.02.86: “il Santovito era in ottimi rapporti con Ruffini e Lagorio nonché con Mazzola. Fu il Lagorio che intervenne presso il Lugaresi al fine di far desistere costui da provvedimenti restrittivi nei confronti del Santovito riguardanti il ritiro dell'autovettura e dell'appartamento privato di via Flaminia”.

Il Ministro Lagorio afferma di essersi trovato meglio alla Difesa dopo l'allontanamento dei militari appartenenti alla P2.

Al fine di valutare meglio questa affermazione dell'on.le Lagorio torna utile riportare quanto rilevato dal PM di Bologna nella requisitoria del procedimento penale sulla strage del 2 agosto. Quella Procura segnalava la testimonianza della Maestra della Gran Loggia tradizionale femminile d'Italia secondo cui sarebbero esistiti numerosi riscontri sui rapporti Salvini-Lagorio e Gelli-Lagorio; evidenziava i rapporti Pazienza-Lagorio riportando le dichiarazioni di Alvaro Giardili al PM di Roma laddove riferiva che Lagorio “molto doveva” a Pazienza, in quanto quest'ultimo “lo aveva servito e non aveva mai parlato”. Il PM inquadrava questo legame nella spartizione della somma di un miliardo e mezzo prelevato dal generale Santovito dal riscatto Cirillo a seguito della trattativa BR-S.I.S.MI-Camorra. Evidenziava, infine, la nomina di Luigi Tommasuolo - massone appartenente ad una Loggia di La Spezia che aveva presentato per l'affiliazione l'ammiraglio Torrisi - a presiedere la Commissione di Inchiesta Ministeriale incaricata di accertare le responsabilità disciplinari dei militari iscritti alla P2, numerosi dei quali sarebbero stati “assolti” anche della semplice negazione di appartenenza. Ma tali indicazioni non hanno trovato sostegni di prove, cosicchè non ne è derivato alcun rinvio per ipotesi di reato.

Riferimenti al Ministro Lagorio si rilevano nelle parti secretate del rapporto del S.I.S.MI su Pazienza datato 24.11.81 e redatto dal colonnello Cogliandro, laddove veniva evidenziato che “Sono stati ventilati, infine, rapporti di natura imprecisata tra Pazienza ed il Ministro della Difesa Lagorio; le voci, se attendibili, non meraviglierebbero eccessivamente in quanto il Pazienza è in rapporti con Craxi e sono noti in pubblico i rapporti intercorsi ed accertati tra Calvi ed il PSI”. E' lo stesso Pazienza che in una memoria a sua firma dal titolo “Funzionamento e struttura del Supersismi. (Superesse)” a precisare che le informazioni e le indagini effettuate dalla struttura venivano dal generale Santovito poi passate alle Divisioni interne del S.I.S.MI ed al Ministro della Difesa. Pazienza, inoltre, dichiarava nel corso della deposizione resa in data 11.04.94 a questo GI che i suoi rapporti con il Ministro della Difesa, Lagorio, erano mediati attraverso il suo collaboratore diretto di Firenze, Giovanni Signori conosciuto tramite Ferdinando Mach di Palmstein.

Infine vi è da rilevare che nell'agenda di Mannucci Benincasa sequestrata dal GI di Bologna risulta registrata, alla data del 19 febbraio 93, un incontro tra Mannucci Benincasa e l'on.le Lagorio, durante il quale l'ufficiale del S.I.S.MI chiede consigli in relazione alla interrogazione parlamentare presentata nei suoi confronti dall'on.le Cipriani: “... Poi sopraggiunge l'on. mentre sto raccontando le vicende note. E proseguiamo.

Mi dice fra l'altro che, sebbene l'interrogazione sia con risposta scritta, è possibile che AN. non risponda affatto: il 50% delle interrogazioni rimane inevaso! Poi potrà farlo chissà fra quanto tempo. Volendo che sia data, dovrebbe richiederlo l'ammiraglio. Poi mi consiglia di starmene più tranquillo e defilato, mirando ad ogni costo a rimanere nella struttura. Non ritiene che ci siano motivi, stando così le cose, per un serio movimento di sede. Tra i possibili movimenti che possono aver mosso NOT ad attaccarmi, prima ancora che io gli spieghi il ruolo di NOT nella questione Montorzi e quindi il favore del PCI, è lui che accenna ad una possibile promessa di un seggio al Parlamento. Non esclude neppure il falso scopo (colpire me X colpire in effetti Orazio), ma non da parte del PCI, perché non hanno nulla contro di lui, sta bene con quasi tutti, forse solo con una parte della DC, perché vedono in lui soprattutto il benvenuto da Craxi ... Comunque la cosa più importante, anche per il modo in cui me l'ha detto, con convinta partecipazione, è stata l'affermata necessità, opportunità di rimanere nella struttura, stare attento all'emarginazione. Di Cipriani dice che sarebbe subito da arrestare, è un soggetto che avrebbe suscitato il max interesse del Lombroso! Bisogna vederlo in faccia! Per tutta la vicenda, bisogna saper ingozzare, assorbire - anche lui ha ricevuto accuse infamanti e poi rivelatesi infondatissime, come quella del miliardo "preso" nel contesto del processo Cirillo".

L'on.le Lagorio veniva nuovamente esaminato da questo Ufficio in data 10 dicembre 97. L'atto si rendeva necessario, tra l'altro, in quanto dalla documentazione acquisita al Gabinetto della Difesa si rilevava un biglietto manoscritto del Capo di Gabinetto, generale De Paolis, in cui questi registrava, alla data del 19 luglio 80, le prime informazioni sulla caduta del MiG libico e sul pilota di questo velivolo. In particolare il Capo di Gabinetto annotava sul primo foglio: "Pilota distaccato - casco di marca russa - calzari italiani - documenti molto interessanti - una specie di testamento/dichiarazione". Il documento, esibito al generale De Paolis in occasione della testimonianza resa in data 14.01.97, veniva riconosciuto come proprio e le notizie contenute "sicuramente" comunicate al Ministro. Circostanza, quest'ultima, che nel corso di una nuova testimonianza resa sempre a questo Ufficio in data 26.11.97 - in cui l'ufficiale dichiarava, tra l'altro, che "nel contenuto del testamento dichiarazione potrebbe esserci stata una richiesta di perdono", e, a domanda specifica, che ciò rappresentava una sua "pura, generica illazione" - veniva modificata con l'affermazione di "non ricordare se le notizie contenute negli appunti siano

state riferite al Ministro”, e giustificando tale eventuale negligenza con un “errore di valutazione”.

Il riferimento al documento-testamento ha trovato conferma nelle dichiarazioni rese dal teste Milani Enrico, colonnello dell'AM in congedo che nell'80 era in servizio al S.I.S.MI. Questi riferiva prima al GI di Venezia e poi a questo GI che nei giorni immediatamente successivi alla caduta del MiG libico si era recato su ordini superiori, dal generale Tascio nella sede del SIOS/A al fine di tradurre la documentazione in arabo trovata al pilota. Milani riferiva di aver visto un piccolo pezzo di carta bruciacchiato “che recava delle diciture vergate a mano che recitavano una sorta di dichiarazione: “Io sottoscritto pilota ... colpevole dell'abbattimento e della morte di tanti ... Si trattava di una dichiarazione di responsabilità”. Milani nella testimonianza resa a questo GI in data 02.12.97 aggiungeva che quando lesse nella sede del SIOS il biglietto associò la dichiarazione di responsabilità all'abbattimento di un velivolo civile cioè all'incidente occorso il mese prima all'aereo dell'Itavia. Della circostanza informò soltanto il generale Terzani - al quale consegnò, tra l'altro, il biglietto asportato dalla sede del SIOS - nulla disse, invece, ai suoi superiori. E' indubbia l'importanza della circostanza riferita da Milani che ha trovato, lo si sottolinea ancora, una parziale conferma nell'appunto del Capo di Gabinetto.

L'on.le Lagorio, preso atto dei contenuti dell'appunto del Capo di Gabinetto, riferiva che “le notizie riportate negli appunti mi sono state riportate ad esclusione del “testamento-dichiarazione” la cui importanza non poteva e non può essere sottovalutata”. Il medesimo, preso altresì atto che il documento “testamento-dichiarazione” non risultava essere stato mai esibito e che l'unico riscontro documentale risultava costituito dall'annotazione del Capo di Gabinetto, dichiarava che “Se il documento della cui esistenza dà prova l'appunto del generale De Paolis non è più reperibile, si deve concludere che può essere stato trafugato”. Rilevava altresì la gravità del comportamento omissivo del suo Capo di Gabinetto che non gli aveva riferito una circostanza che poteva essere considerata la più importante, in quanto avrebbe spiegato i motivi del volo del pilota del MiG libico.

L'on.le Lagorio riferiva altresì di essere incline a ritenere che l'informazione ricevuta sul recupero di relitti in mare non appartenenti al DC9 dell'Itavia potesse essergli pervenuta dall'on.le Corallo, deputato siciliano, particolarmente attento alla vicenda; che la versione “permanente” dei militari - che lamentavano di non avere a disposizione tutti gli elementi di rilevazione perché sequestrati dalla Magistratura - era l'esclusione della collisione con aerei italiani ed allo stesso modo dell'abbattimento con missile, in quanto non ne risultava alcuno mancante, e che gli alleati ad

analoghe domande avevano risposto che anche presso di loro non mancavano aerei o missili; che quando ai primi di luglio dovette riferire alle Camere, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica gli trasmise un rapporto in cui si affermava che l'attività volativa al momento dell'incidente era "rarefatta"; che la circostanza riferita dal generale Pisano alla Commissione Pratis, secondo cui i tre plots sconosciuti del radar di Ciampino potessero corrispondere ad un aereo in manovra per colpire il DC9, non gli era stata mai riferita; di non avere mai preso visione dell'informativa del SIOS/A del 9 agosto diretta all'attenzione del vice capo di Gabinetto, generale Pugliese, relativa alla missione di due ufficiali dell'AM a Boccadifalco per la visione dei reperti recuperati in mare non appartenenti al DC9 Itavia; di non essere a conoscenza di un progetto Notarnicola-Tascio relativo alla vicenda del MiG libico, di cui si è trovato riscontro in un'annotazione manoscritta apposta in un documento custodito allo Stato Maggiore del S.I.S.MI relativo all'autopsia del pilota libico, di cui un esemplare era stato portato il 23 luglio 80 all'attenzione dello stesso Ministro; di non essere a conoscenza di un particolare attivismo a fine luglio dell'80, concernente l'acquisizione a Martina Franca delle registrazioni radar relative al MiG libico ed al DC9 dell'Itavia.

Escludeva infine che l'annotazione del generale Tascio, apposta alla data del 28 luglio 80 sul brogliaccio sequestratogli, concernente la voce sparsa ad "alti livelli" sulle tracce registrate all'altezza di Ponza potesse esser mai pervenuta al suo livello di Ministro.

2. L'on.le Rino Formica.

Nel giugno dell'80 al vertice del Ministero dei Trasporti si trovava il deputato socialista Rino Formica, che aveva assunto l'incarico il 4 aprile con il secondo governo Cossiga, rimanendo in carica fino a giugno dell'81 con il governo Forlani, mese in cui lasciava l'incarico ai Trasporti per assumere il Dicastero delle Finanze con il governo Spadolini.

Il primo atto ufficiale compiuto dal Ministro porta la data del 28 giugno 80 ed è la costituzione di una Commissione d'inchiesta presieduta dal dottor Carlo Luzzatti della Direzione Generale dell'Aviazione Civile.

L'8 luglio 80 il Ministro Formica si presenta una prima volta al Senato per rispondere alle interrogazioni e interpellanze parlamentari concernenti la sciagura aerea occorsa al DC9 e la situazione della società Itavia. Il Ministro pronuncia parole di cordoglio per le famiglie delle vittime, promette di

rilanciare l'impegno politico per migliorare le strutture di controllo dei voli, redige la cronistoria del volo fino alla scomparsa e si sofferma sulle possibili cause del disastro: "Le ipotesi sinora formulate sulle cause dell'incidente, apparse anche sulla stampa, dell'avaria, della collisione in volo e della esplosione sono attualmente valutate della Commissione d'inchiesta, alla quale vengono rimessi tutti gli atti e le informazioni che pervengono al mio Ministero. Sono pervenute una serie di indicazioni, alcune anche fantasiose, ma per scrupolo e per dovere noi le abbiamo tutte trasmesse alla Commissione d'inchiesta". Riguardo all'ipotesi di avaria afferma che dalla documentazione tecnica sullo stato di navigazione del velivolo fornita dal Registro Aeronautico Italiano (RAI) risultava che il DC9 era stato sottoposto normalmente al programma di manutenzione approvato e svolto sotto la sorveglianza del RAI stesso.

Afferma inoltre: "Per quanto riguarda l'ipotesi di collisione gli elementi sono stati raccolti presso il Ministero della Difesa il quale ha dichiarato la propria disponibilità a fornire i dati di cui è a conoscenza ed ha escluso qualsiasi collisione con aerei dell'Aeronautica Militare. Inoltre sono stati rimessi alla Commissione d'inchiesta i dati e le informazioni che a tal fine sono pervenuti al mio Ministero. Circa l'ipotesi di sabotaggio sono stati interessati gli organi di sicurezza ed il Ministro dell'Interno".

Dopo un acceso dibattito sulla situazione della società Itavia il Formica conclude informando il Senato di aver sollecitato la Commissione d'inchiesta amministrativa perché gli comunicasse gli sviluppi della indagine a mano a mano che si fosse pervenuti a singoli risultati, anche parziali, ed impegnandosi a trasmetterli al Parlamento.

Infatti il 6 agosto 80 il Ministro Formica trasmette al Parlamento ed al Presidente del Consiglio, Cossiga, una prima relazione preliminare sullo stato delle indagini della Commissione d'inchiesta, aggiornata al 31 luglio, in cui vengono elencate le ipotesi sulle quali la Commissione stava lavorando, ponendo in evidenza che per ovvii fini preventivi "l'ipotesi di danneggiamento strutturale è stata seguita con particolare riguardo".

Il 13 dicembre 80 trasmette al Presidente del Consiglio, Forlani, al Ministro della Difesa, Lagorio, e ai Presidenti dei due rami del Parlamento una seconda relazione preliminare della Commissione Luzzatti aggiornata al 5 dicembre 80, in cui si afferma che "allo stato attuale delle indagini la Commissione ha raggiunto la ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi del cedimento strutturale spontaneo e della collisione con altro velivolo". Nella relazione viene inoltre evidenziato che l'analisi effettuata su un frammento di metallo rinvenuto nel cadavere di una passeggera ha

evidenziato la presenza, non facilmente giustificabile, di fosforo e che è stato accertato che tale frammento proveniva da una struttura situata nel vano carrello.

Il 16 dicembre 80 con decreto del Ministro Formica vengono revocate le concessioni all'Itavia. Lo stesso giorno il Presidente della Compagnia, Aldo Davanzali, trasmette al Ministro una lunga lettera, nella quale afferma “la certezza della distruzione, ad opera di un missile, di un aereo, mentre percorreva in perfette condizioni meteorologiche e di crociera una aerovia riservata dallo Stato Italiano all'Aviazione civile”. Lo stesso giorno il Ministro Formica risponde alle interrogazioni al Senato sulla situazione della società Itavia. Il Ministro nel dare lettura della lettera al medesimo indirizzata dal Presidente dell'Itavia, richiama la 2^a prerelazione della Commissione d'inchiesta - dando notizia che era stata trasmessa al Presidente del Consiglio, al Ministro della Difesa e ai Presidenti dei due rami del Parlamento - che aveva raggiunto “la ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi del cedimento strutturale e della collisione in volo con altro velivolo”, osservando che “dalla relazione si ricava che è stata una esplosione, e non è ancora certo che sia stata una esplosione a bordo o dovuta ad un corpo estraneo”; concludeva l'intervento affermando: “credo che quella del missile resti una ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale”.

Il 16 marzo 82 la Commissione d'inchiesta presenta al Ministro dei Trasporti, Balsamo, che aveva sostituito l'on.le Formica, una relazione, le cui conclusioni mettono in evidenza che: “causa dell'incidente è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo. Al momento non si è in grado di affermare se l'ordigno fosse stato collocato a bordo prima della partenza ovvero provenisse dall'esterno dell'aeromobile”.

L'on.le Formica, oramai non più Ministro dei Trasporti - ritornava sulla vicenda di Ustica nel corso di un'intervista al giornalista Mario Scialoja, poi pubblicata sul settimanale “L'Espresso” del 26 aprile 88, all'interno di un articolo dal suggestivo titolo “Segreto di strage”. Le dichiarazioni di Formica, virgolettate, precisavano: “poche ore dopo l'incidente telefonai al generale Rana, allora Presidente del Registro Aeronautico Italiano e quindi massimo responsabile della sicurezza degli aerei civili: mi diede subito un'informazione precisa: disse che al DC9 Itavia esploso in volo 60 miglia a Nord di Ustica si era avvicinato un oggetto volante non identificato e che subito dopo l'aereo di linea era stato colpito da un missile”. Il deputato aggiungeva di aver sempre avuto piena fiducia nel generale Rana e che, proprio per questa ragione, “rispondendo in Parlamento alle interrogazioni dei partiti aveva affermato che l'ipotesi del

missile rimaneva più forte delle altre”; il generale Rana gli aveva chiarito che le “sue tempestive informazioni gli derivavano da un'analisi dei tracciati radar e da sue fonti precise all'interno degli ambienti militari che conosceva bene. Ebbi l'impressione che volesse mantenere una certa riservatezza su quello che lui poteva considerare un segreto militare”.

Le affermazioni dell'on.le Formica non suscitarono molto clamore. Soltanto l'on.le Rodotà il 26 aprile 88 presenta un'interrogazione parlamentare al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro della Difesa e dei Trasporti, per conoscere se le affermazioni di Formica al settimanale “L'Espresso” corrispondessero al vero, chiedendo di conoscere quali fossero “le ragioni per cui queste informazioni non sono state comunicate né alla Magistratura inquirente né al Parlamento”.

Su “L'Espresso” del 15 maggio veniva pubblicata la precisazione dell'on.le Formica, in cui il medesimo osservava che la virgolettatura pubblicata sull'articolo dell'edizione del 26 aprile rappresentava una “forzatura” del suo pensiero: il generale Rana, dopo avergli assicurato che i controlli RAI erano stati positivi, aveva formulato l'ipotesi che non fosse da escludere l'impatto con un missile e di questa valutazione era stato informato il Ministero della Difesa. In calce alla precisazione il giornalista Scialoja aggiungeva che nell'intervista il ministro Formica non aveva attribuito al generale Rana delle ipotesi, bensì l'indicazione di fatti: “Rana con determinazione mi disse che il DC9 era caduto per un fatto esterno e che dal tracciato radar e da sue fonti risultava che al momento dell'incidente vicino all'aereo di linea si trovava un oggetto esterno che lo colpiva”: queste le parole di Formica appuntate sul mio bloc-notes durante l'incontro”.

Il 29 giugno 89 la Commissione Stragi procedeva all'audizione dell'on.le Formica, il quale forniva alla Commissione tutti gli elementi a sua conoscenza ed a sua disposizione concernenti la vicenda di Ustica. Nella qualità di Ministro dei trasporti aveva provveduto il 28 giugno 80 a nominare una Commissione tecnico amministrativa di inchiesta, presieduta dal dottor Luzzatti, la cui attività si era svolta in parallelo ed in perfetto accordo con l'inchiesta dell'autorità giudiziaria; all'indomani dell'incidente, ragioni di carattere emotivo avevano condotto molti ad identificare nel cedimento strutturale dell'aereo la causa del disastro e ad imputare al Registro Aeronautico Italiano, di cui era Presidente il generale Rana, ufficiale di grande serietà e preparazione professionale, la responsabilità di carenze nei controlli prescritti; per tale motivo aveva convocato il generale Rana, suggerendogli di dare le dimissioni ove fossero emerse inadempienze da parte del RAI; egli aveva risposto tuttavia che, proprio perché la società

Itavia si trovava in condizioni di difficoltà, i controlli effettuati erano stati semmai più rigorosi. Qualche giorno dopo in un successivo incontro, il generale gli aveva consegnato la documentazione attestante la regolarità dei controlli eseguiti sul velivolo, mostrandogli inoltre la trascrizione di un tracciato radar dal quale, secondo l'interpretazione dello stesso Rana, poteva desumersi la presenza di un altro aereo in prossimità del DC9, di modo che, “non si doveva perseguire la strada del cedimento strutturale del velivolo, poiché vi erano tutti gli elementi per considerare anche la possibilità della presenza di un missile”. Il Parlamento era stato informato dei risultati interlocutori raggiunti dalla Commissione Luzzatti, la cui relazione preliminare del 5 dicembre 80 era stata trasmessa dall'on.le Formica in quello stesso dicembre; aveva scoraggiato la discussione sulla mozione sottoscritta da tutti i gruppi (tranne il MSI-DN), il cui primo firmatario era stato il Presidente Gualtieri, che attribuiva al difetto di manutenzione dell'aereo la causa dell'incidente; la sua prima preoccupazione era stata quella “di evitare la strada che portava ad un depistaggio obiettivo, cioè la strada del cedimento strutturale dell'aereo e ciò sulla base della documentazione fornita dal generale Rana e dalle valutazioni dal medesimo espresse”; giacché il generale Rana aveva tratto determinate conclusioni - “avrà anche parlato con i militari o altre persone (non è pensabile che egli non avesse parlato con i responsabili dei vari Servizi)” - egli aveva avvertito tempestivamente il Ministro della Difesa, Lagorio, sull'opportunità di tenere in seria considerazione l'ipotesi del missile, precisando che i colloqui con Lagorio erano successivi all'8 luglio.

Il Presidente della Commissione nel corso della seduta richiamava la dichiarazione redatta dal generale Santucci, datata 20 aprile 89 - allegata alla relazione Pisano - nella quale l'ufficiale riferiva di avere accompagnato, nella sua qualità di Addetto aeronautico dell'Ambasciata italiana a Washington, il generale Rana ed un altro funzionario del RAI presso la Federal Aviation Agency (FAA), perché vi fosse esaminato il nastro delle registrazioni radar dell'incidente; il generale Santucci riferiva inoltre che, essendosi prestato come interprete nel colloquio tra i tecnici americani e i funzionari italiani, aveva udito distintamente gli esperti della FAA affermare che dalle registrazioni non era possibile intravedere nemmeno la traccia del DC9 dell'Itavia. Il Presidente, infine, osservava che il punto di maggior rilievo emergente da questi fatti era la disinvoltura con cui registrazioni tanto importanti ai fini dell'inchiesta erano state utilizzate dal generale Rana e portate addirittura all'estero, chiedendo al Ministro Formica se il generale Rana disponesse di una specifica autorizzazione.

L'on.le Formica affermava innanzitutto di non avere mai interferito con i lavori della Commissione d'inchiesta da lui nominata, e questa non lo aveva mai informato della sua attività d'indagine, né era tenuta a farlo. Osservava che il RAI è un ente autonomo il cui presidente non è un funzionario del Ministro e che quindi in tal veste non è obbligato a richiedere autorizzazioni per le sue iniziative. Non poteva perciò sapere per quale motivo il generale Rana si fosse recato negli Stati Uniti; ma supponeva che il tracciato che egli vide “in quei giorni”, fosse quello che era stato portato in America nell'agosto dell'80; ciò che poteva affermare era che egli aveva invitato il generale Rana a mettersi a disposizione della Commissione ministeriale d'inchiesta.

Alla domanda del Presidente se avesse informato, all'epoca dei fatti, la Commissione Luzzatti dei sospetti esternatigli dal generale Rana intorno alla probabilità che fosse stato un missile ad abbattere il DC9 ed anche su quelle ipotesi che, nella seduta dell'8 luglio 80 al Senato, aveva riferito esser pervenute al Ministero, definendole peraltro fantasiose, il Ministro Formica rispondeva, sottolineando che suo dovere era trasmettere alla Commissione d'inchiesta non i sospetti, le opinioni e le ipotesi, ma soltanto le certezze documentali.

Formica, infine, rispondendo a domande poste dai commissari, affermava: il problema del recupero del relitto si era posto effettivamente, ed lo si sarebbe dovuto affrontare, subito dopo la consegna da parte della Commissione Luzzatti nell'82 delle proprie conclusioni, chiedendo tra l'altro che si procedesse al recupero; all'epoca egli però non era più Ministro dei Trasporti. Escludeva comunque che il Governo, nella sua collegialità, avesse mai discusso della questione, almeno fino al dicembre dell'81, momento in cui egli cessò di far parte della compagine ministeriale; il Consiglio dei Ministri non affrontò la questione poiché non vi erano elementi sufficientemente certi per svolgere una discussione dotata di qualche serietà. Riteneva che i Servizi si fossero attivati, perché con ogni probabilità le risposte rese al Parlamento dovevano fondarsi su informazioni provenienti dai Servizi stessi. Come riteneva accettabile una ricostruzione della vicenda che attribuiva a responsabilità sia dell'AG che del Governo per il mancato chiarimento - a distanza di molti anni - delle cause del disastro; qualora comunque si fosse supposto che, all'epoca, la volontà dei responsabili politici e delle strutture amministrative fossero in perfetta sintonia. Stimava demenziale la connessione tra Affatigato ed i servizi francesi. Aggiungeva poi di non aver mai ricevuto, nel mentre si trovava in Calabria, una telefonata da un ufficiale dell'AM - così come riportato in un articolo del “Corriere della Sera” a firma del giornalista Purgatori - in cui costui avrebbe

riferito al suo segretario che “i primi elementi a disposizione, sembravano indicare che il DC9 Itavia era stato abbattuto da un missile”, rappresentando di essersi recato in Calabria, come Ministro dei Trasporti, una sola volta, in occasione di un riunione compartimentale delle ferrovie. Specificava di non avere mai parlato con il Ministro della Difesa, Lagorio, della vicenda del MiG libico.

Il Ministro concludeva l'audizione affermando che, una volta esclusa l'ipotesi del cedimento strutturale e della collisione con altro velivolo, solo i Servizi potevano essere in grado di fornire risposte ad interrogativi sugli autori di un attentato o sui responsabili del lancio di un missile; i Servizi tuttavia “non sono stati capaci di darci delle indicazioni o non hanno voluto darle, o a suo tempo hanno depistato”. A tal riguardo Formica faceva notare che quando si lascia trascorrere un lungo tratto di tempo senza accertare la verità, è molto più facile “sopprimere prove e uomini”.

Il 20 luglio 89 - a seguito di nota del PM del 7 luglio, in cui tra l'altro quell'Ufficio avanzava richiesta di esaminare gli onorevoli Formica e Lagorio “sulle notizie acquisite nell'immediatezza del disastro e sui contatti avuti tra loro in merito ad esso” - il parlamentare veniva esaminato per la prima volta da questo Ufficio. L'on.le Formica, preliminarmente dichiarava di aver esposto quanto a sua conoscenza nel corso della seduta alla Commissione stragi del 29 giugno 89; ribadiva che nella immediatezza del fatto aveva provveduto a nominare la Commissione d'inchiesta tecnico-formale cui chiamò come presidente il dottor Luzzatti; osservava che prima dell'8 luglio 80 aveva avuto un colloquio con il generale Rana, Presidente del RAI “il quale mi mostrò una fotocopia di un foglio sul quale erano riportati dei tracciati: il generale Rana mi fece presente che non era opportuno abbracciare sic e sempliciter la tesi del cedimento strutturale dell'aeromobile, che allora era la più accreditata stante le difficoltà finanziarie in cui si dibatteva la società Itavia, ma che dall'esame del tracciato poteva pensarsi anche ad altra causa, quale l'impatto esterno con un missile o un meteorite”; precisava, in relazione all'articolo del giornalista Purgatori apparso sul “Corriere della Sera” del 27 aprile 88, relativo ad una presunta telefonata ricevuta da un suo segretario mentre si sarebbe trovato in Calabria, pochi giorni dopo l'incidente di Ustica, di essere stato in Calabria nel marzo dell'81 e non nell'80 e che pertanto l'episodio riferito dal giornalista doveva stimarsi frutto di pura invenzione.

L'on.le Formica, nell'occasione, consegnava al GI una sua lettera datata 27.04.88 indirizzata al Direttore del “L'Espresso” in cui segnalava che le parti virgolettate nell'articolo a firma del giornalista Scialoja erano “la

forzatura del mio pensiero” e che il riferimento del generale Rana sulla possibilità che non potesse essere esclusa l'ipotesi dell'impatto con un missile, non era altro che la formulazione di una ipotesi, di cui aveva informato il Ministro della Difesa.

Va osservato che tra la documentazione della Commissione Luzzatti è stato rinvenuto un biglietto manoscritto a firma del Presidente Luzzatti in cui questi registrava, alla data del 3 luglio 80, di aver comunicato all'ing. Fiorini del RAI ed al comandante Chiappelli dell'Itavia i risultati radar, che così venivano sintetizzati: “1°) Cessa segnale transponder; 2°) Appaiono ulteriori tracce sul primario divise in due maggiori ed altre”.

Il 24 ottobre 89 la Commissione Stragi procedeva ad una nuova audizione dell'on.le Formica. Il parlamentare preliminarmente, dopo avere esposto, in linea generale, le competenze del Ministro dei Trasporti, precisava che “in accordo con il Presidente del Consiglio dell'epoca, il Presidente Cossiga, molto sensibile a questo evento - decisi di invitare la Commissione tecnico-amministrativa a redigere una prerelazione non appena avesse acquisito gli elementi”. La prerelazione presentata al Parlamento alla fine dell'anno 80 “esprime un giudizio iniziale molto importante: escluse di fatto l'ipotesi del cedimento strutturale, cioè quello che all'inizio sembrava essere un convincimento molto diffuso al punto che venne indicata la possibilità che a causare la caduta fosse stato un corpo estraneo o anche un missile”, precisando che tale affermazione non aveva suscitato un grande interesse nell'opinione pubblica, nella stampa e nel Parlamento, al quale interessava più l'aspetto relativo alle condizioni finanziarie e gestionali dell'Itavia che non le cause che avevano determinato la caduta dell'aereo; osservava che la scarsa attenzione mostrata sia dall'opinione pubblica che dal Parlamento era causata dal drammatico periodo che attraversava l'Italia, gravemente colpita da tre eventi straordinari, “della caduta dell'aereo, della strage alla stazione di Bologna del mese di agosto, del terremoto dell'Irpinia del mese di novembre”; rilevava che la revoca delle concessioni all'Itavia scaturiva dalla rinuncia all'esercizio dell'attività da parte della stessa compagnia a partire dal 12 dicembre 80.

Dopo aver ribadito di non essere mai intervenuto sui lavori della Commissione presieduta da Luzzatti, con il quale mai aveva avuto occasione di interloquire, chiariva, in risposta ad un quesito posto dal Presidente, che la tesi del cedimento strutturale avanzata da apparati dello Stato doveva essere fondata o “su grandi prove e convinzioni (che mi pare non siano emerse neanche dopo 10 anni) oppure serviva a coprire”; ricordava che tale

posizione sostenuta sia dalle autorità militari che dai Servizi, era propugnata anche dal generale Fazzino.

Relativamente alle dichiarazioni del generale Santucci alla Commissione Pisano - che a parere di un commissario rientravano nel tentativo di screditamento del generale Rana - osservava che in questa vicenda si trovavano, da una parte, il generale Rana “persona di grande valore, di grande serietà, di grande scrupolosità ed onestà”, dall'altra, “la fonte che lo accusa, invece è, non dico sospetta, ma sicuramente una fonte che si inseriva all'interno di una solidarietà, che certo non ha dato un grande contributo all'accertamento della verità”.

Rispondendo alla domanda di un commissario che ricordava un intervento dell'on.le Formica in occasione di un convegno tenutosi a Firenze l'8.03.86 sul tema “Stragi: le ragioni e l'impunità”, in cui aveva addebitato la genesi delle stragi alla limitata sovranità dell'Italia rispetto agli alleati, facendo altresì esplicito riferimento alle scorribande dei servizi segreti arabi e israeliani in Italia, dichiarava la propria convinzione che ad alcune questioni “di strategia della tensione nel nostro paese non erano estranee forze di carattere internazionale”.

Relativamente alla ipotesi prospettatagli dal generale Rana, ribadiva di averla comunicata al Ministro della Difesa Lagorio, rilevando però che, nonostante la sua prospettazione in Parlamento ed i contenuti della prerelazione della Commissione Luzzatti, la posizione dei Servizi e dell'amministrazione militare era stata sempre “categorica”, tantochè lo Stato Maggiore dell'Aeronautica aveva trasmesso una comunicazione ufficiale in cui si “escludeva categoricamente l'ipotesi del missile”.

Come per Lagorio, anche per l'audizione di Formica in Commissione Stragi, del 24.10.91 lo SMA redigeva una nota elencando gli aspetti positivi e negativi per la Forza Armata emersi dall'atto. Tra gli aspetti negativi venivano indicati, tra l'altro: la posizione del cedimento strutturale sostenuta dalle autorità militari e giudiziarie “la quale era fondata su gravi prove e convinzioni (che mi pare non siano emerse neanche dopo 10 anni) oppure serviva a coprire” le affermazioni del generale Rana, persona ritenuta seria, onesta e corretta che riferisce di non scartare l'ipotesi dell'impatto con un missile a fronte delle dichiarazioni di un ufficiale che invece è in qualche modo coinvolto nella vicenda (il riferimento è al generale Santucci); la posizione dei Servizi e delle Autorità militari che indicavano nel cedimento strutturale la causa dell'incidente; il categorico atteggiamento delle autorità militari che fecero giungere anche una comunicazione ufficiale in cui escludevano l'ipotesi del missile.

Formica veniva sentito nuovamente anche da questo giudice Istruttore il 28 febbraio 95 in relazione all'intervento di Bisaglia in occasione della riunione del CIIS svoltasi il 5 agosto 80 a seguito dell'attentato alla stazione ferroviaria di Bologna del 2 agosto precedente. Bisaglia aveva sostenuto, come noto, la possibilità di un collegamento tra l'incidente aereo al DC9 e l'attentato alla stazione ferroviaria di Bologna. Nella minuta del verbale del CIIS redatta dal Segretario Generale del CESIS, prefetto Pelosi, veniva registrato, dopo l'intervento di Bisaglia che "colleg. fra incidente aereo DC9 e esplosione a Bologna", l'intervento dell'on.le Formica: "per l'aereo i primi accertamenti ipotizzano una forte esplosione o una collisione - c'è già un primo rapporto".

Formica dichiarava di non ricordare l'intervento precisando che "di certo non era suffragato da elementi concreti, ché altrimenti avrebbero suscitato l'attenzione dei Ministri dell'Interno e della Difesa e dei responsabili dei Servizi e delle Polizie".

3. Il senatore Francesco Cossiga.

Presidente del Consiglio dei Ministri, al tempo in cui si sono verificati i fatti di cui è processo, era l'on.le Francesco Cossiga che aveva assunto il 4 aprile 80 l'incarico, conservato sino al 17 ottobre dello stesso anno.

Nessuna attività risulta essere stata promossa dal Presidente Cossiga; la caduta dell'aereo dell'Itavia non risulta nemmeno essere stata affrontata in sede di Consiglio dei Ministri né tantomeno in sede di CIIS, salvo che, come si vedrà più innanzi, in un breve intervento del Ministro Bisaglia nel corso della riunione di tale Comitato del 5 agosto 80 in cui questi enunciava la possibilità di una connessione tra la strage di Bologna e il disastro dell'aereo Itavia. L'unica traccia documentale che si è reperita alla Presidenza del Consiglio del periodo del Governo Cossiga è la ricezione di una missiva del Ministro dei trasporti Formica, datata 6 agosto 80, con la quale si trasmetteva al Presidente Cossiga la 1^a relazione preliminare della Commissione Luzzatti.

Per quanto concerne la vicenda della caduta del MiG libico, non sono state rilevate dagli atti della Presidenza del Consiglio missive dirette alla personale attenzione del Presidente. Anche se particolare interesse il Presidente Cossiga aveva mostrato in quel primo periodo di Presidenza per le vicende della Libia. Si ricordino la missione Jucci in Libia, la liberazione

di Salem Said allo scadere dell'ultimatum di Gheddafi, il trattato in protezione di Malta; vicende di cui più a lungo in altra parte di questa motivazione.

Se l'attività del Presidente Cossiga è stata pressoché nulla nel periodo immediatamente successivo all'evento, altrettanto non si può dire del periodo in cui egli ha rivestito l'incarico di Capo dello Stato. Ai primi di agosto 86 a seguito dell'appello ricevuto dal "Comitato per la verità di Ustica", presieduto dal senatore Bonifacio, finalizzato ad un intervento sul Governo "affinché fosse posta fine ad un silenzio intollerabile", Cossiga, nella veste di Capo dello Stato, inviava una lettera al Presidente del Consiglio, Craxi, per sollecitare adeguati interventi, rilevando, tra l'altro, che emergeva "un quadro fin troppo chiuso delle oggettive difficoltà incontrate nell'inchiesta, ma anche del malessere che la disinformazione ha alimentato non solo nella pubblica opinione nazionale, ma anche negli ambienti comunitari".

Un ulteriore intervento del Presidente Cossiga si registra dopo la visita al Quirinale dei familiari delle vittime, degli avvocati di parte civile, dei componenti del Comitato per la verità su Ustica e dei Presidenti di alcuni gruppi parlamentari, avvenuta il 22 giugno del 90, nel corso della quale tutti costoro lamentarono gli ostacoli frapposti per il raggiungimento della verità. Il Capo dello Stato, con missiva datata 22 giugno 90, rivolgendosi al Capo dell'Esecutivo, on.le Andreotti, invitava "a valutare l'opportunità di procedere ad un'attenta ricognizione delle sue competenze in ordine alle iniziative e misure adottate, per verificare la loro completezza, idoneità e trasparenza, e in ordine a quelle altre anche straordinarie, che possano essere assunte, anche in collaborazione con l'Autorità Giudiziaria competente e con la Commissione parlamentare". Il Presidente non mancava di fare riferimento alle dichiarazioni rese dal Direttore del S.I.S.MI, Martini, alla Commissione Stragi "in relazione al grado di conoscenze che Servizi di informazioni di paesi alleati ed amici avrebbero avuto ed avrebbero dei fatti di Ustica ed in relazione al livello di collaborazione o meglio di non collaborazione in materia con i nostri Servizi", ritenendo che compito del Governo dovesse essere quello di accertare la veridicità di tali affermazioni.

Il senatore Cossiga veniva sentito una prima volta il 30 luglio 92. Il parlamentare, preliminarmente, riferiva che l'incidente di Ustica era stato accolto come un fatto di ordinaria amministrazione "da collegarsi alla straordinarietà del periodo politico nel quale io ero Presidente del Consiglio", in cui si era verificata la strage di Bologna, episodio che nessuno mise in collegamento con l'aereo di Ustica; ricordava che quel periodo, oltreché dolorosissimo per le vicende del terrorismo, era stato difficile anche

per altri episodi: il suo impeachment, l'omicidio Bachelet, la crisi economica; ricostruiva i giorni immediatamente successivi all'evento, precisando di presumere di essere stato immediatamente informato e di ricordare che il giorno dopo il Ministro Formica lo aveva ragguagliato sulle operazioni di ricerca, dandogli notizia della costituzione di una commissione d'inchiesta presieduta da Luzzatti, persona da lui conosciuta; precisava che l'incidente al DC9 non era stato mai discusso nelle sedute del Consiglio dei Ministri almeno fino al 17 ottobre 80, in quanto “non erano emersi elementi che potessero far supporre che si trattasse di una sciagura aerea diversa dalle altre”, rilevando che l'orientamento era quello che si trattasse di un incidente ad una “vecchia carretta”; osservava che il 10 luglio 80 il Ministro della Difesa, riferendo alla Commissione Difesa della Camera dei Deputati, aveva escluso l'ipotesi di una collisione con un velivolo militare italiano e che analoga dichiarazione era stata resa dalle autorità alleate; ricordava la prima relazione Luzzatti che formulava una serie di ipotesi di lavoro sulle cause dell'incidente, osservando che “mai nessun membro del Governo formulò con me ipotesi alcuna diversa da quelle contenute nella pre-relazione, e mai alcun Ministro, né dei Trasporti, né della Difesa, fece propria privilegiandola alcuna di queste ipotesi”; escludeva che l'ipotesi riferita dal generale Rana a Formica gli fosse stata comunicata da quest'ultimo o da Lagorio; riferiva anche che della vicenda non ricevette nessuna informazione dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Mazzola.

Il senatore Cossiga osservava inoltre che il periodo in cui era accaduto l'evento “era un periodo di notevole tensione Est-Ovest, era il periodo del riarmo nucleare, era il periodo in cui eravamo in uno stato di crisi successivo alla morte di Tito, dove l'Alleanza Atlantica temeva i turbamenti”.

Alle osservazioni di questo GI concernenti le risultanze istruttorie dalle quali emergeva una preoccupazione per la presenza di attività volativa statunitense nell'area del disastro e la costituzione in seno all'Ambasciata USA a Roma di un gruppo di lavoro, il senatore Cossiga rispondeva: “Sono cose che io ho appreso esclusivamente dai giornali quand'ero Presidente della Repubblica”; osservava quindi che come Capo dello Stato aveva investito gli organi competenti, affinché venissero richieste informazioni ai paesi alleati e che a seguito del suo intervento seguì con attenzione la vicenda, venendo aiutato dal suo consigliere militare, generale Nardini, definito “molto capace e attento, che è quello che poi è diventato Capo di SMA che mi pilotava in questa materia”.

Relativamente alla caduta del MiG23 escludeva che fosse stato supposto un collegamento tra i due eventi, ricordando che la versione data

era che si trattasse di un pilota in diserzione, e di avere appreso, nel periodo in cui svolgeva le funzioni di Capo dello Stato, del dubbio “che il pilota fosse italiano”. Quindi passava a delineare lo stato dei rapporti con la Libia: “la politica italiana nei confronti della Libia è quella di tenere ogni cosa ad un livello piuttosto basso e di non creare mai occasioni di scontro per la massa enorme di interessi economici”, rilevando che comunque questa non era la sua linea politica, “ma certamente la linea politica del Governo sì”; osservava che i rapporti con la Libia e l'Iran potevano sembrare ambigui e frutto di incertezza politica, ma osservava che “dietro c'è tutta una massa di lavori che poi vogliono dire operai, salari...quindi molte volte la mia purezza andava a scontrarsi con una concretezza che era più morale, forse, della mia purezza”.

Il Senatore non mancava di fare riferimento al trattato italo-maltese, il cui protocollo era stato firmato il 2 agosto 80, vicenda che aveva seguito personalmente trattandosi di questione delicatissima, in quanto la garanzia di neutralità di Malta prevedeva anche l'intervento militare in sua difesa; trattato che non fu ben accolto dalla Libia, che lo prese come un atto di ostilità nei suoi confronti. Riguardo alla Libia ed al mondo arabo osservava “che i nostri Servizi di informazione sono stati sempre servizi filo-arabi, e questo credo in un quadro generale della politica voluta da Aldo Moro”, ricordando che la lotta avvenuta nel passato tra Maletti e Miceli “è chiaramente una lotta tra due tendenze del servizio, una filo-israeliana e l'altra filo-araba”; ribadiva, infine, che all'epoca dei fatti, l'ipotesi di un collegamento tra la strage di Ustica e quella di Bologna non gli era stata mai rappresentata, rilevando che “nella tipologia degli atti gravi di terrorismo la reiterazione dell'atto terroristico è una delle cose abbastanza normali”, e ricordando il sequestro dell'industriale Schleyer ed il successivo dirottamento aereo di Mogadiscio. (v. esame Cossiga Francesco, GI 30.07.92).

Nuovamente sentito nel marzo 95 in relazione alla riunione del CIIS del 5 agosto 80, il Senatore dopo aver riferito che nel corso della riunione la tesi prevalente sulla matrice della strage di Bologna era stata quella della destra eversiva, dichiarava di non ricordare nulla sull'ipotesi avanzata dal Ministro Bisaglia del possibile collegamento tra l'attentato alla stazione di Bologna e l'aereo di Ustica. A tal riguardo, premettendo di essere dotato di ottima memoria, rappresentava il proprio scetticismo su detta ipotesi, rilevando che non era emerso, presso tutti i presenti alla riunione, alcun elemento di un collegamento tra Ustica e Bologna; osservava inoltre che, qualora l'ipotesi del Ministro Bisaglia fosse stata da lui recepita, egli non avrebbe successivamente mancato di collegarla alla tesi analoga avanzata

molti anni più tardi dall'on.le Zamberletti e dal capo della Polizia Parisi; specificava, quindi, di non avere mai ipotizzato un collegamento tra i due fatti, che, invece, stimava potersi trattare “di teoremi di Servizi di informazioni”; precisava, infine, di non potere escludere che l'ipotesi avanzata dal Ministro Bisaglia potesse essere stata rappresentata, a quest'ultimo, proprio da ambienti dei Servizi. (v. esame Cossiga Francesco, GI 02.03.95).

Nel gennaio 96 veniva nuovamente raccolta la sua testimonianza, in relazione al rinvenimento presso l'abitazione del generale Cogliandro, di una informativa “riservata”, senza data, in cui si riferiva che il Presidente Cossiga “al tempo in cui era Presidente del Consiglio ebbe i rapporti completi della tragedia di Ustica e fece in modo che non fossero divulgati” e che “secondo un servizio giornalistico documentato, ma tenuto ancora riservato - Cossiga -, per ragioni di Stato occultò i fatti. Se il tutto viene fuori, scoppia uno scandalo, perché Cossiga ha ricevuto le famiglie dei defunti nel disastro”.

Il Senatore, dopo aver precisato di avere conosciuto il generale Cogliandro, ricordava che quando assunse la carica di Presidente del Senato circolarono alcuni pettegolezzi che riferivano di una non estraneità di Cogliandro nell'ispirazione di alcuni articoli pubblicati dall'Espresso contro di lui. Affermava, inoltre, che il Servizio militare lo avrebbe controllato nel periodo in cui esercitava le funzioni di Ministro dell'Interno. Ricordava che in quel periodo aveva ricevuto la visita dell'ammiraglio Casardi, Capo del SID, che gli aveva riferito che due funzionari del Ministero dell'Interno, Carlucci e Carlino avevano avuto contatti con elementi del KGB, così come era emerso al Controspionaggio.

Di quest'ultima vicenda riferita dal senatore Cossiga è stata rinvenuta ed acquisita presso la Segreteria Speciale di Palazzo Chigi una missiva datata 8 febbraio 78 del Ministro dell'Interno al tempo cioè di Cossiga stesso, diretta al Presidente del Consiglio on.le Andreotti, con la quale trasmetteva “tutti i documenti di cui il Ministero dell'Interno è venuto in possesso su una questione di estrema delicatezza che interessa organi e funzionari di due amministrazioni dello Stato”. Sulla missiva il Presidente Andreotti annotava “atti restituiti allegati e detto di (inc.) a Santovito”. Nello stesso contesto si rilevava altra lettera, priva di data, a firma Cossiga, diretta al generale Santovito nella sua qualità di Autorità Nazionale per la Sicurezza, con la quale venivano trasmessi i documenti relativi a operazioni di controspionaggio compiute dal disciolto SID nei confronti dei funzionari di Pubblica Sicurezza D'Amato, Carlino e Carlucci, con la richiesta di

valutare “qualunque altra proposta d'ordine penale, disciplinare e amministrativo che riterrà opportuna”.

Il senatore Cossiga, infine, precisava di non essere a conoscenza del rapporto di collaborazione tra il generale Cogliandro e l'ammiraglio Martini; osservava - dopo aver riassunto le informazioni che aveva ricevuto nella sua qualità di Presidente del Consiglio dei Ministri al tempo dei fatti, e l'impegno assunto in seguito da Capo dello Stato affinché vi fosse una proficua collaborazione tra poteri dello Stato - che “mai né da Presidente del Consiglio, né successivamente mi fu chiesto di porre il segreto o la conferma del segreto su alcunché, o mi fu chiesto di occultare o di secretare”; affermava di essere rimasto meravigliato dalle dichiarazioni di Martini rese alla Commissione stragi, in cui questi assumeva come possibile l'ipotesi del missile, attribuendo la responsabilità o ai francesi o agli americani; precisando infine che mai Martini gli aveva parlato di questa ipotesi “in termini di fatti”, ma solo come di sue considerazioni di ordine tecnico (v. esame Cossiga Francesco, GI 12.01.96).

4. L'on.le Virginio Rognoni.

Titolare del dicastero dell'Interno - all'epoca del disastro - era l'on.le Virginio Rognoni, che aveva assunto l'incarico il 13 giugno 79 con il quarto Governo Andreotti, rimanendo in carica fino al 3 agosto 83 con i Governi Cossiga 1, Cossiga 2, Forlani, Spadolini 1 e Spadolini 2.

Dalla documentazione sull'evento esaminata al Gabinetto del Ministero dell'Interno non è stata rilevata alcuna attività in direzione dell'incidente ed allo stesso modo non è stato rilevato nessun riferimento alla telefonata anonima concernente la falsa rivendicazione di Affatigato. Salvo la ricezione dei messaggi concernenti il recupero delle salme, l'unico documento rilevato è un appunto datato “28 giugno 80 dalle ore 9.30 alle 14”, in cui risultano registrati i contatti intercorsi tra i Capi di Gabinetto dell'Interno, dr. Ugo Gasparri, della Difesa, generale Mainini, e dei Trasporti, dr. Bronzini, relativi alla scelta della località ove sarebbero dovute confluire le salme dei passeggeri del DC9. Scelta che, su parere del Ministro dei Trasporti, cadrà sulla città di Palermo.

Rognoni veniva ascoltato dalla Commissione Stragi due volte, la prima il 31 ottobre 90, la seconda il 24 gennaio 92. In entrambe le occasioni il parlamentare fu ascoltato soprattutto nella sua veste di Ministro della

Difesa e non di Ministro dell'Interno del periodo in cui si erano verificati i fatti di cui è processo.

Nella seduta del 31 ottobre 90, il Ministro, pronunciato un discorso introduttivo, si faceva carico di interpellare le Forze Armate per far giungere alla Commissione tutti quegli elementi che essa lamentava di aver richiesto a quelle Forze senza però ottenere risposta, in particolare sulla richiesta di un quadro d'insieme della situazione del Mediterraneo nel giugno 80. Riferiva poi di aver attivato una ricognizione sulle Forze Armate, sui Servizi ed in particolare sull'Aeronautica; ciò sulla base delle considerazioni negative espresse nella relazione della Commissione trasmessa ai due rami del Parlamento. Ricordava, inoltre, che “quando si diffuse la notizia della caduta dell'aereo in mare tutte le ipotesi vennero prese in considerazione” e quindi anche “l'ipotesi che l'aereo potesse essere stato colpito in seguito ad un'azione terroristica”. Concludeva l'intervento precisando che “dopo avere attivato gli organi di polizia e i Servizi è emersa come prevalente la tesi del cedimento strutturale, che è rimasta al centro del dibattito civile del Paese fino a novembre circa. In seguito si è affermata l'ipotesi del missile”.

Nella seduta del 24 gennaio 92, Rognoni, dopo una iniziale comunicazione concernente la collaborazione che l'Aeronautica aveva fornito alla Commissione stessa ed all'Autorità Giudiziaria, riferiva delle comunicazioni giudiziarie inviate dall'AG ad alti ufficiali dell'Aeronautica e la decisione del Governo di riservarsi per la costituzione di parte civile nel processo, adottando la procedura della nomina di un difensore del Governo quale parte offesa e danneggiata dei reati ipotizzati. Osservava poi di aver disposto che il generale Tascio, raggiunto dal provvedimento del Giudice Istruttore, lasciasse l'incarico e passasse a disposizione del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Nardini. Sulla base di questo iniziale intervento del Ministro si svolgeva un ampio dibattito sulla decisione del Governo di riservarsi in ordine alla costituzione di parte civile nel processo e sull'opportunità del passaggio del generale Tascio alle dirette dipendenze del Capo di Stato Maggiore.

La testimonianza di Rognoni veniva raccolta la prima volta, da questo Giudice Istruttore, nel marzo 95. Egli veniva sentito in relazione alla nota riunione CIIS del 5 agosto 80, in cui il Ministro Bisaglia aveva sostenuto la possibilità di un collegamento tra il disastro di Ustica e la strage di Bologna. Rognoni dichiarava di non ricordare l'intervento di Bisaglia, osservando che “all'epoca si riteneva che questo disastro dovesse essere imputato a un cedimento della struttura dell'aeromobile”. Il parlamentare comunque non rammentava l'intervento nonostante la visione del verbale della riunione del CIIS. (v. esame Rognoni Virginio, GI 02.03.95).

Nel giugno 97 Rognoni veniva nuovamente escusso sempre in relazione alla riunione del CIIS del 5 agosto. In quella circostanza il Ministro Rognoni aveva informato il Comitato che in relazione al problema rappresentato dalla Libia aveva avuto un incontro con il Ministro dell'Interno della Germania Federale Baum, che gli aveva suggerito l'opportunità di un colloquio con il colonnello Belgassem, con cui Baum si era già incontrato in precedenza.

Rognoni dichiarava di avere avuto più incontri con il Ministro Baum sia in occasione delle riunioni del gruppo "Trevi" che in occasione delle riunioni del "Club dei 5"; il tema dei colloqui con Baum era stato il terrorismo, nazionale e internazionale, ed in particolare quello di importazione; osservava che in questi incontri Baum gli aveva riferito che Gheddafi era preoccupato per l'isolamento in cui la comunità internazionale lo aveva relegato; precisava che l'intervento al CIIS del 5 agosto era successivo ad un incontro con Baum, concernente alcuni colloqui sul terrorismo libico in Europa e che in questa occasione Baum gli aveva suggerito di prendere contatti con il colonnello Belgassem; riteneva che il suggerimento di Baum nascesse dal presupposto che i tedeschi lo avevano già incontrato; precisava che il suggerimento non aveva nessun riferimento alle vicende di Ustica, specificando, infine, di non aver mai incontrato Belgassem e di non ricordare se avesse dato disposizioni di contattare Belgassem. (v. esame Rognoni Virginio, GI 18.06.97).

A seguito di rogatoria, il Baum, ricevuto l'assenso dal proprio Governo, predisponendo una dichiarazione datata 06.03.97 in cui sintetizzava il motivo del suggerimento a Rognoni. Nello scritto precisava di aver avuto contatti con Belgassem finalizzati a conoscere il "sostegno dato ai terroristi tedeschi da parte dei gruppi arabi" e di avere incontrato alla fine del 78 Gheddafi; osservava che di questi contatti aveva messo al corrente i Ministri europei nel corso degli incontri in materia di terrorismo; presumeva di aver parlato con Rognoni anche dell'aereo Itavia e che il suggerimento di contattare Belgassem "può solo aver avuto lo scopo di sfruttare i buoni contatti con Belgassem per sapere possibilmente qualcosa sulla caduta e sui motivi di questa"; precisava, infine, che il suggerimento "non si basava su sospetti di una possibile reità libica".

Baum, esaminato poi da questo GI nel corso della rogatoria del 22 aprile 97, confermava le dichiarazioni già rilasciate osservando di ritenere - ma senza ricordare le circostanze - di avere parlato con il Ministro Rognoni della caduta dell'aereo dell'Itavia, del MiG libico e della strage di Bologna; illustrava diacronicamente i contatti intercorsi con Belgassem, concludendo

che “se ho dato questo consiglio al Signor Rognoni, l'ho fatto per indurlo ad approfittare delle conoscenze del colonnello Belgassem sui retroscena del terrorismo arabo. Non sapevo quindi nulla dei possibili autori dell'attentato, - ed ignoravo anche se Belgassem avesse potuto dare qualche aiuto in questo senso. Partivo semplicemente dal presupposto che talvolta Belgassem - in base alle nostre esperienze - aveva delle informazioni da dare che ci potevano essere d'aiuto”. (v. esame Baum, AG tedesca 22.04.97).

Dalla documentazione acquisita al Gabinetto del Ministero dell'Interno è stato possibile accertare che il Ministro Rognoni ed il Ministro Baum ebbero nell'80 due incontri, il primo a Roma in data 21 giugno, il secondo a Bonn in data 19 settembre.

Con missiva del 23 giugno 97 il Direttore della DCPD informava che dalle richieste d'archivio disposte presso la Segreteria del Capo della Polizia, del Servizio Ordine Pubblico e della DCPD “non è stato ritrovato alcun carteggio concernente i colloqui intercorsi nell'80, tra il Ministro dell'Interno pro tempore Rognoni e l'omologo Ministro tedesco Baum”.

5. Conclusioni.

A questo punto dovrebbe essere scritto, alla pari dei precedenti capitoli, un paragrafo di conclusioni. Ma sul livello politico sarebbe intempestivo, non cadrebbe cioè al tempo opportuno. Allo stato si può solo dire che alcuno dei politici s'è mostrato a conoscenza delle cause reali dei fatti, perché a nessuno di essi è stato riferito alcunché dai militari. Costoro sono fermi nelle loro asserzioni: nulla successe di anormale, nulla si doveva riferire a più alto livello, nulla fu riferito.

Il progresso dell'inchiesta dimostrerà l'infondatezza delle affermazioni dei militari, come proverà contesti degli eventi in oggetto diversi dalle ricostruzioni ufficiali. Queste scelte non potevano essere, per l'altezza del loro livello e per la loro natura sostanzialmente politica, frutto di decisioni esclusivamente d'ambito militare, in particolare d'ambito militare nazionale. Erano necessari ben altri avalli.

A seconda dei diversi stadi dell'inchiesta emergeranno le nuove ricostruzioni, le aree di cognizione, l'impossibilità di determinazioni autonome, senza avalli lato sensu politici.

* * * * *

Capitolo XVII

La Libia.

1. Attività volativa la sera della sciagura.

Nel corso dell'istruttoria particolare interesse è stato annesso alla Libia, a partire dall'incidente occorso al MiG23 rinvenuto sulla Sila a breve distanza di tempo dalla caduta del DC9. E' il PM titolare all'epoca – la nota è del 22.07.80, quattro giorni dopo la scoperta ufficiale della carcassa del velivolo nella forra della Timpa della Magare – a richiedere le conclusioni dell'autopsia e rapporto dettagliato sulla vicenda. La collaborazione di questo Paese sarebbe stata utilissima all'inchiesta. Ma esso, come emergerà, si limiterà a tener bordone, se non ad ispirare quella soluzione di chiusura del caso ufficializzata nella Relazione della Commissione mista italo-libica – peraltro in aperto contrasto con la proclamazione del leader di quel regime, secondo cui del fatto di Ustica, sarebbe vittima anche la Libia. Invano s'è chiesto con più rogatorie su molteplici interrogativi comunque concernenti attività libiche; invano s'è attesa risposta; e vane sono risultate tutte le sollecitazioni rivolte a quella Jamahirija. Al punto che tale comportamento

ha indotto questo GI a richiedere al Governo di denunciare, nell'ambito dei rapporti tra gli Stati e in sede politica, l'inosservanza e lo spregio di normative previste da trattati e consuetudini del diritto internazionale, da parte della Libia nei confronti della nostra Repubblica.

Sin dalle prime indagini veniva presa in considerazione l'ipotesi che a provocare l'incidente di Ustica potesse essere stata, incidentalmente o meno, un'attività in cui fosse coinvolto un velivolo libico in transito nelle nostre FIR.

Tra l'altro, era apparso piuttosto singolare che il consolato libico a Palermo avesse fatto pubblicare sul quotidiano siciliano "L'Ora" nell'edizione del 2 luglio 80 il seguente necrologio: "Il Consolato Generale della Giamahiriah Araba Libica Popolare Socialista partecipa sinceramente al dolore che ha colpito i familiari delle vittime della sciagura aerea di Ustica e manifesta tutta la sua solidarietà al Presidente della Regione e al Presidente dell'ARS per questo grave lutto che ha colpito la Sicilia".

Un'importante dichiarazione in proposito giungeva dall'imputato Loi Salvatore, all'epoca IO (Identification Officer) presso il sito radar di Marsala, che aveva riferito, come già si è riportato, di aver ricevuto la sera del 27.06.1980 un piano di volo Lima-November (LN) - sigla che identifica velivoli di nazionalità libica - in rotta da Tripoli a Varsavia e di averlo inizializzato, pur conoscendo il piano di volo, come Zombie, in quanto proveniente da un paese non-Nato e non amico. Questo velivolo giunto ai limiti della FIR, in direzione dell'Ambra 13 verso Nord, aveva compiuto una deviazione verso Est in direzione di Malta. L'imputato però non sapeva specificare se il cambiamento di rotta verso Malta fosse stato causato dalla eventuale assenza di autorizzazione ad attraversare la FIR o da altra ragione (v. interrogatori Loi Salvatore, GI 06.10.89 e 19.06.97). L'avvistamento di questo velivolo trovava conferma anche nelle analoghe dichiarazioni di Sardu Mario, all'epoca, come noto, TPO/A (Track Production Officer Assistant) presso lo stesso sito di Marsala (v. interrogatori Sardu Mario, GI 06.10.89 e 03.06.97).

Purtroppo su questa vicenda non è stato possibile acquisire riscontri, nè sull'eventuale piano di volo trasmesso da Ciampino a Marsala, nè tanto meno sulla inizializzazione della traccia. Infatti i piani di volo a causa del lungo tempo trascorso ovviamente sono risultati distrutti. Quanto invece all'eventuale registrazione sul radar di Marsala della traccia inizializzata, questa non è stata rilevata, in quanto il velivolo, secondo il racconto dei predetti, sarebbe stato visto circa mezz'ora dopo l'incidente e pertanto in un periodo di tempo in cui, come noto, vi è assenza di registrazioni. A dire il vero non v'è alcuna ragione per stimare non veritiere le dichiarazioni del

TPO e dell'IO di Marsala, rese sin dai primi tempi delle loro dichiarazioni, coincidenti tra di loro, e tenute ferme sino agli ultimi interrogatori.

A tal proposito nel corso della conferenza stampa del 05.01.90 tenuta dal colonnello Gheddafi sull'evento di Ustica, gli venivano richieste delucidazioni in merito al presunto viaggio che egli, secondo i media, avrebbe effettuato la sera del 27.06.80. Il leader rispondeva che quella sera il suo aeroplano era in volo sul Mediterraneo diretto in Europa per riparazioni, ma che egli non vi si trovava a bordo. Asseriva inoltre che gli USA, stimando invece che egli viaggiasse su quel velivolo, nel tentativo di abbatterlo, avevano colpito l'aereo italiano. Gheddafi specificava esplicitamente che gli Americani avevano colpito due velivoli, uno italiano ed uno libico, ritenendo che a bordo di questo secondo vi fosse lui stesso od un leader palestinese. Tutta la vicenda, secondo quanto riferito dal colonnello, era accaduta per "difendere i diritti dell'uomo e la democrazia nel cielo secondo l'ottusità ed i metodi americani".

2. Le dichiarazioni di Gheddafi sulla caduta del DC9 dell'Itavia.

Il leader libico, a dir il vero, più volte si è inserito nella vicenda con pubbliche affermazioni con le quali ha lanciato accuse agli Americani di aver attentato alla sua vita ed asserito che da tale contesto non era estranea la caduta del DC9 Itavia. Giungerà anche ad inviare una lettera ufficiale al Capo dello Stato, in cui dopo aver stigmatizzato le manovre NATO nel Mediterraneo alle quali aveva partecipato anche l'Italia, scrive: "tali manovre hanno disperso tutti gli sforzi compiuti dalle forze progressiste ed amanti della pace, per la sicurezza e l'integrità del Mediterraneo. Non avete scordato certamente il delitto e la tragedia occorsa al DC9 dell'Itavia, abbattuto il 27.06.80, in cui hanno perso la vita decine e decine di vittime, a causa della aggressione ed in conseguenza della presenza delle basi e delle flotte militari, nel Mediterraneo, come non avete scordato l'attacco americano alla Jamahirija, che causò la morte di decine e decine di morti fra civili inermi, le nostre donne, bambini e vecchi" (v. missiva Presidenza Consiglio dei Ministri del 24.10.89).

Il Governo libico dal canto suo faceva sapere di avere le prove che il DC9 dell'Itavia sarebbe stato abbattuto dagli Americani e che oltre all'aereo civile, colpito invece di un altro che trasportava una personalità libica, sarebbe andato perduto anche un aereo di nazionalità libica. Chiaro il riferimento al MiG libico caduto sulla Sila. A tal proposito l'Agenzia Jana il 14 ottobre 1989 diffondeva il seguente comunicato "Il Comitato Popolare

dell'Ufficio Popolare per il collegamento con l'estero e la cooperazione internazionale ha deciso di costituire un Comitato Supremo d'inchiesta per l'incidente dell'aereo civile italiano DC9 precipitato vicino all'isola di Ustica il 27.06.80. Tale decisione è stata presa dopo che si è intuito che si è trattato di un brutale crimine commesso dagli USA, che hanno lanciato un missile contro l'aereo civile italiano, scambiato per un aereo libico, a bordo del quale viaggiava il leader della rivoluzione colonnello Mohammed Gheddafi. Tale fatto rappresenta un crimine agli occhi dell'umanità che ha evidenziato la vera faccia degli USA, che tentano continuamente di assassinare il fratello leader, tentativi che continueranno finché l'imperialismo continuerà a usare il terrorismo" (v. atti Stato Maggiore S.I.S.MI - anno 89, decreto esibizione G.I. 20.04.95). Alla richiesta di spiegazione il Governo libico portava a conoscenza delle Autorità italiane di aver nominato una Commissione di inchiesta. Il 10 gennaio 90 una delegazione libica si presentava a questo Ufficio, ma anziché apportare elementi di prova alle ripetute affermazioni di un coinvolgimento americano nel fatto, avanzava richieste di chiarimenti al fine di accertare se la sera del 27.06.80 fosse stata messa in pericolo la sicurezza dello Stato libico. Si giungeva così al paradosso; i Libici dopo aver propalato tante certezze sul fatto chiedevano alle autorità italiane informazioni su quell'evento e non riferivano alcun elemento, più o meno concreto, su di esso.

Sulla vicenda in un'intervista pubblicata sul settimanale "Oggi" del 24.06.87 e ripresa da tutta la stampa nazionale, l'ex Primo Ministro libico Abdel Hamid Bakkush, esule in Egitto e capo della più forte organizzazione anti-gheddafiana, dichiarava invece che era stato il leader libico a dare l'ordine di abbattere il DC9 dell'Itavia; dichiarava inoltre di aver riferito ad alcuni Servizi segreti occidentali, tra i quali anche quelli italiani, che l'esplosione in volo del predetto velivolo sarebbe stata provocata da un missile lanciato da un MiG libico per ritorsione agli arresti operati in territorio italiano di alcuni agenti libici incaricati di "eliminare" dissidenti del regime di Tripoli. Fonti di tali notizie, secondo quanto riferito dal Bakkush, sarebbero stati elementi dei Servizi segreti libici.

L'Ambasciata d'Egitto a Roma, a seguito di rogatoria di quest'Ufficio comunicava, di non potere aderire alla richiesta di esame testimoniale di Bakkush - il quale tra l'altro, aveva fatto sapere di non avere altre informazioni al riguardo oltre quelle fornite alla stampa - in considerazione della qualità di rifugiato politico dell'interessato e per l'assenza di accordi di cooperazione giudiziaria in materia penale tra l'Egitto ed il nostro paese (v. rogatoria verso l'Egitto, 30.06.87).

3. L'Air Ambulance.

Altra interessante indicazione sulla possibile presenza di velivoli libici in volo la sera della sciagura si rileva dalle conversazioni telefoniche intercorse la sera del 27.06.80 tra siti AM e quello francese di Marsiglia, nel corso delle quali si faceva chiaro riferimento ad un velivolo con sigla Alpha-Delta-Delta-Yankee in volo da Ajaccio a Tripoli. Da indagini esperite non sono emersi elementi di riscontro in ordine a tale velivolo. Si è supposto che esso fosse di nazionalità libica e che all'epoca fosse di proprietà di una società denominata "Air Ambulance". Per quanto attiene a questa compagnia, è emerso che essa veniva genericamente indicata quale Compagnia Aerea Sanitaria libica, ma era sospettata di essere una copertura per i Servizi speciali libici.

La polizia francese interessata in merito, a seguito di verifiche presso la Direzione Generale dell'Aviazione Civile e presso la Polizia dell'Aria e Frontiere, a Parigi e ad Ajaccio, ha comunicato che la compagnia aerea "Air Ambulance" doveva essere una società svizzera; che comunque essa non aveva effettuato alcun volo in partenza o in arrivo ad Ajaccio il 27.06.80; che nessun volo risultava aver avuto luogo nella data di interesse tra Ajaccio e Tripoli. (v. rapporto DCPD 224/B/8403 05.09.91). Il 15.05.92 viene comunque rogata l'Autorità francese al fine di compiere degli accertamenti sul velivolo sopra citato, di presunta nazionalità libica, e sulla società denominata Air Ambulance. L'Autorità rogata non ha ancora fornito alcuna risposta.

Resta comunque, e non v'è alcuna ragione per ritenere che si tratti di un errore, la conversazione registrata in cui si parla di un volo Ajaccio-Tripoli, di cui non s'è riusciti a sapere alcunchè, nemmeno da un Paese vicino ed amico, con il quale peraltro s'intrattengono innumeri rapporti di assistenza giudiziaria.

4. L'ipotesi di interferenze di un velivolo libico nel volo del DC9 Itavia.

Presunte responsabilità della Libia in ordine all'incidente occorso al DC9 dell'Itavia sono state supposte anche da funzionario dell'Ambasciata statunitense a Roma. Richard Coe, all'epoca Addetto aeronautico aggiunto, era uno dei pochi presenti, unitamente agli altri due addetti militari Mc Bride

e Mc Donnell, la sera del disastro aereo presso la rappresentanza diplomatica, in quanto gran parte dello staff dell'Ambasciata era impegnato a Venezia per la partecipazione del Presidente degli USA Carter alla riunione del G7.

Nel 1991 il Coe intervistato dal giornalista italiano De Angelis riferiva tra l'altro che il Working Group - di cui si parlerà nel capitolo dedicato agli USA - formato il mattino del 28 giugno 80 aveva preso anche in considerazione l'eventualità che l'Aeronautica Militare libica con i suoi nuovi MiG23 avesse potuto, in termini di autonomia, probabilmente interferire con il volo del DC9 Itavia. Si consideri che il Working Group s'era riunito sì per diversi giorni, ma certamente mai sino al 18 luglio. Delle due l'una: o il MiG23 era caduto molto prima della data ufficiale di rinvenimento, com'è apparso da molteplici prove, e quindi la questione dell'interferenza s'è posta, da quel gruppo di lavoro, a ragione; o esso era composto da persone dotate di felici intuizioni. L'Ufficio per acquisire ulteriori elementi utili all'inchiesta il 10.03.92, tramite rogatoria internazionale, escusse il Coe. Nel corso dell'esame testimoniale questi confermava che l'ipotesi di un eventuale coinvolgimento libico nell'incidente era stata presa in considerazione, in quanto i piloti libici nell'area prospiciente le loro coste svolgevano un servizio di intercettazione con velivoli in grado di effettuare servizi di "Intelligence Aircraft" cioè di registrazione di voci e segnali di ogni genere; in uno di questi tentativi avevano intercettato anche un velivolo civile. Il Coe non ricordava se però il fatto era avvenuto prima o dopo dell'incidente del DC9 e se il velivolo, che dopo l'intercettazione aveva proseguito sulla sua rotta, fosse stato danneggiato in qualche modo. Questo modo di agire dell'aviazione libica, a dire dell'addetto aeronautico, spiegava i motivi che avevano indotto a considerare che il Paese arabo potesse essere implicato in qualche modo nell'incidente al DC9, ipotesi corroborata anche dalla caduta del MiG libico sulle montagne della Sila.

5. Le rogatorie maltesi e le tracce di sorvoli di C130 libici verso l'Italia.

Come si è già avuto modo di rilevare in precedenti parti di questa motivazione un altro velivolo era presente nella zona e nel torno di tempo del disastro: l'Air Malta 153 - sigla KM153 - in volo quella sera da Londra a La Valletta. Questo aereo è già noto, per aver fatto da ponte alle chiamate di Ciampino e di Marsala verso il DC9 Itavia. Esso è stato preso in considerazione nelle indagini per quelle ragioni che hanno fatto supporre un

errore di obiettivo e cioè che il reale bersaglio di un presunto attacco fosse l'aereo maltese e non quello italiano.

In effetti in una comunicazione delle 18.45 il KM153 riferì a Roma-Ciampino di stimare il punto Alpha ai '55 ovvero di prevedere di essere a 18.55, dopo dieci minuti, su quella posizione che è un punto dell'aerovia Ambra 13, la stessa che stava percorrendo il DC9 Itavia. Questo velivolo sarà sul punto Alpha ai '56, un minuto dopo lo stimato dell'aereo delle linee maltesi, e precipiterà a circa tre minuti di distanza, per l'esattezza darà l'ultima risposta transponder a 19.59.45. I due aerei, si appurerà in seguito, viaggiavano a circa tredici minuti di distanza l'uno dall'altro. D'altro canto partendo dalla pubblicazione "La bomba islamica" di Steve Weissman e Herbert Krasney - in cui questi autori, citando fonti del Dipartimento di Stato e della CIA americani, avevano affermato che nell'ultima settimana di giugno 80 era arrivata, inviata dai francesi, in Iraq, la prima spedizione di uranio, 12 chilogrammi arricchiti al 93%, sufficienti per la costruzione di una bomba atomica - la stampa italiana aveva presunto che il pilota di un caccia aggressore - il progetto iracheno era ostacolato da Israele, dagli Stati Uniti, dalla Siria, dalla Libia e da altri Paesi del Medio Oriente - avesse scambiato il nostro DC9 per l'aereo maltese. L'Air Malta smentì che vi fossero in volo a quell'ora e in quell'area aerei della Compagnia tra Parigi e La Valletta, pur confermando la presenza sull'Ambra 13 del volo Londra-Malta (v. esame Borg Aldo e documentazione allegata, GI 17.12.90).

Sulla base di tali dati si è richiesto mediante rogatoria internazionale alla AG maltese l'elenco dei passeggeri imbarcati sul detto volo, l'elenco delle merci con precisazione di mittenti e destinatari, le eventuali prosecuzioni oltre Malta di passeggeri e merci sia con mezzi aerei che marittimi (v. commissione rogatoria verso Malta, 18.05.91).

In risposta le autorità maltesi hanno inviato l'elenco dei passeggeri in copia autenticata (doc. W.B.1). Essi erano complessivamente 180; 75 con biglietti Air Malta e 105 con biglietti di altre Compagnie. Nessuno dei primi 75 era in transito; sui restanti 105 non sono stati reperiti documenti per affermare che fossero diretti a Malta o in transito. Di diversi con cognome inglese il motivo del viaggio appare, dalle carte di sbarco, turismo sull'isola. Sui restanti nulla è emerso. I nominativi cancellati sul doc. W.B.1 erano di passeggeri che pur prenotati sul volo, non partirono con quell'aereo. La parte scritta a mano indicava persone che, malgrado non fossero prenotate, furono accettate alla presentazione all'aeroporto di Heatrow.

Dette autorità hanno inviato altresì il manifesto di volo con le merci trasportate (doc.W.B.2). Da tale manifesto si desume che le consegne furono quattro. La prima come risulta dalla relativa lettera di vettura

(doc.W.B.3) riguardava pezzi di ricambio per aerei, mittente la “Aviation Sales Export Inc.” di Miami, Florida; destinatario l'Air Malta. La seconda, come da lettera di vettura (doc.W.B.4), concerneva documenti, mittente la “D.H.L.International” di Londra, destinatario la "Malta Drydocks Corporation" di Malta. La terza, sempre come da lettera di vettura (doc.W.B.5) riguardava pelli per pellicce spedite dalla “General Shipping and Forwarding Company” di Londra a “B. Paradise Ltd.” di Malta. La quarta infine riguardava anch'essa, come da lettera di vettura, (doc.W.B.6) altri pezzi di ricambio destinati all'Air Malta, spediti in questo caso dalla “Satair A-S” danese. Tutte le merci perciò rimasero o comunque erano destinate a Malta. Anche se, in considerazione del suo embargo nei confronti della Libia, carente specialmente di tecnologia e materiali aeronautici, non può non nutrirsi il sospetto che quei pezzi di ricambio per aerei potessero in un successivo momento essere trasportati al di là del mare. Il dubbio si sarebbe risolto, se si fosse potuto accertare quando esattamente Dom Mintoff decise di cambiare campo – anche se al tempo si era quasi al termine delle trattative che si sarebbero concluse con la firma del trattato italo-maltese, del 2 agosto successivo.

Nel corso della esecuzione di questa rogatoria e di quella successiva del 21 maggio 91, concernente il volo di un velivolo G222 del S.I.S.MI da Roma a Malta il 18 luglio 80 (il giorno in cui fu rinvenuto in Sila il MiG23 libico), rogatoria con la quale si chiedeva alle autorità maltesi la natura della missione, le ragioni della revoca dell'autorizzazione al volo e se in quello stesso giorno fosse previsto un volo di aereo militare libico da Tripoli o Tobruk per Malta; si appurava che quelle autorità conservavano documentazione su atterraggi e decolli su aeroporti maltesi come sugli attraversamenti della FIR maltese.

Per questa ragione veniva formulata una terza rogatoria, nel settembre dello stesso anno, alle stesse autorità maltesi, richiedendo oltre l'identificazione e l'esame dell'equipaggio del KM153 e di tal dr. Pullicino che avrebbe dovuto seguire le operazioni di sbarco del materiale del G222 sopra menzionato, accertamenti su aeromobili, civili e militari, di nazionalità libica, che fossero decollati o atterrati da aeroporti maltesi o avessero attraversato quella FIR nel periodo di tempo di interesse. Questa ricerca in conseguenza, è ovvio, delle molteplici ipotesi compiute in atti processuali e pubblicazioni di coinvolgimenti nella vicenda in istruzione di velivoli libici (v. commissione rogatoria verso Malta, 13.09.91).

Subito dopo la trasmissione di questa rogatoria perveniva in data 20 settembre la risposta alla prima e alla seconda, in cui si inviava l'esame di Busuttil George, Agente Segretario nel Ministero degli Affari Esteri,

secondo cui esisteva una richiesta di autorizzazione per un aereo militare libico al passaggio sopra la Regione di Informazione di Volo (FIR) di Malta il 16 giugno 80 nel volo di andata per l'Italia e in quello di ritorno, per Tripoli, il 26 giugno dello stesso anno; che l'autorizzazione era stata concessa sia per il volo del 16 giugno 80 che per quello del 26 giugno 80; che non risultava agli archivi se quei voli avessero avuto luogo o se fossero stati effettuati nelle date indicate; che non v'erano elementi per ritenere che non fossero stati effettuati come richiesto (v. esame Busuttil George, 09.08.91).

Sempre nella stessa risposta si comunicavano due esami testimoniali di Fenech Saviour, direttore dell'Aviazione Civile di Malta, secondo cui da ricerche effettuate presso i documenti del Dipartimento, tra l'altro era risultato che era stata data autorizzazione per il volo call-sign LC-117 da Tripoli verso l'Italia il 16 giugno 80 e call-sign LC-113 per il viaggio di ritorno dello stesso aereo dall'Italia verso la Libia il 26 giugno 1980, ma che non era possibile accertare se le date fossero state osservate nè se i due voli fossero effettivamente avvenuti; che invece a seguito di ulteriori ricerche era stato accertato - sui documenti in base ai quali erano state emesse le fatture per il pagamento delle tasse di sorvolo - che il volo con il call-sign LC-117 da Tripoli per l'Italia era stato effettuato il 17 giugno 80, mentre il volo call-sign LC-113 dall'Italia per Tripoli era stato effettuato il 4 luglio 80 (v. rogatoria maltese, esami Fenech Saviour, 09 e 12.08.91).

In risposta al punto concernente atterraggi, decolli o passaggi di aerei libici della terza rogatoria la magistratura maltese inviava in primo luogo la copia autentica dei "Flight Data Section" relativi al mese di giugno 80 (dok.S.M.22-42) e al mese di luglio 80 (dok.S.M.67-87), documenti giornalieri degli atterraggi e decolli sull'aeroporto di Luqa di tutti gli aerei indipendentemente dalla nazionalità. Inviava in secondo luogo la registrazione computerizzata e autentica, degli aerei civili libici che erano atterrati o decollati su Luqa nel mese di luglio 80 (dok.S.M.43-66). Inviava in terzo luogo le statistiche degli aerei civili e militari che avevano attraversato lo spazio aereo di Malta o FIR nel corso del mese di giugno e luglio 80 (dok.S.M.88-117 e dok.S.M.148-177). Inviava quindi elenchi che indicavano di giorno in giorno nei mesi di giugno e luglio 80, gli aerei libici, civili e militari, che avevano attraversato lo spazio aereo maltese (Dok.S.M.118-147 e Dok.S.M.178-208). Inviava infine copia autentica del carteggio tra l'Ufficio Popolare della Jamahirija Libica Araba Popolare e Socialista e Malta (per l'isola il Ministro degli Affari Esteri e l'Ufficio del Primo Ministro) per l'autorizzazione ai sorvoli di C130 con call-sign LC-117

e LC-113 (Dok.S.F.1) e un prospetto dei movimenti dei velivoli militari libici nel periodo giugno-luglio 80 (Dok.NA 1 e NA 2).

Dai Flight Data Section (Dok.S.M.22-42) del mese di giugno 80 emergevano in arrivo e partenza voli sicuramente di linea, sia per le specie degli aeromobili - B727 e Fokker - che per le caratteristiche delle sigle - LN142, AN143, LN144, LN145, LN146, ecc. -, oltre che per le frequenze regolari nel corso della settimana. Un solo volo potrebbe non essere di linea, quello con sigla 5 ADCK in atterraggio alle 15.07 del 12 giugno e in decollo alle 12.54 del 13 immediatamente successivo. Ma su di esso nulla s'è chiesto alle autorità libiche per effetto del già manipolato atteggiamento negativo di qualsiasi collaborazione.

Ininfluenti ai fini dell'inchiesta i documenti riferiti con le sigle Dok.S.M.67-87, e cioè i Flight Data Section di luglio e Dok.S.M.43-66 e cioè le statistiche degli aerei civili libici su Luqa nello stesso mese. Di interesse invece le statistiche degli aerei civili e militari che avevano attraversato la FIR maltese nel giugno - luglio 80 - Dok.S.M.88-117 e 148-177. Da questi documenti emergevano diversi voli militari, per la precisione quelli indicati nei seguenti prospetti.

A giugno - Dok.S.M.88-117:

giorno	nr.	tipo aereo
05.06.80	7	P3 (USA - trasporto)
07.06.80	15	H53 (USA(?))- elicottero
10.06.80	13	NIM [Nimrod] inglese, impiegato per ricerche sommergibili
12.06.80	30	SH3D (italiano)
14.06.80	4	P3 (USA - trasporto)
16.06.80	50	G91 (italiano)
17.06.80	46	C130 (libico - trasporto)
17.06.80	60	PD808 (USA - usato per addestramento)
18.06.80	18	H53 (elicottero USA, atterrato su portaerei)
"	21	2 FT91 (italiani)
"	55	2 F104 (italiani)
19.06.80	13	NIM [Nimrod] (inglese, antisommergibile)
"	25	2 F104 (italiani(?))
"	26	" " "
"	35	AN26 (jugoslavo - trasporto)
"	45	F104 (italiano)
23.06.80	14	NIM [Nimrod] (inglese antisommergibile)
"	26	"" "" ""
24.06.80	42	"" "" ""

25.06.80	60	NORD (francese)
“	74	SORD (?) (italiano)
26.06.80	1	SH3D (italiano - trasporto)
“	19	H53 (USA - elicottero)
“	21	H53 "" ""
“	22	C130 [Hercules](inglese - trasporto)
28.06.80	18	H53 (USA - elicottero)
“	27	““ ““ ““
“	57	AN12 (jugoslavo - trasporto)
30.06.80	17	C130 (inglese - trasporto)
“	43	TU54 (Polish Air Force-trasporto).

A luglio, Dok. S.M. 148 – 177:

giorno	nr.	tipo aereo
01.07.80	68	P3 (USA - trasporto)
03.07.80	21	““ ““ ““
03.07.80	24	C1 (USA - multifunzioni)
“	27	Atlantic (USA - antisommergibile)
“	50	C1 (USA - multifunzioni)
06.07.80	13	P3 (USA - trasporto)
07.07.80	22	C135 (aereo cisterna(?))
“	23	P3 (USA - trasporto)
“	28	Atlantic (USA - antisommergibile)
08.07.80	41	SH3D (italiano)
“	61	““ ““
09.07.80	14	Atlantic (USA - antisommergibile)
10.07.80	8	aereo jugoslavo
“	9	““ ““
“	15	““ ““
“	58	““ ““
11.07.80	22	P3 (USA - trasporto)
“	32	H53 (USA - trasporto)
“	39	““ “ “
12.07.80	28	YK40 (jugoslavo - trasporto)
13.07.80	29	H53 (USA - elicottero)
14.07.80	17	““ “ “
15.07.80	37	Atlantic (USA(?) - antisom
16.07.80	41	SH3D (italiano)
17.07.80	26	C1 (USA - multifunzioni)
“	40	H53 (USA - elicottero)
18.07.80	18	“ “ “

19.07.80	5	P3 (USA - trasporto)
23.07.80	44	DC3 (italiano, per radio-misure)
“	53	NORD (francese)
“	61	DC3 (italiano, per radio-misure)
“	71	C130 (libico - trasporto)
“	72	SH3D (italiano - trasporto)
“	73	““ ““ ““
24.07.80	30	(jugoslavo(?))
24.07.80	32	“ “
“	55	C47 (italiano, per radio-misure)
2	63	““ ““ “ “ “
25.07.80	14	H53 (USA - elicottero)
“	15	P3 (USA - trasporto)
“	24	53 (USA - elicottero)
26.07.80	49	C5 (USA, Galaxy - maxi-trasporto)
27.07.80	38	C130 (libico - trasporto)
28.07.80	55	““ ““ ““
29.07.80	70	Atlantic (italiano, antisomm)
31.07.80	27	H53 (USA - elicottero)
“	69	C130 (libico - trasporto).

Nelle statistiche concernenti i soli voli libici-dok.S.M.118-147 e Dok.S.M.178-208 - emergono i seguenti voli militari:

17.06.80 LAF117 C130 da Metega (HLLO) a Venezia/Tessera (LIPZ)
04.07.80 LAF113 C130 da Venezia/Tessera (LIPZ) a Tripoli (HLLT)
LAF113 C130 da Metega (HLLO) a Roma/Fium. (LIRF)
28.07.80 LAF112 C130 da Bengasi (HLLB) a Damasco (OSDI)
31.07.80 LAF112 C130 da Damasco (OSDI) a Bengasi (HLLB).

Emerge dall'insieme – a parte l'ovvia considerazione che Malta, oltre a restare un crocevia delle rotte marittime, appare esserlo anche di quelle aeree – di questi dati che un aereo dell'Aeronautica Militare libica è giunto a Venezia Tessera il 17 giugno 80 proveniente da Metega; che un altro velivolo dello stesso tipo è partito da Venezia il 4 luglio successivo per Tripoli; che questo stesso velivolo è partito da Metega il 23 luglio seguente per Roma-Fiumicino; che nessun velivolo militare libico ha attraversato la FIR maltese il 18 luglio.

Dal carteggio Ufficio Popolare a Malta - Ministero degli Affari Esteri e Ufficio del Primo Ministro a Malta (Dok.S.F.1) - emerge che con nota datata 12 giugno 80 e protocollata in arrivo l'indomani presso il Ministero degli Affari Esteri, l'Ufficio Popolare richiedeva a detto dicastero permesso di attraversamento della FIR maltese per un C130 con rotta Tripoli-Italia il

16 immediatamente seguente, specificando che il call-sign, o sigla di chiamata, del velivolo era LC117, il suo comandante Abdalla Said e l'organizzazione di appartenenza la LAAF ovvero la Libyan Arab Air Force cioè l'Aeronautica Militare di quel Paese, e precisando punti di entrata, tempi e punti di riporto (REM). Nella stessa nota si richiedeva anche permesso per analogo attraversamento della FIR per un C130 con rotta Italia-Tripoli per il 26 successivo, specificando che il call-sign di questo velivolo sarebbe stato LC113, il comandante il predetto Abdalla Said, e l'organizzazione sempre la LAAF, e precisando solo, della rotta, i punti di riporto interessanti la FIR di Malta, senza indicazioni dei tempi. La nota libica veniva girata alla Direzione dell'Aviazione Civile e all'Ufficio del Primo Ministro, si concedeva autorizzazione di sorvolo nella FIR di Malta per un velivolo militare il 16 giugno nella sua rotta verso l'Italia e di nuovo nel suo viaggio di ritorno verso la Libia il 26 giugno 80.

Dal prospetto dei movimenti di velivoli militari libici nel giugno-luglio 80 (Dok.NA 1 e NA 2) emergeva la seguente situazione: 6 giugno: Ilyushin 76 in sorvolo dall'URSS a Tripoli; 6-12 giugno: Chinook Hel in atterraggio dall'Italia per Malta a Tripoli; 16 giugno: C130 in sorvolo da Tripoli per l'Italia; 26 giugno: C130 in sorvolo dall'Italia per Tripoli; 1 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo da Tripoli a Bahrain; 8 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo da Bahrain a Tripoli; 5 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo da Tripoli a Bahrain; 8-12 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo da Tripoli per la Cecoslovacchia; 9-15 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo dalla Cecoslovacchia a Tripoli; 24 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo da Tripoli per l'Italia; 25 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo dall'Italia per Tripoli; 26 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo da Tripoli per l'Italia; 27 luglio: Ilyushin 76 in sorvolo dall'Italia per Tripoli; 28 luglio: Chinook Hel in atterraggio, posticipato all'11-13 agosto 80.

In conclusione si accertava che tutta una serie di velivoli militari libici era arrivata o partita dal territorio italiano nel periodo in considerazione. Una serie imprecisata di elicotteri - giacchè le operazioni di trasferimento dal nostro Paese alla Libia durano nella prima fase sette giorni e nella seconda sarebbero durate tre -; uno o due C130 - a seconda della interpretazione che si dà alla richiesta libica e all'autorizzazione maltese, ma che poi si accerterà nelle carte italiane essere due distinti aeromobili; quattro Ilyushin 76. Si accertava inoltre che il C130 autorizzato per il 16 giugno attraverserà la FIR maltese il 17 successivo con sigla LAF117, mentre il C130 autorizzato per il 26 giugno la attraverserà invece il 4 luglio con sigla LAF113. Da ricordare sul punto la testimonianza del Direttore dell'Aviazione Civile maltese, secondo cui questo volo era soltanto previsto per il 26 giugno ma fu effettuato in realtà il 4 luglio (vds. esame Fenech

30.10.91 - risposta alla rogatoria 13.09.91). Si accertava infine che l'aeroporto di destinazione del primo C130 partito da HLLT ovvero Metega in Libia era LIPZ ovvero Venezia Tesserà e che quello di partenza del secondo C130 era sempre LIPZ e cioè Venezia Tesserà con destinazione HLLT e cioè Tripoli.

6. Le Officine Aeronavali di Venezia Tesserà.

Le indagini proseguivano perciò a Venezia, ove veniva acquisito tra l'altro il registro dei movimenti giornalieri degli aeromobili dell'aeroporto Marco Polo relativo al periodo 06.05.80 - 31.12.80. In esso al numero d'ordine 4532 - indicato per errore, giacché dovrebbe essere invece correttamente 4533 - dei fogli arrivi risultava il giorno 17 giugno un velivolo con nominativo N117 di tipo C130 con proprietario esercente Libyan (sic!) Air Force, comandante Abdulla, di bandiera USA, con qualifica "militare" proveniente da Tripoli in atterraggio alle ore 15.02. Nello stesso registro al numero d'ordine 5116 dei fogli partenze risultava il giorno 4 di luglio un velivolo con nominativo LAAF 113 di tipo C130 con proprietario esercente Libyan Air Force, di bandiera libica con qualifica AM, ovvero Aeronautica Militare, diretto a Tripoli con decollo h.19.05 con ogni probabilità locali. (sotto il 26.09.80 il C130 LAF 113 della Libyan Air Force al nr. progressivo 7949 delle partenze).

Da questo registro e dalle indagini svolte in loco emergeva che questi velivoli dall'aeroporto Marco Polo venivano trasferiti alle adiacenti Officine Aeronavali. Si sequestravano di conseguenza presso tali Officine la documentazione afferente ad operazioni di revisioni di aeromobili di nazionalità libica nell'anno 80 nella detta impresa e quella relativa ai lavori di manutenzione, riparazione, verniciatura ed altri compiuti in favore dell'Aeronautica Militare libica, in particolare gli originali dei contratti, i fascicoli dei lavori e la contabilità (decreti di sequestro in data 05.11.91).

Nella copiosa documentazione sequestrata v'era la copia di un contratto - su cui è scritto "Definitivo" - concluso in nome di Allah clementissimo e misericordiosissimo, tra il Direttorato dell'approvvigionamento militare delle Forze Armate Libiche e tal Giuseppe Perretti, veneziano, in rappresentanza delle Officine Aeronavali Venezia, società per azioni.

Il contratto, anche se non appare specificamente nella copia sequestrata, era stato sottoscritto nel 1978, come si desume dall'intestazione

di esso e dal numero di protocollo nella prima pagina. Scopo del contratto otto lavori standard per altrettanti Lockheed C130 H Hercules, lavori aggiuntivi e forniture di materiali. Il prezzo di quelli standard veniva fissato in dollari 4.196.400, di quelli aggiuntivi in dollari 5.000.000, dei materiali in dollari 2.174.250; per un ammontare complessivo di dollari 11.370.650 con un anticipo del 20% pari a dollari 2.274.000. Dopo questo articolo, il nr.3, ne seguono altri di prassi sui termini di pagamento, sulle garanzie, sulle penalità, sulle coperture assicurative ed altro. Meritano di essere ricordati gli articoli 14, 17 e 19. Il primo intitolato “boicottaggio di Israele” con il quale la parte italiana - oltre a dichiarare di non avere alcun rapporto con detto Paese - si assume una serie di obblighi tra cui quello di non contribuire al supporto dell’economia di Israele e di aderire a tutte le leggi e i regolamenti pertinenti al suo boicottaggio, e la parte libica, ove scoprisse violazioni agli obblighi dell’altro, il diritto di cancellare il contratto, confiscare il deposito di garanzie senza pregiudizio al suo diritto di pretendere di essere indennizzato se necessario. L’art.17 intitolato “approvazione del Governo italiano”, con il quale la parte italiana conferma di aver ottenuto la necessaria approvazione per l’esecuzione del contratto dal Ministero della Difesa italiano. Seguono appendici e relativi annessi in cui precipuamente si specificano i lavori da eseguire presso le Officine Aeronavali.

L’annesso più importante appare l’A1 dedicato al PDLMI ovvero Periodic Depot Level Major Inspection Specification, in cui si specificano l’obiettivo del programma PDLMI - ovvero far sì che l’ispezione e la successiva revisione previste siano effettuate in modo tale da garantire l’integrità, l’affidabilità e la pronta disponibilità dell’aereo - e i lavori aggiuntivi o “addended works”. L’art.19 dal titolo “segretezza del contratto e sicurezza” così recita: “la seconda Parte stabilisce di attribuire a questo contratto la classifica di “segretissimo”, di non autorizzare mai la divulgazione delle informazioni che vi compaiono e del suo contenuto, nonchè la pubblicazione, conferma o lettura accurata da parte di chiunque in qualsiasi forma o veste, ad eccezione di quanto reso necessario dall’esecuzione dello stesso e nella misura strettamente consentita dalle leggi e dai regolamenti vigenti nel paese della Seconda Parte. La Prima Parte accetta tutte le limitazioni che la Seconda Parte potrà essere costretta ad imporre ai visitatori stranieri in conformità con le leggi e i regolamenti vigenti nella Repubblica Italiana”.

L’attività di esecuzione di questa commessa ebbe inizio in quello stesso 78 e termine nell’82. I C130 assoggettati a revisione sono stati una quindicina. Il materiale usato era stato sempre procurato dagli stessi libici. Tutte queste circostanze a detta di dipendente della società veneziana

addetto all'area di controllo qualità del prodotto (v. esame testimoniale Majorana Umberto, GI 03.11.91).

Gli accertamenti del S.I.S.MI divergono da tale ricostruzione. I primi libici a Venezia erano comparsi tra il 78 e il 79. Il contratto è durato sino all'85/86, ma gli ultimi Hercules non furono riparati perchè, per ragioni di embargo, le Aeronavali non reperivano più parti di ricambio. Negli ultimi tempi queste parti furono portate dai Libici stessi, i quali secondo voci correnti avevano smontato un Hercules in Libia e con le parti ricavate avevano ottenuto i pezzi necessari a Venezia. Le Aeronavali d'altra parte negli ultimi tempi s'erano affrettate a concludere i lavori con i Libici, giacchè avevano ricevuto dagli Americani una commessa per riparazioni agli Awacs e costoro non gradivano affatto la presenza dei Libici in quelle Officine. Il Servizio aveva accertato anche che su quegli aeromobili non venivano semplicemente compiute ispezioni o manutenzioni e riparazioni, bensì vere e proprie trasformazioni, e trasformazioni di rilievo, giacchè gli aeromobili venivano modificati da civili in militari. Si supposeva che venissero tolti i sedili passeggeri e fossero installate attrezzature per trasporto truppe, anche se non erano emerse prove di montaggio di armi e di altre apparecchiature come radar e macchine da ripresa cinefotografica (v. esame Lo Iodice Giuseppe, GI 12.11.91).

Il Servizio militare, sempre per mezzo del Centro di Padova - che aveva compiuto gli accertamenti di cui sopra - aveva soffermato la sua attenzione più che sugli aspetti tecnici di queste missioni alle Aeronavali, sulla qualità dei libici che raggiungevano e permanevano a Venezia e dintorni. Tre di essi erano praticamente residenti in zona, un capitano di nome Ali, e due sottufficiali; il primo alloggiava all'hotel "Ambasciatori" di Mestre, i restanti due abitavano al condominio "Elite" sempre di Mestre. Gli equipaggi che portavano i velivoli e li prelevavano alloggiavano in genere al detto "Ambasciatori"; d'estate, per un anno o due, a "Le Soleil" di Iesolo. C'erano poi dei personaggi importanti che compivano delle visite alle Aeronavali per seguire i lavori. Costoro scendevano al "Michelangelo" di Mestre. Tra gli altri un colonnello, "comandante di tutti i piloti libici" di nome Said Abdullah Mohamed Wershefani. Era costui un "pezzo grosso" trattato col massimo rispetto dai funzionari delle Officine Aeronavali, sposato con una tedesca dalla quale aveva avuto anche dei figli. Era arrivato, secondo la documentazione S.I.S.MI il 18 giugno 80 ed era sempre vissuto presso "Le Soleil" di Iesolo fino al 3 settembre successivo. In questo periodo s'era anche ricoverato all'ospedale "Al mare" di Venezia-Lido dal 7 al 14 agosto. Il 3 settembre era partito alla volta di Colonia in Germania. La

moglie era arrivata a Venezia il 21 giugno ed era ripartita per ignota destinazione il 7 agosto successivo. Tutti i pagamenti erano effettuati dalle Officine Aeronavali. Di fronte alla contraddizione tra quanto risultava da questi accertamenti e quanto era scritto sui registri dell'aeroporto di Venezia, secondo cui il comandante Abdullah era atterrato a Venezia con il C130 a sigla 117 il 17 giugno e ne era ripartito con il C130 a sigla 113 il 4 luglio seguente, il funzionario S.I.S.MI, che aveva riferito che gli accertamenti erano stati compiuti presso i registri e i portieri dell'albergo, non riesce a dare spiegazione, ribadendo quanto aveva già dichiarato e cioè che agli atti del Centro mancavano i documenti relativi proprio ai velivoli con sigla 113 e 117 (v. esame Lo Iodice Giuseppe, GI 12.11.91).

In effetti nella documentazione acquisita presso il Centro di Padova competente su Venezia, nessun riferimento si rilevava sui due C130 con sigle 113 e 117, salvo per il velivolo con sigla 113, che risultava aver avuto una autorizzazione allo scalo, ma relativa all'anno precedente (v. messaggio datato 06.07.89 in sequestro del 05.11.91). Anche in questo caso le coincidenze delle sparizioni di atti non manca di stupire.

I movimenti dei libici non erano certo controllabili per la particolare conformazione degli stabilimenti delle Aeronavali. Queste Officine avevano due varchi, uno detto "a piedi" sulla via Triestina, l'altro sulla bretella con le piste di Venezia-Tessera. Gli equipaggi libici generalmente uscivano dal varco "a piedi". Non v'è ricordo di dove avvenissero i controlli di polizia e doganali, ma con ogni probabilità non nell'area delle Officine. Ciò secondo il funzionario di questa impresa (v. esame Majorana Umberto, GI 13.11.91).

Secondo il S.I.S.MI l'accertamento sul numero di persone che componevano gli equipaggi o che comunque arrivavano con un determinato aereo libico veniva compiuto dalla Polizia di frontiera. Anche il Servizio però non era a conoscenza di dove questo controllo venisse compiuto, se presso i locali del posto di polizia o se presso i locali delle Officine Aeronavali. I libici dovevano essere assoggettati anche al controllo doganale, ma non emerge come e dove esso fosse effettuato. Costoro comunque erano di continuo assistiti dal personale delle Officine Aeronavali. Sempre a proposito dell'influenza dei libici veniva ricordato che il colonnello Abdallah riceveva, presso l'albergo "Le Soleil", funzionari della Piaggio, dell'Aermacchi, dell'Aeritalia. La fonte di queste notizie era stato Scarpa Pierluigi, dipendente delle Officine. Questi era molto considerato, si recava spesso a bordo degli Hercules in Libia e visitava zone militari riservate. Cadde in disgrazia in occasione di un'inchiesta americana, nel corso della quale egli avrebbe rivelato tutto quanto sapeva. Da qui il sospetto che egli avesse fatto o facesse il doppio gioco. S'accertò che,

operando nell'interesse delle Officine, era riuscito a prolungare la commessa (v. esame Lo Iodice Giuseppe, GI 12.11.91).

Da questa deposizione emergono i contrasti che sulla commessa si erano determinati a livello internazionale. Emerge altresì che negli Stati Uniti era stata condotta un'inchiesta sui rapporti tra Libici e Aeronavali. Emerge anche che i Libici entravano ed uscivano dall'Italia senza eccessivi o alcun controllo. Emerge infine che due C130 cioè quelli con sigla LAAF 117 e LAAF 113 avevano attirato particolare attenzione, al punto tale che i relativi atti al Centro di Padova erano scomparsi.

In vero tutti i voluminosi carteggi relativi a ciascun velivolo accolto presso le Aeronavali dovrebbero essere esaminati dettagliatamente e approfonditamente per accertare se i lavori indicati corrispondano o meno al vero e così determinarne la reale natura, se cioè con essi venissero o meno violati obblighi internazionali nei confronti di Paesi alleati od amici. Ma l'economia della presente motivazione non consente una tale complessa indagine. In questa sede appare utile - più oltre apparirà chiara tale utilità - verificare i lavori e i tempi di quel velivolo che doveva ritornare in Libia subito dopo l'arrivo del C130 del 17 giugno, cioè quello autorizzato per il 26 giugno, il LAAF 113, che è - lo si vedrà infra - un aeromobile diverso da quello con sigla LAAF 117, contrariamente a quanto poteva sembrare dalla richiesta dell'Ufficio Popolare Libico a Malta al Ministero degli Esteri dell'isola. Su questo aeromobile, un L382, i lavori iniziano il 20 novembre dell'anno precedente, cioè nel 79. Le operazioni compiute sono 433. Sono tutte succintamente descritte nell'indice "Riepilogo constatazione lavori" sino al 416 del 2 giugno 80. Il 25 giugno il cliente, cioè i libici, chiedono altri lavori, tra cui sostituzione di viti, dadi, rivetti, di ruota anteriore sinistra, verniciatura vano radio, revisione scarico orinato. Questi lavori appaiono eseguiti lo stesso 25. Sin dal 10 luglio non risulta nessun lavoro. Quel 1° luglio la sostituzione di una pompa a mano, il 2 successivo la sostituzione di una valvola selettiva carrello con funzionamento irregolare, il 3 la sostituzione della valvola cross-feed carburante non funzionante. I lavori necessari quali stimati dai tecnici della Aeronavali erano stati completati prima del 25 giugno e cioè in tempo rispetto alla data preventivata nella richiesta di autorizzazione al sorvolo della FIR maltese. Il 25 richiesta di altri lavori non si sa di quali tecnici del cliente, lavori di minimo rilievo al punto tale che vengono esauriti lo stesso giorno. Ed anche dal 1° al 3 luglio solo sostituzioni minime.

A seguito di accertamenti richiesti, la polizia giudiziaria comunicava due note conservate nel fascicolo "Officine Aeronavali" di Tessera dell'archivio di gabinetto della Questura di Venezia. La prima, datata 25

marzo 82, concerneva le indagini coordinate dalla Procura della Repubblica di Venezia, a seguito di un articolo apparso il 20 ottobre 81 sul giornale britannico "The Guardian", su un presunto traffico d'armi spedite dall'Inghilterra e dirette alla Libia, che sarebbero transitate per Venezia con documenti di accompagnamento falsi. Tali indagini non conseguirono risultati positivi, così come quelle sul presunto traffico via mare dal porto di Venezia di pezzi di ricambio di aerei Hercules C130 tra le Officine Aeronavali e la Libia. S'accertò solo che frequentemente aerei libici di vario tipo, tra cui Hercules C130, avevano fatto scalo presso le Aeronavali per essere revisionati o riparati, preceduti sempre dalle necessarie autorizzazioni ministeriali. L'altra nota, datata 18 luglio 83, della Prefettura di Venezia, riguardava altra indagine, svolta dai carabinieri di Mestre, a seguito di rogatoria internazionale della Procura Distrettuale della Corte del Nord Illinois sulle attività e le operazioni intercorse nel periodo 10 novembre 80 - 15 dicembre 81 tra le Officine Aeronavali e il Governo libico, in ordine alla manutenzione degli Hercules C130 dell'Aeronatica libica acquistati dal Governo americano (v. rapporto della Questura di Venezia in data 12.11.91). S'accertava altresì che certo Scarpa Pierluigi sarebbe stato il collegamento tra le Officine Aeronavali e il personale militare libico. Su di lui si sarebbero attivati anche i Servizi di informazione statunitensi, al punto tale che lo stesso Scarpa avrebbe manifestato più volte il timore di essere eliminato da questi Servizi. Subito dopo l'embargo al Paese africano lo Scarpa era stato trasferito in Germania e quindi in Francia; ma nonostante questo allontanamento egli aveva continuato a temere per la propria incolumità. S'accertava anche che pure dopo l'embargo alla Libia, presso le Aeronavali si sarebbe continuato ad effettuare lavori su aerei libici (v. rapporto della Questura di Venezia del 2.12.91).

Di rilievo sulla vicenda un appunto inviato dalla Prefettura di Venezia al Ministero dell'Interno, nel quale si riferiscono le seguenti circostanze: "Dopo l'avvento al potere del colonnello Gheddafi ed il conseguente "embargo" con gli Stati Uniti, per la Libia sorgeva il problema del deterioramento e quindi della manutenzione degli undici Hercules C130 acquistati in precedenza dall'America. Per superare gli ostacoli emergenti, il governo libico, tramite alcuni suoi rappresentanti (in parte dei servizi segreti), riusciva, tra l'altro, a far corrompere un dipendente della "Tencom Corporation", tale Donal Malson di Chicago - ora detenuto in America - il quale faceva giungere in Italia i pezzi di ricambio dei suddetti velivoli servendosi della società "Aero-Dienst" di Norimberga della Germania Occidentale. Nel frattempo veniva stipulato dalla Libia un contratto con le "Officine Aeronavali" di Venezia, denominato "Socialist People's Libyan

Arab Jamahirija”, per la manutenzione degli aerei civili L. 100, identici nella struttura, nella misura e nei mezzi di propulsione ai C130 militari.

Pertanto, le forniture occorrenti per le riparazioni degli Hercules C 130, venivano spedite dall’Aero-Dienst di Norimberga alle “Officine Aeronavali”, in casse sigillate, sulle quali veniva impresso il nominativo del cliente libico indicato con le sottonotate denominazioni: - Libyan Arab Airline (UAAL); - United African Airline; - Libyan Arab Air Forces. Il plenipotenziario del cliente libico, tale Najmeddin El Yagzi, tenente colonnello della “LAAF” (Libyan Air Arab Force), deceduto successivamente in Africa in seguito ad incidente aereo di uno dei C130 in questione, venuto più volte presso l’hotel “Ambasciatori” di Corso del Popolo di Mestre, otteneva su ogni invio di fornitura il beneplacito da certo Ali Abdul Aziz, dimorante saltuariamente nel citato hotel, nella qualità di intermediario e tramite il Governo libico.

Presso le “Officine Aeronavali” ove risulta siano stati riparati, in tale periodo, sette Hercules C130, i velivoli giungevano come aerei civili tipo L. 100 e dopo la rimessa in efficienza riassumevano l’originaria tipologia venendo riverniciati, a richiesta del cliente, e restituiti nella veste di C130 con i contrassegni dell’Aeronautica Militare libica.

Altro personaggio comunque interessato alla vicenda sarebbe stato il colonnello Yanisch, direttore del commissariato libico, che avrebbe tenuto rapporti con la Direzione delle Officine, via telefono, da Tripoli.

Il 1° luglio 83, presso la Procura Generale della Repubblica di Venezia, alla presenza del Sostituto Procuratore Generale, dr. Giancarlo Tiribilli, degli assistenti del Procuratore Distrettuale degli Stati Uniti in Chicago (tali Walter Tarun e Louis Felipe Sanchez) nonché degli avvocati Albrose Miles per la “Tencom Corporation” e Michael Nash per Donald Malson, furono interrogati a futura memoria: - Scarpa Pierluigi, nato a Venezia il 16 agosto 34, impiegato presso le “Officine Aeronavali” dal 1° settembre 55 al 10 giugno 83 e, dal 2 giugno 83 alle dipendenze della ditta “Donier” presso l’Aeritalia di Monaco (sarebbe direttore di un programma di accordi nell’ambito NATO). Il teste ha asserito di aver conosciuto El Yagzi nel settembre del 1979 e di essersi recato più volte in Libia per la liquidazione delle fatture afferenti alle riparazioni effettuate. Ha ammesso di aver tenuto rapporti con la Libia tramite il telex delle “Officine Aeronavali”, mentre per contattare la “Tencom Corporation” si era servito del telex dell’hotel “Ambasciatori” ed ha confermato infine che i velivoli, venivano restituiti con i contrassegni militari.

- Perretti Giuseppe, nato a Venezia il 14 dicembre 24, direttore generale delle “Officine Aeronavali” dal 72 all’81.

La squadra di PG della Compagnia CC. di Mestre, in esecuzione dell'ordine di sequestro emanato dal Pretore, in adesione alla richiesta del Procuratore della Repubblica per il distretto del Nord Illinois e con l'ordinanza della Corte d'Appello di Venezia, procedette all'acquisizione e reperto della sottonotata documentazione rinvenuta presso gli uffici delle "Officine Aeronavali": a. 10 cartellini contenenti documentazione commerciale, lettera di vettura aerea ed altro, relativa ad aereo C130 dell'Aeronautica Militare Libica, recante il numero di matricola 112; b. 21 cartelle contenenti documentazione commerciale, lettere di vettura aerea ed altro, riferite all'aereo C130 dell'Aeronautica Militare Libica, recante il numero di matricola nr.8; c. 3 cartelline relative a corrispondenza varia concernente i suddetti C130 (v. rapporto Prefettura Venezia, 18.07.83).

Nella documentazione sequestrata veniva rinvenuto un documento delle Officine Aeronavali, che consentiva di accertare con sicurezza la cessazione del rapporto con i libici. Si trattava di una lettera a firma del Direttore Generale delle Aeronavali, tal generale Roda indirizzata al Ministero della Difesa Costarmaereo - 5° Reparto - Ufficio Awacs, alla cortese attenzione del colonnello Brandi, lettera datata 5 agosto 86, nella quale si riferisce che il velivolo C130 della LAAF con serial number 115 e "quant'altro di proprietà della Forza Aerea cui il velivolo appartiene hanno definitivamente lasciato lo stabilimento delle Officine Aeronavali di Venezia e di conseguenza non è più presente presso detto stabilimento alcun rappresentante incaricato di seguire le lavorazioni". Si assicura poi che le Officine "non hanno in essere o in divenire alcun altro contratto con il medesimo cliente".

Il rapporto è durato perciò molto più a lungo di quanto si asserisce. Era un rapporto a conoscenza del Ministero della Difesa e dell'Aeronautica Militare. La sua cessazione, come l'allontanamento di tutti i libici - ma per una sorta di riverenza mai si fa il nome del cliente nè si parla di libici - viene portato a conoscenza di un ufficio Awacs, che di certo sovrintendeva a quella commessa di cui s'è parlato e la cui esecuzione era condizionata alla scomparsa di ogni presenza libica negli hangar di quelle Officine. Il rapporto con i libici è durato comunque ben oltre gli embargo decisi nei confronti del Paese nord-africano.

Si accertava anche che dipendenti delle Aeronavali - oltre i termini della commessa - si erano recati a Tripoli nel marzo 81 per visionare un Fokker 27 incidentato e quindi, sempre per questo Fokker, a Napoli-Capodichino per verificare attrezzature occorrenti per le riparazioni. Si accertava altresì che numeroso personale dell'Aeronautica Militare libica aveva soggiornato a Napoli in alberghi di prima categoria. Si accertava

infine che dieci dipendenti delle Officine erano stati per circa un mese presso l'aeroporto di Sebha nel 1982 per riparazioni all'S/N 115 (v. rapporto DCPD del 16.01.92).

7. L'inchiesta statunitense.

Quest'Ufficio per completezza dell'indagine richiedeva con rogatoria agli USA gli atti e gli esiti del detto procedimento della Corte del Nord Illinois. Risultava così, dagli atti trasmessi del Dipartimento di Giustizia, che gli Stati Uniti d'America avevano proceduto contro Tencom Corporation, conosciuta pure quale Tencom Medium Sulyak, - in questo Paese si può procedere anche contro soggetti diversi dalle persone fisiche - Donald Malsom e Najmeddin A. Elyazgi conosciuto pure quale colonnello o capitano Elyazgi.

I fatti erano i seguenti: fra il novembre del 1980 e il settembre del 1981, la società Tencom e i suoi dirigenti, Medium Sulyak e Donald Malsom, nell'ambito di una convenzione con Najmeddin A. Elyazgi, avevano esportato pezzi per aerei dagli Stati Uniti, senza la licenza richiesta dal Dipartimento di Stato e dal Ministero del Commercio. Avevano spedito questi pezzi dagli Stati Uniti alla Germania, dichiarando alla dogana americana che si trattava di pezzi per aerei non militari (per cui non era necessaria la licenza di esportazione) destinati a ditte di Norimberga e Francoforte. L'atto di accusa affermava che gli imputati ben sapevano che per la spedizione delle merci erano richieste le licenze di esportazioni dagli Stati Uniti, che si trattava di spedizioni di pezzi per aerei militari e che la destinazione delle spedizioni era la Libia. Gli imputati si erano messi d'accordo con ditte tedesche (Aero-Dienst e Emo-Trans) che dovevano ricevere e rispedire i pezzi alla Libia o a Venezia; ed erano a conoscenza che quei pezzi venivano montati su aerei Hercules C130 dell'Aeronautica libica. Gli imputati avevano nascosto al Governo americano i loro rapporti con lo Stato libico, ed aperto conti presso la Banca Hypo di Norimberga per ricevere versamenti per i pezzi consegnati alla Libia e a Venezia, Italia.

I reati: la congiura, false dichiarazioni, esportazione di munizioni senza licenza, esportazione di merce senza licenza. Gli addebiti in fatto: gli imputati avevano violato la legge e si erano accordati ad esportare equipaggiamento militare a violazione degli articoli 22 U.S.C. 2778 e 40 U.S.C. App. 2410, e si erano altresì accordati per rendere dichiarazioni false ad organismi statali o funzionari dello Stato. Tencom e Malson avevano

violato la legge, avendo trasmesso dichiarazioni di esportazioni al Governo degli Stati Uniti che falsificavano gli articoli spediti e le destinazioni delle spedizioni. Gli imputati avevano violato la legge avendo esportato dagli Stati Uniti i motori per gli aerei Hercules C130 senza la licenza di esportazione rilasciata dal Dipartimento di Stato degli Stati Uniti. Così la Tencom e la Malsom, avendo esportato pezzi per aerei militari in Germania per la successiva spedizione in Italia e alla Libia compresi nell'elenco del contratto delle merci, senza la licenza avevano violato anch'esse il paragrafo n. 2410.

La imputata Tencom Corporation aveva come oggetto principale della sua attività il commercio di pezzi per aerei nuovi e residuati, per linee e compagnie aeree commerciali e militari, e sede sociale a Northbrook, Illinois. La Tencom spediva e riceveva comunicazioni per telex ai numeri 206368 Tencom CGO e 210076 Tencom CGO. L'imputato Medim Sulyaknere era il presidente, direttore generale e unico azionista ed era coinvolto in vendite, acquisti e spedizioni internazionali. L'imputato Donald Malsom era il vice presidente della Tencom, addetto alle vendite, agli acquisti e alle spedizioni, con funzioni di direttore della Tencom nelle assenze di Sulyak dalla sede. L'imputato Najmeddin A. Elyazgi era un colonnello dell'Aeronautica libica responsabile delle parti necessarie alla riparazione e alla manutenzione degli aerei C130 Hercules dell'Aeronautica libica. Elyazgi mandava e riceveva comunicazioni per telex per il tramite del circuito telex dell'Aeronautica libica, numero di telex 20433 El Jala Ly. Era anche capitano delle compagnie aeree Libyan-Arab Airlines e pilota dei velivoli Jet Star 5A-DAR e Jet Star 5A-DAJ, aerei non militari a disposizione delle autorità statali libiche.

Essendo deceduto tra i dirigenti delle Aeronavali il Perretti direttore delle Officine Aeronavali dal '72 all'81 ed apparendo irreperibile il direttore commerciale Fregonese, si procedeva all'escussione del solo Scarpa. Le sue dichiarazioni, cui sopra si è accennato, appaiono a tal punto di interesse che devono essere riportate integralmente. "Sono stato sottoposto a procedimento penale negli Stati Uniti, ma non so quale esito abbia avuto quella procedura. Ricordo che il magistrato americano presente alla rogatoria mi disse che io per gli Stati Uniti ero colpevole e che se fossi andato in quel Paese sarei stato arrestato e avrei subito un processo. Il Pretore di Mestre alla fine dell'interrogatorio, che durò dalle 08.30 alle 18.30, mi disse che secondo l'ordinamento italiano egli mi assolveva in quanto io avevo agito nell'interesse della ditta e non a scopi di lucro personale. In effetti le distinte di consegna del materiale erano intestate a me per evitare i divieti dell'embargo nei confronti della Libia. Ciò veniva fatto d'accordo con il direttore generale delle Officine Aeronavali, che all'epoca

era l'ing. Giuseppe Perretti di Venezia. Si operava in questo modo, perchè altrimenti le Aeronavali avrebbero perso una entità di lavoro “da chiudere i battenti” e mandare in cassa integrazione più di trecento persone. Veniva usato il mio nome, giacche in questo modo io all'arrivo della merce, personalmente la ricevevo e la indirizzavo in un magazzino a parte, diverso da quello generale, chiamato magazzino Libia. Gli spedizionieri erano stati da me personalmente avvisati e immediatamente, all'arrivo di queste merci, me lo riferivano ed io procedevo allo smistamento di cui ho detto. Nessuno poteva sballare queste casse senza mio ordine e la mia presenza. Noi a nostra volta eravamo controllati da un capitano e da un maresciallo dell'Aeronautica libica. C'è anche da precisare che il materiale destinato al magazzino Libia era di proprietà dei libici e non entrava nella disponibilità delle Officine, come il resto delle merci che veniva accantonato nel magazzino generale. Il capitano si chiamava Mohamed Abdhallah Aziz; ha risieduto a Venezia fino all'87. Il sottufficiale cambiava quasi ogni anno. All'inizio abitavano in un residence a Mestre, sito in via Corte Marghera, da dove sono stati cacciati via perchè si facevano il thè sui tappeti e i loro bambini avevano mezzo distrutto l'appartamento. In seguito hanno abitato a Iesolo, in appartamenti che però non so dove fossero siti. Questi libici hanno dato un'infinità di fastidi. Ero l'unico che conoscevano. Ero stato più volte in Libia. Mi chiamavano per qualsiasi cosa. Come una volta che uno era stato colto sul fatto per furto in un supermercato o come quando un altro s'era comprato una Mercedes e aveva lasciato il mio nome al commerciante per il saldo del prezzo.

Non abbiamo mai avuto problemi di tangenti con i libici. Io ero il braccio destro e il confidente del direttore; non dipendeva da nessun altro. Con Perretti c'era un accordo secondo cui noi non dovevamo dar nulla ai libici, nè tangenti, percentuali o altro. Eravamo d'accordo sul punto che erano i libici ad aver bisogno di noi, più che il contrario. I libici “li tenevamo per la gola”, perchè essi per effetto dell'embargo non potevano rivolgersi a nessun altro Paese. Solo con noi s'era riusciti a trovare questa strada. Loro, i libici, si pagavano i pezzi, e questi pezzi venivano mandati a noi in conto lavorazione. A noi non interessava altro. Noi i pezzi li ricevevamo direttamente dagli Stati Uniti ed anche attraverso altri Paesi. La maggior parte dei pezzi veniva attraverso una ditta tedesca, che revisionava pezzi per il velivolo C130 e faceva manutenzione per altri tipi di velivolo. La cosa strana era che essi non avevano C130 in revisione. Anche questo passaggio attraverso la ditta tedesca potrebbe essere spiegato come un meccanismo per eludere l'embargo. I pezzi che venivano direttamente dall'America, erano mandati da un rivenditore, mai dalla Lockheed. La Lockheed era

strettamente sottoposta all'embargo. Questo rivenditore americano fu sottoposto a procedimento penale in America ed anche condannato. L'ho incontrato un paio di volte; una in Libia, un paio qui a Venezia. Non mi ha mai detto come riusciva ad eludere l'embargo. Con ogni probabilità attraverso la corruzione di funzionari delle dogane. Ho sempre parlato solo con questo signore; non conoscevo altri della società, che aveva sede a Chicago nell'Illinois.

Io posso parlare sino a dicembre 80. Successivamente a questa data è subentrata l'Aeritalia, che mi ha estromesso dal programma Libia e mi hanno trasferito in Germania. Sino a quando ci sono stato io, posso escludere che siano state effettuate trasformazioni degli aerei dell'Aeronautica Militare Libica da civili a militari. Non so dire se al tempo dell'Aeritalia siano state compiute militarizzazioni di aerei libici. Aziz non poteva essere contattato da nessuno del personale delle Aeronavali eccetto che da me, per ordine espresso del direttore generale Perretti. Aziz dipendeva direttamente dal colonnello Naymeddin Elyazgi, dell'Aeronautica Militare Libica, responsabile del settore velivoli trasporti della predetta Aeronautica Militare. Era pilota. Era stato addestrato in Germania. Era anche il pilota personale di Gheddafi, almeno così mi disse. Fuggì, prima dell'83, dalla Libia. Dico 83 perchè quello è l'anno del processo americano. Fuggì negli Stati Uniti, perchè era un agente della CIA. In America aveva un ranch.

L'Aeronautica Militare libica disponeva di una flotta di dieci C130. Il Governo libico ne aveva comprati 18 direttamente dalla Lockheed. Le consegne sono iniziate nel 75. Per effetto dell'embargo, che mi sembra sia del 76, ne rimasero otto a Marieta in Georgia. I libici ne comprarono poi uno da una ditta privata americana. Si trattava di un L100. Di questi undici uno era caduto in Etiopia, tre sono stati sequestrati nell'81 in Brasile per trasporto di armi dalla Libia ad un Paese del Centro America, con ogni probabilità il Salvador, a quell'epoca in guerra civile. Il contratto tra le Aeronavali e la Libia fu stipulato nel 77. Non ricordo i nomi del Presidente e dell'Amministratore delegato, che era un ex Aeritalia di Torino o un ex Fiat. Il contratto fu sicuramente portato a conoscenza delle Autorità politiche. Io chiesi a Perretti su come avremmo fatto con l'embargo. Il direttore mi disse che “erano d'accordo”. Solo quando l'America ha cominciato a far la voce grossa, tutti si sono tirati indietro e la colpa è rimasta solo alle Aeronavali.

Il contratto firmato nel 1977 prevedeva il PDLMI cioè il Periodic Depot Level Major Inspection - di n.10 velivoli C130 provenienti dall'Aeronautica Militare. La differenza tra il C130 e L100 era nella presenza di due portelloni per paracadutisti ai lati della fusoliera e due finestrini, nella cabina di pilotaggio lato comandante, per vedere il suolo, nel

C130. Un velivolo arrivò con il sistema Tacan montato, che venne tolto in quanto quel sistema non serviva in Libia. I C130 ed L100 sono aerei da trasporto. Noi abbiamo aggiunto delle panchine in tela fabbricate artigianalmente; servivano per trasportare persone che potevano essere paracadutisti oppure pellegrini diretti alla Mecca per il Hajji. All'interno del C130 potevano essere stivati credo, al massimo due carri armati.

Conosco la Libyan Arab Airlines che è la compagnia di bandiera; non conosco la United African Airlines che potrebbe essere una compagnia interna. Il contratto era stipulato con l'Aeronautica Militare per velivoli militari. In quei velivoli non ho mai visto armi. Non abbiamo mai montato apparecchiature che ne aumentassero le potenzialità belliche. Ripeto che fino all'80 presso le Officine Aeronavali non sono state effettuate delle aggiunte di apparecchiature belliche a bordo dei velivoli libici sottoposti a manutenzione.

Nel 1978/79 mandammo una squadra di operai in Libia per riparare un C130 che aveva avuto un incidente asseritamente durante il rullaggio con un altro velivolo. Aveva un taglio netto sulla fusoliera prodotto, mi dissero, dall'elica di un altro aereo.

Il colonnello Elyazgi veniva in Italia spesso. Era lui stesso che ritirava i velivoli che avevano finito la manutenzione. In quelle occasioni gli veniva dato l'elenco dei pezzi necessari alla revisione del velivolo.

I motori della ditta Allison venivano revisionati da una ditta inglese, la Field Service; non sono in grado di dire in che modo tale ditta eludesse l'embargo. Ci venivano restituiti per mezzo di camion, che arrivavano da un luogo vicino Londra.

Dal '77 all'80 sono stato in Libia circa venti - trenta volte. Generalmente andavo con la compagnia Alitalia; se andavo con i loro velivoli seguivamo la seguente aerovia: Venezia-Trasimeno-Roma e raggiungevamo la Sicilia tra Messina e Palermo; si passava sopra l'isola di Malta e quindi si giungeva all'aeroporto militare di Tripoli. Seguivamo le aerovie civili, fruivamo della radio-assistenza civile mediante normali radio, trasponder e piattaforma pilota come nella normale navigazione. Durante tali navigazioni non venivamo seguiti da nessun velivolo, o almeno io non me ne sono accorto; prima di partire preparavamo il normale piano di volo, che veniva secondo le normali vie autorizzato.

Portavo gli ordinativi del materiale anche all'estero. Ricordo che una volta a Bordeaux incontrai detto Elyazgi mentre ritirava un Falcon 50 e discutemmo sul programma di lavoro da effettuare al velivolo che doveva essere sottoposto a manutenzione. Negli ordinativi del materiale esisteva un rapporto a tre: io ero l'interlocutore da un lato, il capitano Aziz e il

colonnello Elyazgi dall'altro. Quando non riuscivo ad inviare via telex l'ordinativo del materiale lo consegnavo ad Aziz che lo inviava con mezzi propri, forse tramite l'Ambasciata. Non ricordo di aver mai consegnato ordinativi di materiale al colonnello Elyazgi all'estero. Con Elyazgi parlavamo sempre e soltanto dei velivoli militari, non facevamo mai riferimento alle compagnie civili. Emettevo delle fatture indirizzate alla LAAF per il conto della manutenzione. Non sono a conoscenza di fatture diverse emesse dalle Officine Aeronavali indirizzate ad altre ditte per conto della LAAF. I pagamenti alle ditte estere venivano effettuati dalla Libia. Una volta incontrai per caso, il proprietario di quella ditta americana, del quale ricordo il nome, tale Nadin, in Libia nell'ufficio di Elyazgi. Tale Nadin, di origine turca, era il proprietario della ditta americana che forniva i pezzi di ricambio; mi diede 10.000 dollari, a titolo personale come regalo per le mie prestazioni. Informai il mio direttore superiore, il direttore Perretti di tale "regalo"; egli mi disse di non parlarne con altri della ditta". (v. esame Scarpa Pierluigi, GI 20.07.93).

Nel successivo verbale così continuava "vorrei precisare, prima di iniziare con le domande, che io ero un impiegato di VI° livello. Mi sono definito "focal point", cioè punto di contatto, soltanto per il contratto con i libici; non seguivo altri contratti. Il materiale arrivava alla mia attenzione, ma non era diretto a me personalmente; questo meccanismo serviva per smistare il materiale, all'interno dei magazzini delle Officine. Nella storia delle Officine Aeronavali quello con la LAAF è stato il contratto di maggiori dimensioni; quello che ha permesso di non mettere in cassa integrazione gli operai.

Era una prassi normale, o almeno non eccezionale che il materiale arrivasse alla mia attenzione. Credo che tale modalità fosse utilizzata da molte ditte, fatta proprio allo scopo di non confondere il materiale con altro della ditta. Uno dei motivi per i quali si utilizzava tale modalità era che il materiale era di proprietà del cliente, nella fattispecie della LAAF. Non posso sapere se veniva utilizzato anche materiale delle Officine Aeronavali; io ero a conoscenza che il materiale utilizzato era soltanto quello che era immagazzinato in quel posto a loro riservato. Il materiale arrivava in temporanea importazione, cioè non si pagavano tasse sul materiale perchè era destinato alla riesportazione. Non ricordo di quali ditte di spedizioni si servissero le Officine Aeronavali per inviare il materiale da revisionare all'estero; che io ricordi i motori, le eliche, ecc. venivano smontati ed inviati in Inghilterra per i controlli; non ricordo il nome della ditta inglese. Il contratto non era stato stipulato con noi; ma direttamente dai libici. Anche il corriere era inglese. I pezzi venivano acquistati dai libici direttamente; noi

non avevamo contatti con i fornitori; il materiale arrivava via aerea con i velivoli che venivano dalla Libia oppure via terra mediante una ditta tedesca che si occupava soltanto di spedizioni. Il materiale arrivava “No Cost”, cioè già pagato.

Vorrei però precisare che tutto veniva deciso dai miei superiori, cioè dal Direttore Generale e dal Direttore Commerciale che facevano delle riunioni con i libici. In seguito mi veniva richiesto da Caprani, Fregonese, e Treere di collaborare con i libici. Fregonese era Direttore Commerciale, è tuttora vivo, ma non so dove abiti. Il Direttore Generale era Perretti; è deceduto. Anche Treere è morto. Il contratto con la LAAF comprendeva anche i velivoli civili, quindi anche i velivoli della United African Airlines. Incontravo Elyazgi soltanto per informarlo dello stato dei lavori, non gli ho mai passato ordinativi di materiale. Non ricordo di aver mai dichiarato di aver passato ordinativi di materiale ad Elyazgi all'estero, forse l'ho fatto durante il mio colloquio con i procuratori americani, ma non ricordo tale circostanza, anche perchè non corrisponde a verità. Nel periodo in cui erano in manutenzione i velivoli libici, le Officine Aeronavali si occupavano della manutenzione anche di velivoli di altre compagnie. Mi sembra di ricordare anche velivoli della Marina Americana. Che io ricordi però il sistema dell'immagazzinaggio del materiale distinto per i libici, non veniva utilizzato per gli altri velivoli. Io trovavo tale sistema ottimo e non mi sono mai posto la domanda del perchè tale sistema fosse utilizzato soltanto per la LAAF. Ora mi sembra strano, ma ripeto che ero soltanto un impiegato di VI° livello e ricevevo ordini.

A bordo dei velivoli non venivano montati sistemi bellici. Tant'è che quando arrivavano velivoli, in particolare C130, con montato il sistema Tacan, veniva smontato in via definitiva. Non sono a conoscenza di lettere o richieste di Abdulaziz di controllare tale sistema; per quanto mi riguarda veniva tolto e non rimontato; non posso sapere se una volta smontato veniva spedito ai libici. Tale sistema di navigazione non serviva per il volo di tali velivoli in Libia; non posso sapere se serviva per delle navigazioni in altri Paesi.

Dalle indagini degli USA sulla Tencom e i suoi rapporti con la Libia ebbi conoscenza quando il colonnello Elyazgi disse che c'erano dei problemi per gli approvvigionamenti di materiale con tale ditta; successivamente venni contattato dai magistrati americani che vollero parlare soltanto con me, senza parlare con Perretti, Caprani ed altri delle Officine Aeronavali. Vorrei precisare che tale episodio avvenne dopo il 1982, mentre io ero in Germania per lavoro.

Prima del mio colloquio con i magistrati americani venni contattato via telefono da una persona del Dipartimento di Stato americano, il quale mi tenne per cinque ore al telefono per farmi le stesse domande che la S.V. ora mi pone. Ricordo inoltre che nello stesso periodo in cui erano in manutenzione i velivoli libici, c'era in lavorazione un C130 della Southern Air Transport ed era noto a tutti che si trattava di un velivolo della CIA. Questo velivolo veniva usato per operazioni in Iran e fu impiegato per l'evacuazione degli americani all'atto dell'avvento al potere di Khomeini.

Nel 1981 venne stipulato con gli USA un contratto per la manutenzione degli Awacs; in quell'anno furono stipulati gli atti preliminari; solo dopo la fine del contratto con i libici iniziò la manutenzione di tali velivoli, credo fosse nel 1984. Per circa 30 anni ho avuto il nulla osta italiano; successivamente mi venne dato, per i lavori sugli Awacs, il nulla osta NATO di massimo livello, il Top-Top-Secret; tutto questo perchè portavo documentazione classificata. Trasportavo tali documenti principalmente dalla Germania dove venivano costruiti gli Awacs. Gli Awacs venivano costruiti a Monaco, cioè in tale città venivano trasformati i Boeing 707.

La durata media delle lavorazioni sui velivoli libici era undici mesi. Dopo il 1981, quando subentrò l'Aeritalia alle Officine Aeronavali, alcune manutenzioni vennero effettuate a Napoli; inoltre, per sentito dire, l'ultimo velivolo libico venne inviato a Napoli per permettere l'arrivo a Venezia degli Awacs.

Ricordo che Abdulaziz venne a conoscenza della caduta del MiG libico dai giornali; non posso esserne certo; si mostrò soltanto addolorato per la morte del connazionale; non tentò di fornire alcuna spiegazione sulle ragioni che portarono il MiG sulla Sila.

In base alle mie conoscenze personali credo che tale velivolo sia caduto per mancanza di carburante. Probabilmente partendo da Tripoli o dalla Sirte, il pilota perse l'orientamento. Oltre alla ipotesi della fine del carburante non feci altre ipotesi sulla caduta del MiG.

Durante i voli prova dei velivoli libici in manutenzione alle Officine Aeronavali, venivano impiegati dei piloti dell'Aeronautica Militare Italiana, che venivano dalla 46^a Brigata di Pisa. Nel tempo della manutenzione dei velivoli libici erano spesso presenti presso le Officine Aeronavali anche degli ufficiali americani che seguivano i velivoli della Marina USA in manutenzione presso di noi; in tali circostanze i libici e gli americani socializzavano” (v. esame Scarpa Pierluigi, GI 16.11.93).

Tali vicende non potevano non essere a conoscenza dell'Ambasciata americana a Roma. Ed infatti essa ne era a conoscenza da tempo, prima sia della caduta del DC9 che dell'inchiesta dell'AG del Nord Illinois. Coe, di cui s'è già detto sopra, interrogato in merito nel corso dell'esecuzione della commissione rogatoria agli Stati Uniti datata 20 gennaio 92, ha dichiarato di esser venuto a sapere, per la sua posizione nell'ufficio dell'Addetto militare aeronautico, che presso le Aeronavali di Venezia si provvedeva alla militarizzazione di C130 provenienti da varie parti del mondo, tra cui gli Stati Uniti, in favore dell'Aeronautica Militare di Libia. Aveva visitato le Officine e aveva constatato queste operazioni di trasformazione dei velivoli. Questa visita era avvenuta nel febbraio dell'80, tra il 25 ed il 29 di quel mese. Ha aggiunto di non essere stato a conoscenza del fatto che durante lo svolgimento del summit del G7 a Venezia nel giugno 80 e la presenza in quella città del Presidente degli Stati Uniti, contemporaneamente vi fossero in pratica sullo stesso aeroporto C130 e personale dell'Aeronautica libica e il "number one" e militari statunitensi. Della questione s'era occupato il suo capo, Biankino, che aveva seguito il Presidente a Venezia. Egli non era a conoscenza dei nominativi dei libici dislocati a Venezia per le opere ai C130 (v. esame Coe, GI 10.03.92).

Dalla copia di una sua agenda per l'anno 80, trasmessa in risposta sempre rogatoria, emergeva con chiarezza il suo viaggio a Venezia tra il 25 ed il 29 febbraio a conferma di quanto dichiarato (copia dell'agenda inviata dal Dipartimento di Giustizia con nota in data 17 marzo 93).

Questi fatti, anche a prescindere dalle edulcorazioni menzognere di Scarpa, mostrano, senza alcuna necessità di commento, come si riuscisse ad eludere gli embargo, addirittura contribuendo alla dotazione militare di un Paese potenzialmente ostile e comunque boicottato dagli Alleati - anche se non pochi tra di essi mantenevano condotte analoghe alle nostre in nome del principio a parole spesso vituperato, ma nei fatti strettamente applicato, degli affari ad ogni costo, ammantato negli ultimi tempi da nobili finalità come quella di non buttar gente sul lastrico o metterla in cassa integrazione. Elusione degli obblighi internazionali sotto gli occhi dell'Alleato maggiore. Senza alcun timore di reazioni, anche processuali con provvedimenti di cattura, com'era successo negli Stati Uniti.

8. I sorvoli nelle nostre FIR.

Sulla base di quanto acquisito a Malta venivano compiute indagini presso la Direzione Generale dell'Aviazione Civile per accertare l'esistenza di documentazione concernente voli su aeroporti italiani e sorvoli nello spazio aereo nazionale.

In effetti con la legge n.411/77 "Istituzione di una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta" anche nel nostro Paese vige un tributo per l'uso delle installazioni e del servizio predetto, cui sono assoggettati i voli internazionali per la parte di volo che si svolge nello spazio aereo nazionale, cioè quello spazio entro il quale lo Stato italiano fornisce il servizio di assistenza al volo (art.1). A tale tassa sono assoggettati tutti gli aeromobili in servizio commerciale, a qualunque Paese appartengano. Ne sono esclusi gli aeromobili nazionali e stranieri di Stato o in servizio di Stato (art.7). Il Ministero della Difesa, che all'epoca del fatto sovrintendeva all'Ente preposto al controllo del traffico aereo ovvero l'Ispettorato delle Telecomunicazioni e dell'Assistenza al Volo, comunicava alla Direzione dell'Aviazione Civile i dati relativi ai voli da assoggettare alla tassazione (v. esame Lopez Claudio, GI 22.10.91).

Per la rilevazione dei dati ai fini della tassazione di sorvolo presso ogni RIV venivano selezionate la prima e l'ultima strip. Se un volo interessava più RIV veniva rilevato un numero di strips pari al doppio delle RIV interessate. Questi dati venivano trascritti su schede riepilogative giornaliere, sulle quali erano riassunti i seguenti elementi: 1) tipo di volo (in arrivo, in partenza, tratta nazionale di volo internazionale, sorvolo); 2) orario effettivo di entrata nello spazio aereo controllato (o di partenza dall'aeroporto nazionale); 3) punto geografico di entrata e punto di uscita (desunti dalle indicazioni sulla rotta seguita); 4) nominativo del volo; 5) tipo di aeromobile; 6) aeroporto di partenza e aeroporto di destinazione.

Le schede venivano inviate al Centro Elettronico Unificato delle Ferrovie dello Stato, che le inviava alla perforazione presso le società private collegate. In esito ogni strip diventava una scheda perforata. Dalle schede si faceva il calcolo delle unità di servizio, che era il moltiplicatore della tassa, e delle tasse effettivamente da pagare, che si otteneva moltiplicando le unità di servizio per il coefficiente unitario di tassazione (v. esame Cimarelli Vincenzo, GI 16.11.91).

Presso la Direzione dell'Aviazione Civile per effetto di sequestro si acquisivano per il mese di giugno 80: 1) tutte le note di accertamento emesse nei confronti delle compagnie aeree; 2) un tabulato delle strips che non avevano prodotto tassazione perchè errate o incomplete; 3) un tabulato contenente i voli esenti da tassa, come quelli militari o di Stato ed i voli di

privati non individuati a fine della emissione della nota di accertamento. Per il mese di luglio: 1) un tabulato dei calcoli analitici, corrispondenti alle note di accertamento; 2) un tabulato delle strips errate; 3) un tabulato di voli esenti e dei privati sconosciuti.

Si acquisiva anche un tabulato delle distanze ortodromiche in chilometri tra i punti significativi dello spazio aereo italiano consistente in una codifica dei punti di confine sulle aerovie dello spazio aereo e una codifica degli aeroporti.

Questi tabulati venivano formati secondo la seguente procedura: presso ciascun Centro di Controllo Regionale - in sigla FIR ovvero Flight Information Region, in inglese, oppure RIV, Regione Informazione Volo, in italiano; all'epoca del disastro di Ustica, quattro, ovvero Milano-Linate, Padova-Monte Venda, Roma-Ciampino e Brindisi - si compilavano delle "strisciole di progresso volo" dette comunemente strips, sulle quali venivano indicati i seguenti elementi: 1) l'orario di passaggio dell'aeromobile, stimato ed effettivo; 2) il nominativo del punto di radioassistenza sorvolato; 3) la quota assegnata all'aereo; 4) il nominativo del volo (compagnia Aerea e numero ovvero marche di immatricolazione dell'aereo); 5) il tipo di aereo; 6) la velocità; 7) l'aeroporto di partenza; 8) la rotta seguita.

Queste strips venivano compilate per ogni tratto compreso tra due punti chiamati in inglese "compulsory reporting points", cioè quei punti raggiunti i quali il pilota di aeromobile deve mettersi in comunicazione con il Centro di controllo dal quale è assistito. In esito risultavano quattro elaborati e cioè: 1) conto debitori; 2) tabulato dei calcoli analitici; 3) tabulato dei voli di vettori sconosciuti; 4) elenco delle strips errate (v. esame Cimarelli Vincenzo, GI 16.11. 91).

Dai tabulati in questione si estraevano i dati relativi ai voli, non paganti e paganti da e per aeroporti libici, nel periodo giugno-luglio 80. Risultava così per la prima categoria, che ne erano stati registrati soltanto due, compiuti entrambi il 10 giugno 80 nella tratta Bengasi-Catania e viceversa. Il velivolo era un C210, partito da Catania alle 13.07 e ripartito, se si trattava dello stesso aeromobile, alle 22.03. Si trattava di un aereo privato di nazionalità svizzera, tipo CASA 212, di proprietà della "Industrie Leasing" (Zurigo) - (v. all. 1 al rapporto R.O. CC, 16.01.92).

Per la seconda categoria molti di più e precisamente i seguenti:

- per il mese di giugno 80:

giorno e ora	sigla	partenza	arrivo	aereo
1/6				
09,26	LN182	Tripoli	Belgrado	B727
10,20	HBVGH	Tripoli	Ginevra	LR35

13,22 2/6	LN124	Tripoli	RM-Fiumicino	B727
15,08 3/6	LN014	Tripoli	Shannon	CL44
02,07	WN181	Genova	Tripoli	VC58
15,09 4/6	WN182	Tripoli	Genova	CV58
15,55 5/6	NS113H	Londra	Tripoli	G2
17,38 6/6	LN113	sconosciuto	Tripoli	B727
09,45 11/6	TYAFT	Tripoli	Dubrovnik	AN26
09,52 12/6	YUBME	Dubrovnik	Bengasi	HS25
08,16	FGCLE	Parigi	Bengasi	LR35
13,03	FGCLE	Bengasi	Parigi	LR35
16,38 15/6	YUBME	Tripoli	Ljubljana	HS25
12,52 16/6	UUT402	Tripoli	Parigi	DC8
15,28	SADZZ	Mosca	Tripoli	IL76
16,10	5ADZL	Mosca	Tripoli	IL76
07,34	YUBKR	Belgrado	Tripoli	LR35
13,43 17/6	YUBKR	Tripoli	Belgrado	LR25
03,07	WN181	Genova	Tripoli	CV58
10,44 22/6	WN182	Tripoli	Genova	CV58
12,51 24/6	LN129	RM-Fiumicino	Bengasi	B727
08,25	NG08CS	Olbia	Tripoli	N265
13,38 25/6	N408CS	Tripoli	Olbia	N265
11,13 26/6	YU45Z	Belgrado	Tripoli	B727
10,05	LN102	Tripoli	Londra	B727
12,29	LN182	Tripoli	Belgrado	B727
12,48	LN112	Varsavia	Tripoli	B727
14,32	LN124	Tripoli	RM-Fiumicino	B727

27/6					
15,48	5ADGO	Cannes	Tripoli	C401	
20,30	5ADDY	Ajaccio	Tripoli	BE20	
29/6					
11,32	5ADGE	Tripoli	Lussemburgo	CL44	
30/6					
12,05	DIDHC	Tripoli	Palermo	DH6	
13,11	LN163	Zurigo	Tripoli	B728	

(v. allegati al rapporto R.O. CC, 03.01.92).

- per il mese di luglio 80:

7/7				
07,23	5ADZZ	Metega	Praga	IL76
11,19	BT331	Londra	Tripoli	B707
9/7				
10,48	ICKET	RM-Ciampino	Tripoli	G159
16,53	ICKET	Tripoli	RM-Ciampino	G159
10/7				
15,37	5ADZZ	Belgrado	Tripoli	IL76
16,05	5ADZZ	Belgrado	Tripoli	IL76
12/7				
22,06	5ADZY	Tripoli	Ajaccio	BE20
13/7				
21,40	5ADDY	Tripoli	Ajaccio	BE20
15/7				
05,28	HBVFS	Milano	Bengasi	LR35
10,02	HBVFS	Bengasi	Milano	LR35
16/7				
14,13	HBLKX	Bengasi	Lamezia Terme	C421
17/7				
14,56	5ADBG	RM-Ciampino	Tripoli	BE65
18/7				
16,30	5ADDY	Ajaccio	Tripoli	BE20
19/7				
12,05	LN122	Tripoli	Milano	B727
26/7				
11,09	5ADRR	Tripoli	Split (Y)	IL76
11,19	5ADKK	Tripoli	Split (Y)	IL76
27/7				
13,20	5ADGJ	Tripoli	Lussemburgo	CL44

13,25	5ADRR	Split	Tripoli	IL76
13,55	5ADLL	Split	Tripoli	IL76
28/7				
12,19	GAYOJ	Marsiglia	Tripoli	HS25
29/7				
08,18	5ADKK	Tripoli	Sarajevo	IL76
08,40	5ADKK	Tripoli	Sarajevo	IL76
08,41	5ADKK	Tripoli	Sarajevo	IL76
30/7				
13,46	5ADKK	Sarajevo	Tripoli	IL76
14,01	GAYOJ	Tripoli	Nizza	HS25
14,37	5ADRR	Sarajevo	Tripoli	IL76

(v. allegati al rapporto R.O. CC., 03.01.92).

Le Compagnie o Enti proprietari di detti voli erano i seguenti:

- 1.HBLKX - Naz. Svizzera - tipo CASA 212 - Propr.Industrie Leasing (Zurigo).
- 2.HBVGH - Naz. Svizzera - tipo Learjet 35 - Propr. Executive Jet. Aviation (Ginevra)
- 3.LN182 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 4.LN124 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 5.LN014 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 6.WN181 - Sigla volo Southwest Airlines (USA) - dato 1980 non disponibile.
- 7.NS113H - Naz. USA - dati non disponibili.
- 8.LN113 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 9.TYAFT - Naz. Benin - non risulta nel Libro Registro 1980-81-82.
- 10.YUBME - Naz. Jugoslavia - dati non disponibili.
- 11.FGCLE - Naz. Francia - tipo Learjet 35 - Propr. Ball Equipment (Parigi).
- 12.UUT402 - Sigla volo UTA.
- 13.5ADZZ - Naz. Libia - dati non disponibili.
- 14.5ADZL - Naz. Libia - dati non disponibili.
- 15.YUBKR - Naz. Jugoslavia - dati non disponibili.
- 16.LN129 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 17.NG08CS - Naz. USA - dati non disponibili.
- 18.YU45Z - Naz. Jugoslavia - dati non disponibili
- 19.LN112 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 20.LN102 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
- 21.5ADGO - Naz. Libia - dati non disponibili.
- 22.5ADDY - Naz. Libia - dati non disponibili.

- 23.5ADGE - Naz. Libia - dati non disponibili.
 24.DIDHC - Naz. Rep. Fed. Tedesca - tipo DHC-6 - Propr. Hadag Air (Amburgo).
 25.LN163 - Sigla volo Libyan Arab Airlines.
 26.BT331 - Sigla volo Baltia Airlines (USA) - dato 1980 non disponibile.
 27.ICKET - Naz. Italia - tipo Gulfstream G159 - Propr. Fiat (Torino).
 28.HBVFS - Naz. Svizzera - tipo Learjet 36 - Propr. Executive Jet Aviation (Ginevra).
 29.5ADBG - Naz. Libia - dati non disponibili.
 30.5ADRR - Naz. Libia - dati non disponibili.
 31.5ADKK - Naz. Libia - dati non disponibili.
 32.5ADGJ - Naz. Libia - dati non disponibili.
 33.5ADLL - Naz. Libia - dati non disponibili.
 34.GAYOJ - Naz. Regno Unito - tipo H.S.125 - Propr. Bakerloo Invest. di Londra.

(dati reperiti attraverso le pubblicazioni: Libro Registro anni 1980-81-82; Jane's Handbook - varie annate; ABC Directory-1991) in allegato al rapporto R.O. CC, 16.01.92.

Si nota immediatamente che in entrambi i prospetti non appaiono assolutamente i voli dei C130 già rilevati nei prospetti e negli altri documenti maltesi. Appaiono invece i due aerei libici del 27 giugno provenienti rispettivamente da Cannes ed Ajaccio e diretti entrambi a Tripoli; su cui non s'è riusciti fare alcuna luce giacchè la relativa rogatoria ai francesi ha avuto esito negativo. Questi riferirono di essere stati impossibilitati a fornire i nomi dei proprietari degli apparecchi in quanto le sigle dei citati velivoli corrispondevano a immatricolazioni straniere, ed allo stesso modo a reperire o fornire notizie sui piani di volo di detti velivoli perché detta documentazione risultava distrutta. Le autorità rogate identificarono solo il tipo di velivoli impiegati quella sera rispettivamente come un Cessna 404 e un Beech 200 (vedi rogatoria alla Francia del 29.04.93).

Analoga richiesta venne rivolta tramite commissione rogatoria alle Autorità statunitensi che senza aggiungere nulla di nuovo a quanto conosciuto, confermarono solo la nazionalità libica dei velivoli. (vedi rogatoria agli USA del 04.05.93).

Sugli aerei di sigla libica e iugoslava non si sono nemmeno richieste, in considerazione delle situazioni di questi due Paesi, notizie sulla natura dei voli, sugli enti proprietari e sulle persone trasportate. Tramite ricerche

dell'Interpol sugli aerei di sigla occidentale poco si è saputo in quanto i corrispettivi uffici tedesco, svizzero ed irlandese hanno rispettivamente comunicato che: il velivolo avente la sigla D-IDHC apparteneva alla compagnia HASG disciolta nel gennaio 1984; che il velivolo HB-VGOO non risultava essere stato immatricolato in Svizzera prima del 12.04.83; il velivolo CL44 dopo aver imbarcato un carico di carni era ripartito alle ore 00.55 del 4.06.80.

I sorvoli delle FIR nazionali, per atterraggi e decolli sul territorio dello Stato come per passaggi attraverso gli spazi delle stesse FIR, per aeromobili di Stato, in servizio di Stato e militari, dovevano quanto meno all'epoca del fatto, essere autorizzati dal Ministero degli Affari Esteri previo parere positivo del Servizio di Sicurezza Militare e del SIOS Aeronautica.

Il problema s'era già posto in sede di Commissione Stragi al riguardo del passaggio di aerei militari di Stati non alleati sul territorio italiano. Il Capo di SIOS/A in quella sede aveva affermato che le richieste dal Ministero degli Affari Esteri erano trasmesse al 2° Reparto, che analizzava il piano di volo entrando nel merito e di conseguenza lo autorizzava secondo richiesta o con modifiche, se v'erano interferenze con zone che ovviamente non dovevano essere sorvolate (v. audizione Tascio Zeno, Commissione Stragi 19.10.89).

In effetti tra i compiti del 2° Reparto v'è quello di controllare l'attività dei velivoli stranieri, civili e militari sul territorio nazionale - acque territoriali incluse - secondo le legislazioni e gli accordi internazionali vigenti; come quello reciproco (o inverso) di emanare le richieste e le concessioni di autorizzazioni ai sorvoli e agli scali sui territori esteri da parte di velivoli militari stranieri (v. documento esibito da Tascio alla Commissione Parlamentare, il 19.10.89).

Il Ministero della Difesa sul punto redigeva preciso documento che vale la pena riportare integralmente dal titolo "Responsabilità e procedure per il rilascio di autorizzazione al sorvolo e scalo del/sul territorio nazionale di velivoli stranieri" in vigore al 27.06.80.

Le autorità nazionali competenti per la valutazione delle richieste di sorvolo e scalo sono: - il Ministero degli Affari Esteri: è competente per la valutazione delle richieste che pervengono per via diplomatica, sotto il profilo politico-diplomatico; - il Ministero dei Trasporti-DGAC (Civilavia): è competente per la valutazione delle richieste o delle notifiche sotto il profilo giuridico e commerciale, sulla base degli accordi internazionali (Convenzione di Chicago o Accordi Bilaterali già sanciti e operanti); - il Ministero della Difesa - SMA - 2° Reparto (Stataereo Sios); è competente

per la valutazione delle richieste o delle notifiche ai fini della tutela del segreto, in relazione ai percorsi e all'uso degli aeroporti militari.

Alla data del 27.06.80, in base alla normativa vigente in vari Paesi erano raggruppabili nelle seguenti categorie: 1) Paesi di particolare interesse; 2) Paesi NATO; 3) altri Paesi.

1. Sorvoli.

a. Velivoli civili.

(1) Paesi di particolare interesse.

(a) Responsabilità. La responsabilità finale del rilascio dell'autorizzazione al Paese richiedente era del Ministero Affari Esteri previo nulla-osta dello Stato Maggiore Aeronautica e rilascio dell'autorizzazione tecnico-operativa del Ministero dei Trasporti e Aviazione Civile (Civilavia).

(b) Procedura. Il Paese richiedente inoltrava la richiesta al Ministero Affari Esteri tramite i normali canali diplomatici. Il Ministero Affari Esteri la ritrasmetteva a Civilavia e allo Stato Maggiore Aeronautica per richiederne, rispettivamente, l'autorizzazione tecnico-operativa ed il nulla-osta. Entrambe le sigle che identificavano l'autorizzazione e il nulla-osta venivano successivamente trasmesse tramite normale canale diplomatico dal MAE al Paese richiedente. Il nulla-osta dello Stato Maggiore Aeronautica veniva trasmesso, oltre che al MAE, a: - Civilavia; - Regioni Aeree, Ente/i del Controllo del Traffico Aereo (Regione Informazione Volo - RIV) e Organo/i della Difesa (Centro Operativo Regionale - R.O.C.), competenti per area; - S.I.S.MI.

2. Paesi NATO e altri Paesi.

La responsabilità dell'autorizzazione era esclusiva di Civilavia, la quale informava delle autorizzazioni concesse il Centro Operativo della Difesa Aerea (ADOC) e gli Enti del Controllo del Traffico Aereo. Questi ultimi trasmettevano agli Enti della Difesa Aerea le informazioni necessarie per lo svolgimento dei compiti di istituto.

b. Velivoli militari.

(1) Paesi NATO

(a) Responsabilità. La responsabilità del rilascio dell'autorizzazione era dello Stato Maggiore Aeronautica.

(b) Procedura. Il Paese richiedente inviava la richiesta, tramite la propria Ambasciata, direttamente allo SMA e da questi ne riceveva l'autorizzazione. Oltre che ai Paesi NATO la procedura era concessa in regime di reciprocità, ad alcuni Paesi dell'area occidentale. L'autorizzazione dello Stato Maggiore, oltre che al Paese richiedente, veniva trasmessa a: - MAE; - Regioni Aeree, Enti del controllo del traffico (RIV) e agli organi della Difesa Aerea (ROC) competenti per area.

(2) Paesi di particolare interesse e altri Paesi.

(a) Responsabilità. La responsabilità finale del rilascio dell'autorizzazione al Paese richiedente era del MAE, previo rilascio dell'autorizzazione tecnico-operativa da parte dello Stato Maggiore Aeronautica.

(b) Procedura. Il Paese richiedente inoltrava la richiesta al MAE, tramite i normali canali diplomatici. Il MAE la trasmetteva allo SMA per l'autorizzazione tecnico-operativa e, una volta ottenuta, la inoltrava tramite i normali canali diplomatici al Paese richiedente. L'autorizzazione tecnico-operativa dello SMA, oltre che al MAE, veniva trasmessa alle Regioni Aeree, agli Enti del Controllo del Traffico (RIV) e agli organi della Difesa Aerea competenti per area (ROC).

2. Scali.

(a) Velivoli civili.

(1) Su aeroporti civili.

(a) Paesi di particolare interesse

Valevano le stesse regole indicate per il sorvolo dei velivoli civili di cui al sub-para 1.a.(1);

(b) Paesi NATO e altri Paesi. Valevano le stesse regole indicate per il sorvolo dei velivoli civili di cui al sub-para 1.a.(2).

(2) Su aeroporti militari.

(a) Paesi di particolare interesse. Per lo scalo dei velivoli civili dei Paesi di particolare interesse su aeroporti militari valevano le stesse regole indicate per il sorvolo dei velivoli civili di cui al sub-para 1.a.(1). Il nulla-osta dello SMA, oltre che agli Enti previsti nel succitato subpara, veniva trasmesso anche all'aeroporto/i interessato/i.

(b) Paesi NATO e altri Paesi. Per lo scalo dei velivoli civili di detti Paesi valevano le stesse regole previste per il sorvolo dei velivoli civili di cui al sub-para 1.a.(2) previo nulla-osta dello Stato Maggiore Aeronautica. Il nulla-osta dello Stato Maggiore Aeronautica veniva trasmesso a: - Civilavia; - Regioni Aeree, Enti del Controllo del Traffico (RIV) e organi della Difesa Aerea, competenti per area; - S.I.S.MI

b. Velivoli militari
su aeroporti civili.

(a) Paesi NATO. Per lo scalo di velivoli militari di Paesi NATO valevano le stesse regole previste per il sorvolo degli stessi di cui al sub-para 1.b.(1) previo nulla-osta di Civilavia, per l'uso dell'aeroporto civile interessato.

(b) Paesi di particolare interesse ed altri Paesi.

- Responsabilità. La responsabilità finale del rilascio dell'autorizzazione al Paese richiedente era del MAE previo rilascio dell'autorizzazione tecnico-operativa dello SMA e nulla-osta di Civilavia.

- Procedura. Il Paese richiedente inoltra la richiesta al MAE tramite i normali canali diplomatici. Il MAE la estende allo SMA e a Civilavia per, riceverne, rispettivamente, l'autorizzazione tecnico-operativa ed il nulla-osta. Entrambe le sigle che identificavano l'autorizzazione e il nulla-osta venivano successivamente trasmesse dal MAE, tramite normale canale diplomatico, al Paese richiedente. L'autorizzazione dello SMA veniva trasmessa, oltre che al MAE, a: - Civilavia; - Regioni Aeree, Enti del Controllo del Traffico Aereo (RIV), Organi della Difesa Aerea (ROC) competenti per area; -S.I.S.MI (sempre per "Paesi di particolare interesse", per "altri Paesi" solo nel caso di eventi particolari).

(2) Su aeroporti militari.

(a) Paesi NATO. Valevano le stesse regole previste per il sorvolo dei velivoli militari di cui al sub-para 1.b.(1). L'autorizzazione dello SMA, oltre che agli Enti previsti nel succitato sub-para, veniva trasmessa all'aeroporto/i interessato/i;

(b) Paesi di particolare interesse ed altri Paesi. Valevano le stesse regole previste per il sorvolo dei velivoli militari di cui al sub-para 1.b.(2). L'autorizzazione dello SMA, oltre che agli Enti previsti, nel succitato sub-para, veniva trasmessa all'aeroporto/i interessato/i.

Le autorizzazioni al sorvolo delle FIR nazionali sono di competenza della Direzione Generale degli Affari Economici, del Ministero degli Affari Esteri, precisamente dell'Ufficio 4° di tale Direzione Generale. Esse vengono richieste dalle Ambasciate straniere a Roma o tramite le Ambasciate d'Italia del posto ove si origina il volo, o presso lo Stato donde proviene la personalità che deve transitare o venire in Italia.

Di ogni autorizzazione al sorvolo si fa fascicolo o sottofascicolo nel quale dovrebbe essere compresa la nota verbale di richiesta, o il telexpresso se la richiesta perviene da Ambasciate all'estero; quindi un appunto o annotazione a mano di richiesta telefonica da parte del Cerimoniale agli Affari Economici; infine una risposta di quest'ultima Direzione. Il Cerimoniale si occupa solo dei sorvoli e degli atterraggi di personalità straniera: Capi di Stato, Capi di Governo, Ministri degli Affari Esteri, Capi di partiti significativi e ministri, con la esclusione di autorità militari.

Il fascicolo dei documenti ufficiali dovrebbe essere conservato cinque anni e di seguito essere trasmesso all'archivio storico del Ministero, sempre che il carteggio sia reputato di interesse politico o storico. Il Cerimoniale conserva i fascicoli delle visite, nel quale v'è l'originale o una copia della richiesta dello Stato estero (v. esame Ferretti Franco, GI 11.01.91).

Veniva di conseguenza ordinata in primo luogo l'esibizione della relativa documentazione eventualmente tuttora custodita presso l'Ufficio del Cerimoniale di Stato, la Direzione Generale degli Affari Economici e l'archivio storico degli Esteri. Questa Direzione Generale in questione rispondeva che i carteggi relativi alla navigazione aerea dell'anno 80 erano stati distrutti come da richiesta all'archivio generale di deposito in conformità a una circolare interna (25/72), che prescrive il periodo minimo di un anno per la conservazione dei carteggi relativi alle richieste di sorvolo.

In tal senso, a dir il vero, aveva già risposto il Ministro degli Affari Esteri al tempo al Presidente della Commissione Stragi, affermando che tutti i fascicoli delle autorizzazioni per l'80 erano andati distrutti (v. nota del Ministro De Michelis al Presidente Gualtieri – 08.11.90).

L'archivio storico rispondeva che gli atti relativi alle autorizzazioni al sorvolo del territorio italiano per l'anno 80 non risultavano ad essi versati.

L'ufficio del Cerimoniale rispondeva che presso il rispettivo archivio non esisteva documentazione o carteggio che facesse stato di arrivi, sorvoli o partenze di aeromobili stranieri nei giorni 27 e 28 giugno 80. Aggiungeva che in quel mese di giugno si erano svolti nel nostro Paese tre eventi ufficiali internazionali e cioè la visita di Stato compiuta a Roma dal Presidente degli Stati Uniti Carter, il Consiglio Europeo riunitosi a Venezia e il Vertice dei Sette Paesi più industrializzati tenutosi anch'esso nella città lagunare. Aggiungeva anche che si erano verificate altre tre visite di personalità di Stato sempre in quel mese di giugno e precisamente: il 5-7 la visita di lavoro del Ministro degli Esteri del Giappone, il 20-24 la visita del Ministro degli Esteri del Guatemala; il 24-25 la visita privata del Primo Ministro del Canada.

Analogo ordine di esibizione veniva diretto al Servizio militare che in esecuzione trasmetteva documentazione afferente a richieste sia di sorvolo che di scalo, sia a richieste di sorvolo e scalo. Il carteggio concerneva ben venticinque Stati, sia dell'area all'epoca cd. orientale, che di quelli di interesse come la mediorientale e l'africana, che di Paesi alleati od amici, in genere quando concernevano trasporti di armi. I Paesi erano i seguenti: Algeria, Angola, Arabia Saudita, Bulgaria, Cecoslovacchia, Cipro, Congo, Egitto, Francia, Giordania, Gran Bretagna, Iran, Jugoslavia, Kuwait, Libia, Olanda, Pakistan, Polonia, Repubblica Democratica Tedesca, Romania, Singapore, Sudan, Tunisia, Ungheria, URSS.

Si accertava così che i carteggi contenevano messaggi del SIOS/A al Ministero degli Affari Esteri Direzione Generale degli Affari Economici Ufficio 4°, quello di cui sopra e a Civilavia, e per conoscenza in genere al COSMA di Monte Cavo e alle RIV - ATCC, SOC/ROC e aeroporti

comunque interessati al volo. La natura del messaggio era un nulla osta e vi erano descritti dati di rotta e orari, con indicazione anche di eventuali estensioni del nulla osta. Le note di invio al S.I.S.MI venivano di solito firmate d'ordine del Capo del SIOS generale Tascio. Il messaggio veniva acquisito e trattato dalla 3^a Sezione della 1^a Divisione.

Nel fascicolo Libia venivano rinvenute, tra diverse altre, le autorizzazioni per il C130 nr.117 sulla rotta OKBA - A13 - Ponza - Elba - UAI - UA21 - Vicenza - ETA - Venezia Marco Polo per il giorno 6 giugno 80; e quella per il C130 nr.113 sulla rotta Venezia - Vicenza - UA21 - Elba - Ponza - A13 per il giorno 25 giugno 80 con proroga di 72 ore. Questa autorizzazione era stata concessa il 6 giugno precedente.

Il 23 dello stesso mese veniva emesso nuovo messaggio su questo C130. Tale velivolo, che di certo non era partito nella data di cui alla precedente nota, veniva autorizzato con la medesima rotta di cui sopra (si precisa però la destinazione ad Okba) per il 16 giugno con proroga di 72 ore. La trasmissione era stata autorizzata dal colonnello Bonazzoli e l'avviso alla Segreteria della Divisione era avvenuto il 24 giugno, e alla Sezione il 25 successivo.

Il 30 terzo messaggio - anche in questo caso evidentemente il C130 non era partito - con cui si comunica che il volo in questione verrà effettuato il 3 luglio immediatamente successivo con proroga di giorni 5, ovviamente con la medesima rotta. Anche in questo l'ufficiale che autorizzò la trasmissione è Bonazzoli. La nota perviene alla Segreteria il 1° luglio e alla Sezione il 2.

Il terzo ordine di esibizione rivolto allo Stato Maggiore dell'Aeronautica consentiva di acquisire tutta la documentazione in possesso dello SMA/SIOS relativa ad autorizzazioni di sorvolo del territorio nazionale nell'anno 80 per velivoli governativi e militari e per velivoli di società e ditte straniere.

Tale documentazione concerneva tredici Stati e sei ditte. Gli Stati erano i seguenti: Belgio, Canada, Danimarca, Emirati Arabi, Francia, Germania Ovest, Giordania, Gran Bretagna, Irlanda, Kuwait, Marocco, Senegal e Zaire. Le ditte erano: l'ASI della Germania Ovest, la British Airways, la Finnair, la Good Year americana, la Hertic della Germania Ovest, la Petoclor americana. Come si vede velivoli di Stati alleati o con cui sussistevano rapporti amichevoli. Nessun documento invece che concernesse la Libia, tantomeno quelli originati proprio dal SIOS, rinvenuti in copia altrove.

9. Il “corridoio”.

Anche al fine di accertare la possibilità che velivoli libici avessero potuto aver effettuato voli da e verso la Jugoslavia è stata posta particolare attenzione al “corridoio” di cui più a lungo e in dettaglio nella parte dedicata alle attività del Servizio informazioni militare. A ottobre del 1980 il Centro CS di Verona segnalava alla 1^a Divisione che una fonte definita “attendibile” e da “cautelare al massimo” - fonte di cui non è stato possibile accertare l’identità, in quanto, a dire dell’allora responsabile del Centro, Vitaliano Di Carlo, e del suo segretario, Cinotti, era manipolata dal segretario Di Donna, deceduto nel 90, e i cui atti sono stati inspiegabilmente distrutti - aveva segnalato l’esistenza di un accordo segreto che prevedeva la utilizzazione di aeroporti jugoslavi da parte di velivoli militari libici per addestramento e riparazioni. Aeroporti jugoslavi che erano raggiungibili attraverso una rotta interessante il Mediterraneo centrale, lo Ionio ed il basso Adriatico, sfruttando alcune carenze del sistema di avvistamento aereo italiano. Il Centro - e qui l’importanza del documento - poneva in relazione le notizie acquisite con l’ipotesi di collisione formulata a seguito della sciagura del DC9 Itavia; alla vicenda della caduta del MiG libico che veniva indicata come avvenuta nel “giugno 80”, ed alle conoscenze, da parte dei libici, delle “zone critiche” nella rete di difesa aerea nazionale.

Il S.I.S.MI in un documento interno redatto in tempi successivi - 1986 - rappresenta al Direttore del Servizio che all’epoca non fu presa in considerazione l’ipotesi di relazioni tra le rotte e l’incidente al DC9 Itavia in ragione delle distanze intercorse tra le due zone. Considerazione - va subito rilevato - che non risulta in alcun documento e che pertanto deve essere stata formulata al tempo della redazione dell’atto da parte della 1^a Divisione - sempre che non si prenda in considerazione l’ipotesi che non siano stati consegnati a questa AG eventuali ulteriori documenti sulla vicenda. E’ certo, tuttavia, che proprio su questa vicenda il direttore dell’Ufficio Legislativo e Giuridico del S.I.S.MI, dr. Lehmann, filtro tra le Divisioni del S.I.S.MI e quest’Ufficio, suggerì al Direttore del Servizio, ammiraglio Martini, l’inopportunità di fornire a questa AG i documenti relativi al “corridoio”.

Va anche rilevato che le notizie sul “corridoio” formavano oggetto, insieme ad altre notizie nel frattempo acquisite dal S.I.S.MI, dell’appunto del 31 luglio 81 (quello in cui la data di caduta del MiG libico viene indicata nel 14 luglio 80) sulle carenze della nostra difesa aerea, trasmesso alle autorità politiche.

Il 2° Reparto in una nota datata 21 agosto 81, in risposta all'appunto del S.I.S.MI, proprio in relazione al "corridoio" precisava che "la segnalazione del S.I.S.MI di un presunto movimento irregolare di velivoli libici attraverso il canale di Otranto, nel febbraio u.s. ha formato oggetto di un'opera di sensibilizzazione della Difesa Aerea, in considerazione dell'incidente del MiG23 libico e della ridda di illazioni della stampa sulle capacità di scoperta della rete radar. A tutt'oggi non ci sono state segnalazioni da parte della Difesa Aerea o ulteriori notifiche dalle abituali fonti di informazione, per cui si ritiene improbabile che i velivoli in argomento possano aver interessato lo spazio aereo nazionale senza notificare l'attraversamento".

Non è stato possibile accertare oltre sulla ipotesi di impiego da parte libica del cosiddetto "corridoio".

10. Le rogatorie verso la Libia.

A completamento del quadro prospettato si deve rammentare che nel corso delle indagini sono state formulate complessivamente alle Autorità libiche tre rogatorie per il compimento delle seguenti attività d'istruzione:

- in data 05.10.89 si richiede l'escussione di testi idonei a riferire quanto a loro conoscenza in relazione all'esplosione del DC9 Itavia avvenuta il 27.06.80 nei pressi di Ustica, ponendo a loro le domande ritenute pertinenti. Le Autorità libiche, a seguito di questa richiesta, hanno fatto sapere per via diplomatica, di aver creato una Commissione ad hoc presieduta da un alto magistrato e composta da tecnici qualificati ed esperti giuridici;
- in data 07.03.91, considerando che agli atti vi erano notizie di collegamenti tra l'incidente di Ustica e la caduta del MiG23 dell'Aeronautica Militare libica in Castelsilano, avvenuta nell'estate 80, veniva richiesto alle Autorità libiche, l'acquisizione di copia della perizia autoptica disposta dall'Autorità Giudiziaria libica sulla salma del pilota del MiG23; la visione dei rottami dell'aeromobile e di quanto appartenuto al pilota o, se tali oggetti distrutti, acquisizione dei rilievi fotografici compiuti dopo la restituzione degli stessi; l'esame di testi a conoscenza di circostanze del fatto. La stessa rogatoria è stata estesa in data 24.11.93 per l'esame testimoniale dei componenti della Commissione italo-libica e cioè "il tenente colonnello pilota Mahmud Elthusmi, il tenente colonnello pilota Ashur Murik, il maggiore Faez Abdul Baki e il capitano ingegnere Abdul Gialil El Warfalli"; e per l'acquisizione di copia della relazione sul fatto eventualmente redatta dalla parte libica.

Le predette rogatorie, che sono state sollecitate dall'Autorità Giudiziaria in data 06.03.91 ed il 02.03.92, non hanno ottenuto alcun riscontro, tanto da indurre l'inquirente a non formularne più altre verso questo Paese. E a proporre il Dicastero della Grazia e Giustizia la valutazione dell'opportunità di denunciare nell'ambito dei rapporti tra gli Stati e in sede politica, le inosservanze rilevate.

11. Le dichiarazioni di Rotondo Biagio.

Come si è già fatto cenno in altra parte non pochi sono stati i personaggi che per vari motivi - chi animato dallo spirito di contribuire alla ricerca della verità, chi animato da manie di protagonismo e chi, invece, con il solo scopo di inquinare l'inchiesta giudiziaria - hanno riferito circostanze riconducibili all'evento. Parte di costoro ha riferito scenari in cui veniva coinvolta la Libia. Scenari la cui provenienza era di fonte araba. Uno di questi è Rotondo Biagio.

Costui, detenuto nell'84 nel carcere di Civitavecchia, ricevette nel maggio-giugno di quell'anno la visita di una persona, che non si sarebbe presentata e della quale non ha mai saputo il nome, che - asserendo che vi erano "degli amici in carcere che si sarebbero interessati al suo procedimento" - gli richiese una sua disponibilità per "qualcosa che gli avrebbe fatto sapere". Nel luglio-agosto di quello stesso anno venne trasferito inspiegabilmente al carcere di Viterbo, ove dopo qualche settimana ricevette una nuova visita della stessa persona, questa volta in compagnia di altro personaggio, che non intervenne nel colloquio, ma con il quale al termine il primo visitatore parlò in inglese. Il colloquio ebbe ad oggetto la richiesta, nei suoi confronti da parte di quel primo visitatore, di controllare due militari libici detenuti in quel carcere per omicidio ai danni di connazionali in Roma e già condannati all'ergastolo.

Il Rotondo si adoprò e fece amicizia con i due libici, in particolare con uno che era chiamato Iuba. E così nell'inverno dell'85 nel corso di una conversazione su temi politici, il Rotondo contestò allo Iuba le "esecuzione" ordinate dal regime libico e compiute da ufficiali nei confronti di dissidenti ovunque in Europa, chiedendo se un governo di tal fatta potesse essere definito democratico. Lo Iuba replicò affermando che tutte le persone giustiziate nell'80 erano non solo oppositori del regime, ma anche elementi con ruoli attivi in progetti di soppressione del colonnello Gheddafi. E sulla questione in particolare riferì che nell'ultimo tentativo di attentare alla vita

del leader libico - e qui ovviamente lo Iuba si riferisce sempre all'80 - avevano perso la vita, per errore, i passeggeri del DC9 Itavia. Aggiunse, a completezza di tale versione, che tempo prima del disastro di Ustica un MiG dell'Aeronautica Libica, condotto da un dissidente, era fuggito in Egitto, ove il pilota aveva chiesto asilo politico; che in seguito quella macchina era stata consegnata dagli egiziani agli Stati Uniti; che quindi gli americani in combutta con gli oppositori del regime, avevano deciso di usare quel mezzo per abbattere l'aereo di Gheddafi di ritorno da Vienna ove si era recato per una riunione dei Paesi membri dell'Opec.

Il piano fallì perchè Gheddafi, mentre si trovava ancora a Vienna fu avvisato da "Italiani" non meglio specificati. Gli Stati Uniti appresero del fallimento del piano nel corso della fase operativa, allorchè i velivoli interessati all'operazione erano già in volo. Allo scopo di sopprimere le prove del loro coinvolgimento nel piano, gli americani dettero ordine ai loro velivoli di abbattere il MiG, ma uno di questi velivoli colpì, per errore, il velivolo civile italiano. Il MiG23, che era decollato da una base militare in Sardegna ed era pilotato da un tedesco orientale, nel tentativo di sottrarsi al fuoco americano andò a schiantarsi sulle montagne della Sila.

I libici avevano acquisito prove delle responsabilità ed intendevano usarle per ricattare politicamente le nazioni coinvolte. Anche i francesi avevano recuperato reperti compromettenti. Iuba, a conclusione di questi discorsi affermava di esser certo dei fatti riferiti, avendo letto brani di trascrizione di conversazioni avvenute nei momenti culminanti dell'operazione; e che tali trascrizioni come le informazioni per sventare l'attentato e gli elenchi dei dissidenti libici, erano stati forniti dagli italiani.

A distanza di poco tempo da questi colloqui era riapparso, al carcere, il personaggio che gli aveva chiesto di "avvicinare" i libici. Rotondo gli riferisce quanto appreso da Iuba, anche se in maniera succinta e cioè limitandosi alle ragioni per cui i dissidenti libici erano stati eliminati e cioè perchè progettavano attentati contro Gheddafi, e aggiungendo che nel corso di una di queste operazioni si era verificato il disastro di Ustica. Nell'apprendere di questa strage l'individuo mutò espressione e si congedò, consigliando il Rotondo di non intrattenere più rapporti con i libici. Dopo alcuni giorni da questo incontro giunse nel carcere di Viterbo l'ambasciatore libico che ebbe colloquio con i detti suoi connazionali. Da quel giorno costoro mutarono radicalmente atteggiamento nei confronti del Rotondo, con il quale ridussero i rapporti solo allo scambio di semplici saluti.

Prima che ricorresse Pasqua di quell'85 il Rotondo fu colto da malore e ricoverato nell'infermeria del carcere. Qui il medico della casa di reclusione gli riscontrò avvelenamento e ne dispose ricovero all'ospedale

della città ove fu trattenuto per un giorno, dopo di che riportato in carcere e tenuto in astanteria per un paio di giorni. Permanendo il malessere il nostro fu trasferito all'infermeria di Regina Coeli di Roma. Qui stette per alcuni giorni, dopo di che fu tradotto al carcere di Massa ove erano reclusi dei detenuti, che, come annotato nella sua cartella carceraria, non poteva incontrare, perchè il loro capo, tale Rossi Ubaldo Maria aveva, nel febbraio dell'80, attentato alla sua vita nel carcere di Chiavari.

Nei mesi successivi, sempre in quell'anno, Rotondo apprese che i due libici erano stati scambiati, nonostante la condanna all'ergastolo, con alcuni cittadini italiani, condannati anch'essi all'ergastolo per spionaggio in Libia. Fatto che gli fece stimare l'importanza di quei due per il loro Governo.

Non ritenne mai opportuno riferire alle Autorità italiane quanto a sua conoscenza sulla strage, perchè appresa la volontà di recuperare il relitto, stimò che da esso si potesse giungere alla verità. Sino a quando non sentì le parole del Ministro dell'Interno, Maroni, a commento dell'esito della perizia, che concludeva in favore di un ordigno interno all'aeromobile; Maroni che testualmente aveva dichiarato: "A questo punto soltanto un miracolo potrà svelare il mistero".

Al termine di tale lunga deposizione il Rotondo ci tenne a precisare che nulla chiedeva in cambio di quelle sue dichiarazioni, perchè in attesa di essere ammesso a giorni, al regime di affidamento in prova al servizio sociale. (v. esame Rotondo Biagio, PG 01.08.94).

Richiesti al carcere di Viterbo i nominativi di eventuali detenuti libici nel periodo in questione, la Direzione di quella Casa in un primo momento rispondeva di non aver rinvenuto i registri, smarriti a causa di trasloco dalla vecchia casa circondariale. In un secondo momento a seguito di più fruttuose ricerche, sollecitate presso la locale Procura da questo Ufficio, ed esperite personalmente dal Direttore del carcere, quella documentazione veniva rinvenuta e restava così confermata la presenza del Rotondo, in quell'Istituto, mentre veniva esclusa quella dei cittadini libici (v. missiva casa circondariale di Viterbo, 26.10.94).

Richiesti al Ministero di Grazia e Giustizia i luoghi di detenzione dei libici restituiti al Paese di origine, come risultava da altri atti, emergeva che tali Uida Juseph in effetti era stato detenuto nel carcere di Viterbo nel periodo in cui vi era ristretto il nostro e cioè dal 3 maggio 83 al 12 aprile 85 salvo il mese che va dal gennaio al febbraio 85 per motivi di giustizia a Roma, che coincide di certo con le udienze del processo in appello come dichiarato dal Rotondo (v. nota del Ministero di Grazia e Giustizia del 30.05.97).

Esaminato nuovamente, il Rotondo confermava sostanzialmente i fatti dichiarati, precisando di avere stretto rapporti particolarmente con il libico “che si faceva chiamare Juseph” e di cognome Wida, riccio di capelli. Aggiungeva che i due ricevevano visite periodiche di funzionari dell’Ambasciata e dello stesso Ambasciatore del loro Paese, ed apparivano persone di una certa “levatura nel loro ambiente”. Aggiungeva altresì che lo scenario descritto non fu narrato su sua richiesta, bensì nell’ambito di un discorso occasionalmente iniziato un giorno in cui la stampa o la televisione parlavano dei possibili scenari di Ustica.

Precisava poi l’ordine in cui erano avvenuti gli incontri con il “personaggio”. A questi dapprima riferì lo scenario quale lo aveva appreso. Costui non prese appunti, ma lo invitò a proseguire la raccolta delle confidenze. Di lì a qualche giorno ritornò in compagnia di colui che appariva uno straniero. Questa persona chiese al Rotondo di riferire più volte la narrazione dello scenario, senza mai interromperlo, ma dicendo soltanto “si ricordi i particolari”. Il personaggio non intervenne mai, se non per dire, all’inizio dell’incontro, di riferire al suo accompagnatore tutto quello che aveva già narrato. Il colloquio durò circa tre quarti d’ora. I due non presero appunti, al punto che, in considerazione dell’interesse mostrato, il Rotondo ritenne che occultamente registrassero la conversazione. Lo straniero accentuò il suo interesse allorchè Rotondo parlò dell’esistenza di una registrazione, nelle mani dei libici, di colloqui concernenti i minuti culminanti della vicenda.

Precisava anche che quando i due libici ritornarono a Viterbo - da Roma, ove avevano presenziato al processo d’appello - mostrarono un radicale cambiamento di atteggiamento nei suoi confronti, asserendo a giustificazione che era meglio non mostrarsi insieme per non pregiudicare il progetto di evasione che esso Rotondo con loro stava coltivando.

Costui poi riconosceva in album fotografico i suoi due interlocutori: l’uno in Uida Joussef Msallata, proprio cioè colui che era stato arrestato e condannato per l’attentato commesso il 19.04.80 a Roma a danni di Abduljalil Zaki Aref esponente dell’opposizione al regime; l’altro in Mohamed Sidki Saied Duos arrestato il 24.02.81 a Fiumicino unitamente a Yumaa Mohamed El Mezdawi in quanto responsabili di un’azione terroristica contro il dissidente libico Magarief, e poi entrambi restituiti alla Libia, come afferma il Rotondo, il 5 ottobre 86.

Questi aveva anche chiesto al suo interlocutore - riferiva da ultimo - come fosse venuto a conoscenza delle vicende di Ustica e del MiG23, e Joussef gli aveva risposto di essere continuamente informato dalle autorità del suo Paese, attraverso quei funzionari dell’Ambasciata che

periodicamente lo visitavano e rifornivano di denaro (v.esame Rotondo Biagio, GI 30.05.97).

12. Le dichiarazioni del collaboratore di giustizia Di Carlo Francesco.

Altra persona che riferisce fatti relativi alla strage di Ustica, anzi ne dà contesto e conseguenze, è il collaboratore di giustizia Di Carlo Francesco. Costui è stato in Cosa Nostra per trentasei anni, ha raggiunto la carica di capo- mandamento di Altofonte, ha commesso gravissimi delitti sia in Italia che all'estero, li ha confessati ed ha chiamato in correità numerosi associati, dando così credibilità ad ipotesi di accusa di inquirenti palermitani e romani. Per un traffico internazionale di sostanze stupefacenti fu nell'85 arrestato e condannato in Gran Bretagna. Nelle carceri di quel Paese entrò in confidenza, ricevendone stima e fiducia, con un personaggio che gli parlò della strage e circostanze, come anche di fatti precedenti e susseguenti. Il personaggio che viene chiamato "Hindawi" ed era stato arrestato nell'aprile dell'86 per aver tentato di collocare un ordigno esplosivo su un aereo diretto in Israele - sulla cui attività, militanze e collegamenti infra ci si soffermerà, riportando qui solo le dichiarazioni di Di Carlo nel corso della comune detenzione - in attesa di giudizio durata diversi mesi, aveva stretto amicizia con il Di Carlo, essendo solo ed abbandonato, mentre questo secondo riceveva vettovaglie ed altro, che spartiva con lui. Da questa amicizia quelle confidenze che fecero comprendere al siciliano che l'Hindawi aveva alle spalle un'organizzazione siriana, con diffusione in Libano ("mi sembra che controllavano l'aeroporto del Libano in quel periodo i siriani"), e che era un agente dei Servizi siriani.

Sempre l'"Hindawi" gli aveva detto che "nel periodo che era successo il caso Ustica, lui si trovava in Libia". E così il Di Carlo, che al tempo dei colloqui si ritiene ancora in Cosa Nostra, prende a fargli domande su quell'evento, giacchè su quell'aereo stima - confondendo in verità il DC9 Itavia con il velivolo precipitato l'anno prima al largo di Palermo - viaggiasse un appartenente a Cosa Nostra, tale Salvatore Mafara, fratello di Franco Mafara. E di certo pone domande precise e penetranti, "essendo, - così letteralmente riferisce il Di Carlo - che Cosa Nostra prima era un'organizzazione così perfetta, che era come i Servizi; c'era da sapere di investigazioni e tutto per garantire sempre di sapere tutto". A tali domande, risposte su fatti che in seguito, si noti, a distanza di tempo, il Di Carlo ha scoperto. Lo Hindawi diceva: "il fattore Ustica non lo vogliono risolvere. A

quest'ora lo avrebbero risolto". Alla conseguente, ed ovvia, domanda: "Chi non lo vuole risolvere?" l'arabo rispondeva: "Gli inquirenti italiani. Però perché non ce la fanno a risolverlo", aggiungendo: "i servizi segreti, la CIA, sapevano che il colonnello Gheddafi si doveva spostare in tale giorno e in tale ora per andare a ritirare un premio, non so in quale paese del Nord Europa. Doveva andare a ritirare un premio e sapevano che a quell'ora doveva passare di lì. E hanno organizzato per fargli un attentato. In tutto l'attentato erano d'accordo i servizi segreti italiani, ma in parte, perché c'è stato qualcuno che ha fatto il doppio gioco e ce l'ha fatto sapere, perché c'erano politici e anche servizi segreti italiani che erano filo-orientale. E ci hanno fatto sapere questa situazione. Il Colonnello cambia situazione, infatti va via a Malta, perché a Malta si sentivano più sicuri, cambiando tutto all'ultimo minuto proprio. Ma l'organizzazione che aveva fatto i due aerei che camminano uno sotto l'aereo proprio, che non veniva intercettato dai radar... però il colonnello dà ordine" – "e questo non lo so, perché non ne ho quasi mai sentito parlare..." "in basi italiane, mi sembra in Sardegna, aveva due aerei con piloti libici, che si allenavano, che facevano scuola, non lo so. Ha dato ordine e si sono messi quelli in volo e hanno avuto un conflitto. Uno è ritornato alla base da dove era partito e uno è caduto, come è caduto uno degli americani stessi". "Come mi dice lui, quello degli americani ne hanno raccolto qualsiasi pezzo, se lo sono portati via compreso il morto. Però qualche pezzettino è rimasto. Difatti all'inizio dicevano che lo avevano trovato in mezzo ai rottami dell'altro aereo, quello libico. E infatti non si sapevano spiegare perché c'era questo... hanno fatto scomparire tutto. Infatti la notizia la danno dopo tanto tempo, quando non c'era più niente. E si trova solo quello libico, che non si sapeva da dove veniva. Ma si sapeva da dove veniva, perché non poteva venire dalla Libia; veniva da una base". Di qui la reazione di Gheddafi. "Dopo questo mi dice che Gheddafi era arrabbiato con l'Italia, perché i governanti in quel periodo e i servizi di maggioranza gli avevano fatto questa cosa. Da questo decidono di fare la strage di Bologna. La strage di Bologna, per quello che mi dice lui, non c'entra proprio con il fascismo, con la destra. C'è stata per rivendicare l'opportunità che gli italiani ci avevano dato".

Queste notizie "Hindawi" le apprende, riferisce Di Carlo, in Libia, perché in quel periodo egli era nel Paese nordafricano, e le apprende dall'ambiente direttamente - così Di Carlo rammenta che l'arabo affermava dai Servizi. Ma delle notizie e dei tanti dettagli - questo sottolinea Di Carlo - egli troverà via via conferma "...perché guardando a volte che esce qualcosa su questo discorso, vedo che si avvicina a quello che mi aveva raccontato

lui... che sono state dette dopo. Se lui me lo avesse detto dopo, avrei pensato...”.

A precisa domanda del PM: “Quando gliel’ha detto esattamente?” risponde: “Questo a cominciare dall’86 in poi. Noi ci siamo visti nell’86 e per tutto l’86 siamo stati insieme. A novembre lui è stato condannato e lo hanno portato a (incomprensibile, ma ovviamente deve intendersi ad altro carcere; nde.) E poi me lo ritrovo nel 90”. Il PM chiede ulteriori precisazioni: “Ma questo discorso è avvenuto nell’86 o nel 90?” Di Carlo: “Nell’86”. PM: “Tutto nell’86?”. Di Carlo, senza esitazioni: “Tutto nell’86”. Ed anche le successive risposte, come le domande che le generano, meritano di essere riportate integralmente, sia per descrivere il ricordo di Di Carlo, che per indicare le circostanze riferite - e qui c’è da ribadire, considerato quanto sopra, sin dall’86 - da “Hindawi”.

“PM: “Ci sono stati dei particolari che lui ha riferito nel 90 e che non aveva riferito nell’86? Cerchi di fare mente locale.

Di Carlo: No, sono stato io nel 90 quando mi ha raggiunto a New Sutton, a Nord dell’Inghilterra, che gli ho detto “sai di quel discorso, di quelle cose che mi hai raccontato tanti anni fa? “perchè poi era periodo che uscivano tante cose. si è messo a ridere, dice “si avvicinano, però ci sarà sempre...”.

PM: Quindi questo discorso sui pezzi trovati nell’immediatezza delle ricerche tra i pezzi del DC9, le fu fatto nell’86?

Di Carlo: nell’86.

P.M.: Secondo quello che le riferì l’Hindawi, perchè si erano alzati in volo i due MiG libici?

Di Carlo: Dopo che hanno saputo che c’era questo, per verificare se era vero e per abbatterlo.

P.M.: quindi erano degli aerei armati, secondo quello che diceva Hindawi?

Di Carlo: questo non lo so, ma dice che facevano esercitazioni perchè c’era una base italiana”.

Ma Di Carlo non ricorda solo di Ustica; “Hindawi” gli parlò anche della strage di Bologna e di Argo 16. Così il verbale:

“PM: Sulla strage di Bologna le diede qualche particolare? Le disse chi aveva materialmente messo la bomba?

Di Carlo: No, mi ha detto che in Italia Gheddafi ha i servizi segreti italiani, non italiani, che stavano in Italia, d’interfaccia.

PM: Era una sorta di segnale dato all’Italia?

Di Carlo: Sì. Infatti mi raccontò “com’è stato per esempio quando sono stati estradati... e poi Israele ci ha fatto l’attentato sull’aereo...”.

PM: Ah, lei intende l’aereo caduto dalle parti di Venezia?

Di Carlo: Sì.

PM: E sarebbe stato abbattuto dagli israeliani, secondo Hindawi?

Di Carlo: Sì, lui me l'ha raccontato. Soltanto che non mi interessava tanto e non ci ho fatto molto caso. Era il periodo che lo sosteneva quel repubblicano, che ha fatto anche il ministro... come si chiama...

PM: Spadolini?

Di Carlo: Sì, dice che era ministro lui e sosteneva i siriani (rectius: israeliani; nde).

PM: Se io le dico il nome dell'aereo, se lo ricorda?

Di Carlo: Sì.

PM: Argo 16?

Di Carlo: Argo, diceva lui.

PM: Quindi diceva che lo chiamava Argo.

Di Carlo: Sì.

PM: E questa era stata una reazione degli israeliani all'espulsione...

Di Carlo: Di alcuni arabi terroristi che avevano arrestato in Italia perchè avevano fatto attentati contro Israele o non so che cosa. Diceva “visto che l'Italia l'aveva trattati bene, che l'Italia li aveva espulsi e li aveva consegnati a loro, ci hanno fatto questo...”.

Il Pubblico Ministero ritorna sulle modalità delle rivelazioni dell'“Hindawi”, chiedendogli se il discorso sopra specificato fosse avvenuto in una sola volta o in più occasioni. Di Carlo anche su questo quesito è preciso. Il discorso dell'86 è avvenuto in una sola volta, perchè avevano più tempo essendo in attesa di giudizio. La seconda volta, quella del 90, parlarono di più argomenti ed esso Di Carlo chiese solo se ci fosse qualche ulteriore fatto o dettaglio.

Di Carlo aggiunge anche particolari su quello che “Hindawi” gli aveva detto sulla sua permanenza e le sue attività in Libia. Egli era stato inviato nel Paese nordafricano come esponente dei Servizi segreti siriani ed in tale veste collaborava con la Libia, avendo contatti con dirigenti di questa Jiamahirja. Ma non era soltanto un emissario dei Servizi segreti siriani; ma anche una sorta di braccio destro di Abou Nidal.

Dinanzi a questo GI Di Carlo confermava le sue precedenti dichiarazioni, anzi rendeva interessanti precisazioni a maggior forza della sua narrazione. Specificava in primo luogo le circostanze dei colloqui con l'Hindawi, quelli tenutisi nell'86 al carcere di Brixton - sempre per maggiore precisione, egli specificava anche gli ulteriori periodi di comune detenzione con il giordano negli anni 90 nelle carceri di Leicester, York e Fussatton. A Brixton esso Di Carlo era rinchiuso in una sorta di sezione speciale, con altri sei detenuti ciascuno in una cella (quattro nordirlandesi, un italiano tale Filippo Monteleone e l'Hindawi). Le ore di libertà fuori della cella erano

circa otto, dalle 08.00 alle 13.00 e dalle 14.30 alle 17.00. Vi era perciò tutta la possibilità di colloquiare spesso e a lungo. Di Carlo ha ribadito che tutte le circostanze essenziali sulla caduta del DC9 riferitegli da Hindawi gli erano state narrate durante la detenzione a Brixton nell'86. E in effetti il periodo in cui entrambi sono stati in quel carcere è durato più mesi ovvero dall'aprile 86 allorchè - essendovi già detenuto l'italiano - vi fu associato dopo l'arresto il giordano, sino alla fine dell'86 al massimo ai primi dell'87, al tempo cioè in cui essendo stato condannato, l'Hindawi fu trasferito ad altro carcere.

I colloqui erano in inglese, lingua conosciuta più che a sufficienza da entrambi, giacchè Di Carlo viveva da lungo tempo nel Regno Unito, ove gestiva delle imprese, e Hindawi, con la capacità dei mediorientali, pur vivendovi da un mese, aveva in breve appreso quella lingua.

13. Hindawi e il “Movimento Rivoluzionario Giordano”.

“Hindawi” era perciò, secondo quanto da lui stesso riferito al nostro ex capo mandamento, un personaggio di non poco rilievo. Ed in effetti quanto emerge dall'inchiesta sul terrorismo di matrice medio orientale negli anni 80, immediatamente conferma le dichiarazioni sulle militanze, i collegamenti e le attività dell'arabo, così come conferma l'attentato da lui preparato in Gran Bretagna che lo condurrà in carcere in quell'86.

In primo luogo egli è il famoso Nizar Nawaf Mansour Hindawi, noto a tutti gli inquirenti occidentali - anche sotto diversi alias, tra cui, oltre quelli giordani, anche alcuni libici ed uno statunitense - di origine giordana e prima dell'arresto abitante a Londra.

Costui aveva consegnato alla sua fidanzata, una giovane irlandese, resa da lui incinta, una borsa da viaggio, da usare nel suo trasferimento con volo El Al da Londra a Tel Aviv, ove egli l'avrebbe raggiunta per sposarla. Il giorno del viaggio, cioè il 17 aprile dell'86, alle 09.40 nel corso di un controllo manuale effettuato su quel bagaglio a mano da personale della sicurezza dell'El Al, veniva scoperto che nel fondo di quella borsa era celato un ordigno esplosivo innescato. Su quel volo, l'LY16, proveniente da New York e diretto ad Israele, viaggiavano oltre 400 passeggeri. L'esplosivo consisteva in kg1600 di Samtex 4 di fabbricazione cecoslovacca per usi militari. L'esplosione sarebbe dovuta avvenire a 13.04 LT e quindi allorchè quel velivolo avrebbe sorvolato la Grecia. Sulla base di indicazioni di Ann Murphy - tale era il nome della fidanzata incinta di Hindawi - veniva individuato il fratello di costui, Mahmmoud Hindawi, anch'esso abitante nella capitale inglese. Questi a sua volta indicava come indirizzo ove si sarebbe potuto reperire il fratello l'abitazione berlinese di certo Ahmad

Hasi, in Attilastrasse. Identificato anche costui per Ahmed Nawaf Mansour Hasi, palestinese, apolide, residente però in Uferstrasse sempre di Berlino, si procedeva in queste abitazioni a perquisizioni domiciliari, e si rinvenivano così una borsa con documenti appartenenti Nezar Hindawi; tra cui un passaporto siriano rilasciato proprio a suo nome, e uno schizzo riprodotto nei locali della discoteca "La Belle", ove era stato consumato il 5 di quell'aprile 86 un attentato con ordigno esplosivo.

Lo stesso 18 veniva arrestato Nezar Hindawi in un albergo londinese ove s'era registrato sotto falso nome usando un passaporto siriano. Nell'interrogatorio l'arabo dichiarava di essere stato reclutato dai Servizi siriani ed addestrato in un campo in Siria e di aver militato nel Movimento Rivoluzionario per la Salvezza Nazionale. Riconosceva di aver dato la borsa alla sua fidanzata incinta, ma di sapere che in essa vi era contenuta solo droga, ignorando perciò che vi fosse un ordigno esplosivo, ma ammettendo di aver visto un calcolatore, quel calcolatore che era nel meccanismo esplosivo. Voleva molto bene alla irlandese e la avrebbe raggiunta in Israele per sposarla - anche se già sposato con una polacca e padre di figlio con costei -.

Come ben si nota, senza discendere in tutta la serie di fantasiosi particolari dell'arabo, questa sua versione appare immediatamente senza necessità di elaborate valutazioni, un cumulo di fandonie e per tali furono tenute dalla Corte inglese, che per l'attentato giudicò colpevole l'Hindawi e gli irrogò 46 anni di carcere. Versione peraltro mai menzionata al Di Carlo, al quale rivela i fatti come sono esattamente avvenuti.

Ma a parte il delitto specifico, d'interesse appaiono anche le sue militanze e le sue frequentazioni nel mondo arabo, come appurato da accertamenti di polizie e di Servizi. Appare incontrovertibile che il nostro ha avuto collegamenti con funzionari siriani e con ambienti libici; ha militato nel Movimento Rivoluzionario giordano; ha avuto rapporti con le organizzazioni di Abou Moussa, di George Habbash, di Ahmed Jibril, di Abou Nidal.

Viaggiando con la sua vera identità o sotto falso nome grazie ad un passaporto rilasciatogli dalle autorità siriane, ha transitato o soggiornato in diversi Paesi europei e mediorientali. Malgrado egli abbia reiteratamente asserito che questi suoi viaggi concernessero le sue attività di giornalista, in realtà i suoi spostamenti risulterebbero finalizzati o comunque collegati ad operazioni di terrorismo internazionale. All'inizio dell'85 fu segnalata la sua presenza al Cairo, ad Amman e a Londra, in ordine cronologico di tempo. Dalla capitale britannica raggiunse successivamente l'Italia, prima di riapparire in Polonia, dove vivono sua moglie e suo figlio, dopo aver

attraversato la allora esistente Cortina di Ferro. Dalla Polonia si spostò poi in Romania e Bulgaria. Nel luglio dell'85 si recò segretamente a Tripoli. Il viaggio non risulta sui suoi documenti ed un certo numero di spostamenti non compaiono sul suo passaporto. Utilizzava frequentemente i due settori di Berlino come punti di appoggio e di transito. Ed è proprio da Berlino Ovest, nel gennaio dell'86, che risale il primo e documentato legame con la Siria; in quella occasione, infatti, abbandonato il suo passaporto giordano, Hindawi assume l'identità di un funzionario civile siriano in viaggio ufficiale d'affari.

Dal processo contro Hindawi, come già sopra accennato sono emersi molteplici ed inconfutabili elementi di prova di collegamenti con la Siria. In particolare Hindawi avrebbe passato gran parte del suo soggiorno londinese in un albergo riservato agli equipaggi della compagnia di bandiera siriana. Avrebbe risieduto presso l'Ambasciata siriana a Londra la notte immediatamente precedente il fallito attentato. Avrebbe viaggiato con passaporto siriano sotto falso nome. Avrebbe accompagnato per ben due volte le sue richieste di visto con note ufficiali emanate dal Ministero degli Esteri siriano. Avrebbe incontrato l'Ambasciatore siriano a Londra dopo la scoperta della bomba. Sarebbe altresì emerso che l'Ambasciatore siriano avrebbe assicurato ad Hindawi, molti mesi prima dell'attentato, il sostegno dei Servizi segreti siriani. Così come sarebbe emerso un tentativo fatto da Hindawi, durante il periodo di detenzione, di prendere contatto con responsabili dell'intelligence siriano a Damasco per una richiesta di assistenza intesa ad assicurare il suo immediato rilascio.

Immediatamente dopo la sua cattura, Hindawi, come già scritto, aveva ammesso di essere un "semplice" corriere della droga per conto di una rete di trafficanti siriana che lo aveva ingaggiato a Damasco per 250.000 dollari, proponendogli di contrabbandare stupefacenti da Londra verso Tel Aviv. Ma successivamente lo stesso Hindawi aveva fornito agli investigatori londinesi una versione "più attendibile", secondo cui si sarebbe incontrato a Damasco con il responsabile del Servizio Segreto militare accordandosi con lui per alcune azioni terroristiche contro obiettivi israeliani in cambio di denaro e di una sua iscrizione all'Università per giordani a Damasco. Sarebbero stati proprio equipaggi (infiltrati da agenti dei Servizi segreti) delle linee aeree siriane, alloggiati al Royal Garden Hotel, dove Hindawi avrebbe ricevuto la "borsa esplosiva" e le relative istruzioni per l'innescò, ad incaricarsi del trasporto di esplosivi, droga ed armi in territorio inglese.

Il Movimento, in cui il nostro ha militato, ha più nomi. Movimento Rivoluzionario Giordano o Movimento d'Avanguardia Rivoluzionario Giordano o Partito Popolare Rivoluzionario Giordano. In esso ha raggiunto

il ruolo di capo delle reti europee. Questo Movimento Rivoluzionario Giordano sarebbe costituito da una “organizzazione basistica”, vera e propria organizzazione combattente clandestina, verosimilmente presente in ogni Paese ove operavano il capo, cioè il nostro Hindawi, ed i suoi collaboratori e comunque ove esistessero interessi collegati al fenomeno palestinese. Tale organizzazione si articolava in cerchie, cellule ed organi. In ogni Paese potevano esistere più organizzazioni basistiche. La cerchia era composta al massimo da due persone, di elevata preparazione. La cellula era l’aggregazione da due a cinque organi, tutti aderenti alla linea politica del partito. L’organo è il singolo individuo operatore, che può far parte della cellula, se è politicamente motivato, oppure è soltanto organo uccisore/combattente, se presta la sua opera per ricompensa in denaro, droga od altro.

I giordani del Movimento Rivoluzionario Giordano sarebbero stati addestrati nell’uso delle armi leggere e degli esplosivi in campi palestinesi situati in Siria. Avrebbero poi ricevuto dai siriani gli esplosivi per gli attentati sopra menzionati e quello alla società arabo-tedesca di Berlino. Ma oltre che avere i rapporti sopra detti con altre organizzazioni e la Siria, l’Organizzazione ed in particolare Nezar Hindawi hanno frequenti collegamenti con la Libia.

Awni Hindawi, il cugino “genovese”, che ha sposato una cittadina italiana e fu arrestato nell’ambito dell’inchiesta sul MRG, dichiarò alle Autorità italiane di ritenere che due suoi zii, Mohin Hindawi e Shader El Hindawi facessero parte dei Servizi libici, ai quali sarebbe appartenuto anche altro cittadino giordano, già studente in Italia, di nome Mawardo Mohammed. Nezar Hindawi avrebbe diretto il giornale di proprietà arabo-libica edito in Londra “Koll Yedit”, il cui corrispondente da Parigi avrebbe avuto il recapito allo stesso civico delle “Libyan Airways” e della “Arab Popolar Bank”.

Nezar, Hasi e Awni Hindawi, Salameh Farour e Mahmud Ganim nel 1985 avrebbero avuto contatti con un responsabile del governo libico per ottenere finanziamenti ed appoggi politici per il loro movimento. Fallito l’accordo con i libici, costoro nell’agosto dello stesso anno, si sarebbero recati a Damasco per contattare i referenti ufficiali dei Servizi Informativi dell’Aeronautica siriana. Ne avrebbero ricevuto l’addestramento all’uso delle armi leggere e degli ordigni esplosivi nonché aiuti finanziari ed esplosivi per gli attentati di cui sono ritenuti responsabili.

In conclusione: “Movimento Rivoluzionario Giordano”, “Movimento d’Avanguardia Rivoluzionario Giordano” e “Partito Popolare Rivoluzionario Giordano” sarebbero denominazioni riferibili alla stessa organizzazione.

Questa sarebbe costituita da un gruppo di cittadini giordani nostalgici del vecchio “Partito Popolare Rivoluzionario Giordano” (attualmente fuori legge) ed opererebbe, con finanziamento della Libia, per compiere attentati in Europa, seguendo direttive di origine siriana. L’organizzazione sarebbe stata incentrata sulla famiglia Hindawi, che, stimatissima e rispettata in Giordania, annoverava tra i suoi membri anche un ministro, pur non avendo legami di parentela con la famiglia reale. Famiglia comunque composita, che aveva raccolto i “rami” profughi dalla Palestina, dopo la conquista israeliana. Tra questi la “parte Hasi”, che si dimostrava disponibile ad essere comprata e a compiere per i siriani attentati molto pericolosi.

14. Il Movimento Rivoluzionario Giordano in Italia.

Nell’intento di comprendere quali fossero le organizzazioni di militanza dei membri della famiglia Hindawi e quali fossero i loro collegamenti con Servizi od altre istituzioni di Stati che solitamente sponsorizzano formazioni terroristiche, venivano acquisiti atti per gli Hindawi già operanti all’estero e venivano interrogati - o si tentava -, per quelli che avevano vissuto in Italia, coloro che li avevano frequentati.

Per quanto concerne l’Hindawi di Genova, e cioè Awni, non è stato possibile nè ascoltare lui direttamente, perchè scomparso da più anni e probabilmente ritornato nella terra di origine; come dovrebbe risultare dalla sentenza di ripudio che lo riguarda; nè ascoltare la moglie Zunini Marcella cittadina italiana, ripudiata, perchè emigrata a Luxor d’Egitto. Sul suo conto s’erano accertate, al tempo del processo nel capoluogo ligure per banda armata, le seguenti vicende.

In primo luogo - attraverso sue dichiarazioni in una lettera datata 23 aprile 88 ed indirizzata a tal Assad Mohamed - che era stato a Damasco con suo cugino il già detto Nezar; che insieme si erano incontrati con gli ufficiali Hascim Said, Samer Kukhash e Abu Aheius, tutti del Servizio d’Informazione dell’Aeronautica siriana; che era stato addestrato all’uso delle armi lunghe e corte ed al lancio di bombe a mano; che aveva ricevuto 800 dollari come rimborso.

In secondo luogo - attraverso una conversazione telefonica avvenuta il 1° maggio 86 con un connazionale non identificato - che era preoccupato per gli arresti dei suoi due cugini (quello di Berlino, oltre quello di Londra) dal momento che Nezar era stato suo ospite a Genova per 14 giorni, e che pertanto aveva bruciato tutti i documenti compromettenti.

In terzo luogo - attraverso il suo interrogatorio e memoriale al seguito - che in compagnia del Nezar si era recato dapprima in Libia e poi in Siria, ove era stato addestrato all'uso delle armi ed aveva conosciuto tali Hailham Said ed Abu Aihem, due tenenti colonnelli siriani; che aveva fatto parte del Movimento Rivoluzionario Giordano, di esserne stato il responsabile per l'Italia e di aver tentato di associare ad esso due suoi connazionali abitanti a Genova; che suo zio Shaher abitante a Roma aveva rapporti con il rappresentante dell'OLP a Roma Nemer Hamad, con l'Ambasciatore Libico a Roma, con l'on.le Craxi, con il Ministro degli Affari Esteri Libico, frequentava la Libia e ne riceveva aiuti.

Per quanto concerne l'Hindawi di Trieste e cioè Shaher Mohammed sono state sentite due sue amiche, una signora romana ed una avvocatessa triestina. La prima lo ha frequentato per circa mezz'anno. Il Giordano s'era spacciato per studente di medicina, praticante al Policlinico, appartenente alla facoltosa famiglia Al Yamani, più che benestante. Nessuna di tali dichiarazioni corrispondeva ovviamente al vero. Con tale attitudine alla menzogna riuscì a carpire alla teste diverse decine di milioni. Su frequentazioni libiche, costei nulla sa dire. (v. esame Buttignon Cesira, GI 21.04.97).

Diverso il ricordo del secondo teste persona di ottima cultura e più attenta ai discorsi dell'uomo, pur se anch'essa "truffata" dalle menzogne del giordano, che con lei s'era spacciato per americano, specializzando in pediatria, ricco - ovviamente tutte pure fandonie. Solo dopo qualche tempo l'uomo rivelò alla donna di essere giordano, di aver commesso un attentato contro il re di Giordania e per questo essere stato incarcerato. Così come le disse di essere molto amico di Gheddafi, di essere vissuto in Egitto, dopo essere evaso dal carcere giordano, presentandosi come libico e con l'aiuto dei libici; di fruire a Roma di documenti libici a livello diplomatico. (v. esame Vogrich Paola, GI 21.04.97).

15. Le "dichiarazioni" di Hindawi.

Per effetto delle dichiarazioni del Di Carlo e dell'attività istruttoria conseguente, questa AG formulava rogatoria all'Autorità del Regno Unito per l'interrogatorio dell'Hindawi fonte di Di Carlo, ancora detenuto in Inghilterra in espiazione della pena per l'attentato, non portato a compimento, a danni dell'aeromobile El Al (v. rogatoria verso il Regno Unito, 30.04.97).

Superate non poche difficoltà burocratiche si procedeva all'interrogatorio dell'Hindawi il giorno 21 maggio 97 nel carcere di March nel Cambridgeshire. Il giordano - come dettagliatamente risulta dal verbale della polizia britannica e dalla relazione dell'Ufficio in atti - assumeva immediatamente atteggiamento ostile nei confronti dell'Autorità rogante e a seguito di lungo e quasi ossessivo discorso di vilipendio per l'Italia e le sue istituzioni, di fatto si rifiutava di rispondere. Il suo assunto, che partiva dall'asserzione che il verbale che ci si apprestava a redigere, di lì a due giorni sarebbe stato nelle mani dei Servizi siriani, libici, CIA e Mossad, si incentrava poi sull'affermazione che l'Italia è dominata dalla Mafia, che la Mafia è tutto e tutti corrompe, che tutte le istituzioni dai primi ministri ai magistrati, ai funzionari - come ben si poteva leggere, spiegava agli inglesi, su qualunque giornale - sono al servizio della Mafia e talmente corrotti, che italiano equivale a mafioso; e di qui il suo rozzo, ma ostile modo di ragionare giungeva alla conclusione che egli, proprio perchè Di Carlo era italiano e quindi mafioso, non avrebbe mai potuto contrarre rapporti con lui nè tantomeno rivelargli alcunchè, e che a maggior ragione, essendo questo GI e il PM presenti istituzioni italiane, egli mai e poi mai avrebbe risposto alle domande e comunque collaborato (v. nota della polizia inglese 21.05.97 e relazione GI per gli atti del 23.05.97).

Diverso l'atteggiamento con la polizia britannica. Collaborativo, con chiari atteggiamenti di piaggeria a dimostrare i suoi moti di stima verso le istituzioni britanniche al cospetto di rappresentanti italiani, ammetteva di essere stato reclutato mentre portava un generale siriano in Libano con l'auto; di essere stato addestrato in Siria, Giordania, Libano ed altri Paesi che non ha specificato; di aver incontrato il colonnello Gheddafi varie volte e di aver passato nove mesi con il capo dei servizi di intelligence di Gheddafi, un certo Jaloop (Yelob); di aver lavorato per l'OLP e per il Movimento Rivoluzionario della Giordania dopo essere stato addestrato in Siria; di aver interrotto da due anni i contatti con i Servizi di intelligence siriani; di sperare di venire scambiato con le infermiere britanniche attualmente detenute in Arabia Saudita per omicidio. (v. dichiarazioni dell'agente investigativo Dillaway Stuart e del sovrintendente investigativo Paul Adams, datate 30.05.97).

Di Carlo, messo a conoscenza del fatto che Hindawi aveva negato di aver parlato con lui di Ustica e del MiG23, conferma le sue dichiarazioni e riferisce un episodio che potrebbe condursi ad una sorta di reazione del giordano. Qualche mese prima si erano presentati nei pressi della sua abitazione di Londra due sconosciuti, che dopo aver parcheggiato piuttosto lontano dalla casa di un suo amico, avevano chiesto a costui se egli si

facesse vivo in zona. Di Carlo esclude che fossero siciliani appartenenti a Cosa Nostra, perchè costoro lo avrebbero ricercato in Italia. I due, egli presume, erano certamente vicini a Hindawi, perchè il suo indirizzo in carcere lo aveva dato soltanto al giordano e ad un colombiano, di cui non aveva mai parlato né con esso aveva fatto affari (v. interrogatorio Di Carlo, GI 20.12.97).

Infine veniva raccolta la testimonianza, su rogatoria dalla polizia britannica, di Filippo Monteleone. Costui ha escluso di essere a conoscenza di circostanze relative al disastro del DC9, e di dettagli di conversazione tra Di Carlo e Hindawi. Conferma però che Hindawi aveva sempre ammesso di aver lavorato per i Servizi siriani e quelli libici. Conferma che Di Carlo e Hindawi erano legati da stretta amicizia e che parlavano tra di loro di molti argomenti. Conferma che egli diverse volte ebbe ad aiutarli nella traduzione, ovviamente di frasi e parole che si scambiavano. Conferma infine - ma la verbalizzazione non è tra le migliori, perchè vi appare che esso Monteleone, aveva udito nel periodo in cui cadde l'aereo di Ustica, Hindawi affermare che il caccia precipitato sulle montagne della Sicilia era libico; mentre questi discorsi si collocano ovviamente in un periodo di gran lunga successivo - che al tempo del disastro del DC9, questo è l'unico senso che può darsi al verbale inglese, era caduto anche un intercettore e che questo intercettore era libico. Non sono esattamente i discorsi di Hindawi uditi da Di Carlo, ma pur tuttavia v'è una parte di essi e non quella di minore importanza. E v'è comunque la conferma che Ustica e il MiG, furono argomenti di conversazione tra Di Carlo e il giordano (v. interrogatorio Monteleone, rogatoria Gran Bretagna 30.12.97).

16. Le dichiarazioni di Krizmancic e di Maioli.

Di rilievo sulla vicenda in questione anche le deposizioni del teste Krizmancic. Costui rende le prime dichiarazioni nell'ottobre del 90 dopo essere stato individuato grazie all'indicazione dell'allora colonnello Bozzo, comandante della Legione Carabinieri di Catanzaro. L'ufficiale, che aveva prestato servizio alle dipendenze del generale Dalla Chiesa, aveva ricevuto da questi incarico di parlare con il Krizmancic, definito come persona di nazionalità jugoslava, - in effetti è nato a Trieste ed ha la nazionalità italiana - che lavorando in Libia come capotecnico di una impresa edile specializzata

nelle costruzioni di aeroporti militari, era in grado di acquisire utili notizie su presenze di terroristi nostrani in basi di addestramento in territorio libico.

Il Krizmancic riferì al Bozzo - così costui testimonia - dei fermenti che covavano negli ambienti dell'Aeronautica Militare libica contro Gheddafi. Tali notizie egli le acquisiva frequentando ambienti ove si ritrovavano ufficiali dell'Aviazione e ben comprendendo l'arabo al punto da capire anche accenni e battute. Al primo incontro - avvenuto tra il febbraio e il marzo dell'80 all'uscita del casello di Serravalle sull'autostrada Genova-Milano - ne seguì, a distanza di qualche mese, un altro, nel quale il Krizmancic riferì all'Ufficiale, tra l'altro, che "l'operazione contro Gheddafi si stava concludendo". L'operazione spiegò, sarebbe consistita nell'abbattimento dell'aereo, che il colonnello libico usava per i suoi spostamenti sia all'interno della Libia che all'esterno. L'operazione sarebbe stata compiuta da ufficiali dell'Aeronautica libica (v. esame Bozzo Nicolò, GI 02.10.90).

Il Krizmancic, escusso subito dopo, ha confermato sostanzialmente le risultanze riferite dal Bozzo, anche se per malcelati timori, ha evitato precisazioni. A parte che sul suo lavoro, egli ha confermato di aver sentito di più tentativi di colpi di Stato contro il regime di Gheddafi; confermando le sue conoscenze tra gli Ufficiali dell'Aeronautica, ha confermato anche l'esistenza del golpe di Tobruk, in cui erano rimasti coinvolti degli italiani, due dei quali geometri erano stati anche arrestati. Ha aggiunto di aver parlato del MiG23 caduto in Calabria con il fratello di un colonnello dell'Esercito, che lavorava nella sua stessa città. Questi diceva a proposito del MiG "Gheddafi è molto furbo; ha cambiato strada" spiegando che in quell'occasione il colonnello libico doveva recarsi in Polonia, ma, avvisato, aveva cambiato strada. Di più all'epoca non diceva probabilmente perché consapevole della gravità delle sue informazioni. "Non ricordo altri particolari - diceva a proposito dei progetti di golpe - almeno per il momento" (v. esame Krizmancic, GI il 17.10.90).

Costui che aveva reso tali dichiarazioni preziose sugli eventi libici, è stato ascoltato nuovamente alla fine del '96 sempre su indicazione del generale Bozzo, l'alto ufficiale dei Carabinieri - all'epoca della deposizione era comandante della Divisione Pastrengo - che, come già detto, aveva riferito sulla personale sua esperienza delle esercitazioni di Solenzara nel tardo pomeriggio-sera del 27 giugno 80. Il Bozzo, in esame testimoniale dell'autunno '96, aveva affermato che il Krizmancic, in precarie condizioni di salute, era disponibile a completare le sue deposizioni sui fatti avvenuti in Libia nella primavera-estate dell'80. Costui avrebbe detto al Bozzo di aver appreso, durante una sua permanenza nella primavera dell'80 per ragioni di

lavoro in una base segreta dell'Aeronautica libica, che erano in corso in quel tempo dei preparativi di colpo di Stato da parte di alti ufficiali della Forza aerea al fine di estromettere il colonnello Gheddafi dal potere. Le voci erano state raccolte presso gli ufficiali di quella base, che esso Krizmancic frequentava godendone stima e fiducia probabilmente perché introdotto dai Servizi di informazione della Bulgaria e comprendendone i discorsi per la sua perfetta conoscenza della lingua araba. Gheddafi venne a conoscenza dei preparativi di "golpe" - cui avrebbe dovuto partecipare anche il maggiore Jalloud - durante un suo viaggio di Stato in Polonia. Sulla via da Tripoli a Varsavia il Colonnello fu informato della congiura e così interruppe la missione facendo rotta su Malta, ove rimase ospite del Primo Ministro Dom Mintoff, suo amico, per circa una settimana (v. esame Bozzo Nicolò, GI 29.11.96).

Fin qui il ricordo de relato del generale Bozzo. Più dettagliato ancora il ricordo diretto del Krizmancic. Costui, affetto da un tumore al fegato, già in coma qualche settimana prima dell'esame, politrasfuso e per questo ascoltato a futura memoria, ma lucidissimo nel ricordo e nei comportamenti, ha riferito di essere stato in Libia per circa quattro anni dal maggio 79 all'83 - in tal senso passaporti e documenti di viaggio esibiti - come coordinatore e referente di fiducia di più imprese operanti in quel Paese - in tal senso la documentazione di imprese mostrata. Ha riferito inoltre di aver "ascoltato" - e quindi in prima persona - "voci, dichiarazioni, discorsi sull'aereo che cadde in Italia in quel 1980. Ciò accadeva in un albergo che io frequentavo la sera ed ove era possibile bere bibite non alcoliche di produzione occidentale come la coca-cola. Questo albergo era una nuova costruzione, sita proprio di fronte al porto di Tripoli. Ricordo che una parte dell'albergo era destinata a cinesi ed altri asiatici. Io frequentavo la parte ove si intrattenevano i libici, in particolare gli ufficiali delle forze armate di quel Paese. Ci si fermava in genere nel salone ove c'era l'angolo del bar". Come ben si nota un ricordo preciso, dettagliato, scrupoloso, che così continua: "In una sera di un giorno che non so precisare, io ebbi ad ascoltare i discorsi di alcuni ufficiali che indossavano la divisa dell'Aeronautica Militare libica. Essi parlavano in arabo, ma io, specie a quel tempo, parlavo e comprendevo molto bene quella lingua. Essi dicevano: "È stato abbattuto un aereo, credevano che fosse Gheddafi, invece lui era diretto in Polonia, è stato avvisato ed ha cambiato rotta." Questa era la sostanza dei loro discorsi che io ben percepivo stando in piedi vicino a loro allo stesso bancone del bar". Il Krizmancic rammenta ancora ed ancor più specificatamente, sottolineando che dell'intero episodio conserva un ricordo molto preciso e nitido, che il gruppo era composto da quattro o cinque militari, di cui uno da lui ben

conosciuto, gli aveva fatto un leggero cenno come di saluto. Che quella sera nulla si sapeva di aerei caduti in Italia. Che solo nei giorni successivi venne a sapere da giornali italiani che erano stati portati con qualche giorno di ritardo da amici provenienti dal nostro Paese - giacchè in Libia non vi era distribuzione regolare della stampa italiana - che era caduto un aereo civile nel mar Tirreno.

A tutti questi ricordi, con precisi e diretti particolari sull'evento, lo si ripete, egli infine aggiunge le sue memorie sul complotto in Cirenaica. Si sovviene infatti che in quello stesso periodo era stato ordito anche altro golpe militare sempre contro Gheddafi. Questo complotto muoveva dalla guarnigione di Bengasi. Fu però sventato anch'esso dal Colonnello, che dopo aver soffocato la rivolta fece fucilare su una piazza del capoluogo cirenaico diversi ufficiali ribelli. (v. esame Krizmancic, GI 05.12.96.)

Il Krizmancic nel corso della sua prima deposizione indica altra persona, tale Maioli Onorato da Reggio Emilia, come a conoscenza di fatti e circostanze, relativi ai tentativi di colpi di Stato contro Gheddafi per aver vissuto e lavorato come importatore in quel periodo in Libia.

Identificato, questo Maioli viene ascoltato in quello stesso ottobre 90. Egli riconosce di aver lavorato per vent'anni in Libia, dal '64 all'84. Ammette di aver sentito parlare del golpe di Tobruk; sa che fu organizzato da giovani ufficiali e che secondo voci costoro si appoggiavano al Primo Ministro Jalloud. Riferisce che i libici affermavano in continuazione che i Servizi - ovviamente di informazione e sicurezza italiani - proteggevano la Libia e che i libici acquistavano le armi in Europa attraverso un centro a Parigi alla via Keplero. Di Ustica ha sentito parlare dall'Ambasciatore libico nel Mali, che frequentava la sua casa, perché amante degli spaghetti. Costui asseriva che a torto si dava la colpa di quella sciagura ai libici; erano invece stati gli americani. Questa però era una sua fissazione, giacchè egli di qualsiasi evento dava la colpa agli Stati Uniti (v. esame Maioli Onorato, GI 16.10.90).

Del teste Krizmancic tutto milita a favore della sua attendibilità. Egli è introdotto dal generale dei Carabinieri Bozzo, che ha più che utilmente collaborato con sue deposizioni testimoniali in questo processo come in altri. Ne è stato fonte di fiducia per anni, a far tempo dalle inchieste del generale Dalla Chiesa sul terrorismo. Bozzo ne ha raccolto dichiarazioni e poi le ha riversate all'inchiesta. Nè può incrinare il valore il fatto che alcune, quelle di maggior rilievo, siano state rese solo da ultimo. In vero il Krimancic ha sempre temuto vendette e ritorsioni da parte dei libici e solo quando le sue

condizioni di salute erano peggiorate si era deciso a completare la sua testimonianza.

Testimonianza quindi che per le ragioni sopra dette deve ritenersi credibile. Tanto più che in essa emergono circostanze - quelle sull'improvviso dirottamento dell'aereo libico verso Malta - che troveranno coincidenza in dichiarazioni rese da operatori di Marsala su improvvisa deviazione verso Est, la sera del disastro di Ustica a breve distanza di tempo da esso, di velivolo proveniente da Tripoli, e già diretto verso l'Europa centrale.

17. I fatti di terrorismo secondo la Libia.

Da non dimenticare, in questa breve rassegna di fatti concernenti la Libia, che da parte di questo Paese s'è sempre sostenuto di essere l'obbiettivo di azioni terroristiche e di complotti organizzati dagli Stati Uniti. Da parte del suo leader di essere stato l'obbiettivo dell'operazione della sera del 27 giugno 80 sul Tirreno. A partire dai primi anni 70.

In effetti nel '72, Washington rifiutava, a detta dei libici, di stabilire un dialogo e piene relazioni diplomatiche a livello di ambasciatori con la Jamahirija.

Il 30 maggio '73 un velivolo militare americano aveva violato lo spazio aereo libico nel corso di manovre della 6^a Flotta.

Nel '74 fu rifiutata la consegna alla Libia di otto aerei - i noti C130, nonostante fossero già stati pagati 60 milioni di dollari in contanti.

Nel '77 il Pentagono aggiungeva il nome della Libia alla lista dei paesi nemici degli USA.

Nel '78 venivano congelati contratti di importazione, tra i quali quelli relativi ad aerei Boeing per l'aviazione civile.

Il 24 gennaio '78 il Segretario di Stato dichiara che la Libia figura in testa all'elenco dei paesi contro i quali gli USA adotteranno sanzioni a causa delle sue posizioni sulla causa palestinese.

Tra il 27 e il 30 luglio '78, manovre della 6^a Flotta in prossimità di acque ritenute territoriali dalla Libia. Nel '79 la CIA inizia a reclutare agenti e mercenari tramite "Thomas Allen Tonin", capo della stazione CIA di New Dheli, dove sarebbe stato reclutato il noto Muhammad Yusuf Megarief.

Tra l'8 e il 9 agosto '79 la 6^a Flotta americana svolge manovre militari in prossimità delle acque territoriali libiche a Nord del parallelo 32°30', provocando una nota del Ministero degli Esteri libico, con la quale si

informa il rappresentante diplomatico degli USA che la Jamahirija intende difendere i diritti di sovranità nelle proprie acque territoriali.

Il 12 maggio 80 nella Jamahirija vengono scoperte cellule di cospiratori americani, che agivano segretamente con l'obiettivo di approfondire le divergenze tra gli USA e la Libia.

Questo sino all'estate dell'80. Poi un crescendo per tutti gli anni 80. Progetti di complotti, di veneficii, infiltrazioni, aggressioni aeree e aeronavali in acque "territoriali", i noti bombardamenti del marzo e dell'aprile 86.

18. Conclusioni.

Sulla Libia non vi sono parole. E' un Paese così distante dalle democrazie occidentali che qualsiasi colloquio appare difficile se non impossibile. E infatti oltre le chiamate in reità degli Stati Uniti da parte del colonnello Gheddafi, l'assoluta incredibilità della versione sulla caduta del MiG e la costituzione di una improbabile commissione sull'affare, venuta in Italia per chiedere informazioni e non per darle, nessuna altra voce.

La storia dei nostri rapporti con questo Paese al tempo del disastro è stata descritta. Rapporti tormentati e tormentosi, sia sul versante interno ove provocavano spaccature in qualsiasi ambiente, che su quello esterno ove precipuamente inquietavano l'alleato maggiore, gli Stati Uniti, e irritavano quello prossimo, cioè la Francia. Ma questi rapporti verso la Libia ed il mondo arabo esistevano al tempo e permangono oggi, indipendentemente dalle simpatie e dai torti, come costante storica nella politica estera italiana, basata su interessi fondamentali, assolutamente non legati ai regimi che si sono succeduti, dall'Unità in poi, quelli liberale, fascista, democratico.

Qui però, a parte tali considerazioni, resta il relitto del MiG, resta il cadavere del pilota. Su cui molto s'è appreso e quel che più è strano, in virtù, come s'è detto, della CIA ovvero del capo stazione all'epoca, quasi ci fossero dei centri interessati a smascherare imbrogli e furberie dei nostri militari e politici – e che comunque hanno palesato le menzogne e le messinscene. Su cui quasi l'intera strada s'è percorsa verso la prova della connessione tra Ustica e Castelsilano; mancando solo gli ultimi passi, ma già discernendo il termine che ben si delinea.

Qui su questi fatti quindi, lo si ribadisce, non poco si sa negli Stati Uniti; tutto nell'ambito di determinati ambienti in Italia e in Libia. Ma questi secondi non possono, seguendo le accuse del colonnello, parlare chè

altrimenti svelerebbero gli intrecci perversi con i primi.

* * * * *

Capitolo XVIII

La Francia.

1. La politica internazionale francese nel 1980. La riaffermazione del ruolo di grande potenza.

Nel corso di questa istruttoria, più volte l'interesse delle indagini si è volto nei confronti della Francia, su episodi in cui apparivano soggetti od oggetti collegati a questo Paese o comunque a conoscenza delle sue autorità politiche e militari. Tale interesse si è concretizzato in diverse rogatorie internazionali - ben dodici, di cui diverse con più questioni -, che hanno avuto nella maggior parte dei casi risposte evasive o del tutto negative,

quando non addirittura alcuna risposta. Ben si può anticipare come la collaborazione richiesta alle autorità francesi sia stata connotata il più delle volte da un assoluto disinteresse o superficialità, fino alla negazione della collaborazione stessa, per motivazioni che in esito si tenderà ad appurare e definire.

Al fine di meglio comprendere, ed eventualmente dare una spiegazione di questi comportamenti, appare opportuno ripercorrere per sommi capi - una descrizione più completa è nel contesto - la politica internazionale di quel tempo. La Francia nel 1980 - sotto la V^a Repubblica nata con la costituzione del 4 ottobre 58 - era rappresentata nella più alta carica dello Stato dal presidente Valéry Giscard d'Estaing, in carica dal 19 maggio 74 sino al 21 maggio 81. Sul piano nazionale la Francia si trovava ad affrontare non pochi problemi interni, quali il terrorismo nazionale ed internazionale, anche se non ai livelli del nostro Paese, e l'indipendentismo corso. Sul piano internazionale la Francia, che non aveva mai perso il ruolo di potenza tra le principali, era sempre in primo piano nel grande gioco. Dopo l'invasione sovietica in Afghanistan, pur condannando quella iniziativa, aveva assunto una posizione diversa da quella del Governo di Washington, che aveva invece posto in essere immediate e durissime ritorsioni verso l'Unione Sovietica. Per la Francia era indispensabile salvaguardare il dialogo Est-Ovest. Disaccordo che confermava la politica sempre più autonoma ricercata dal Paese transalpino. Linea, questa, che veniva ribadita da Giscard d'Estaing nel corso del vertice franco-tedesco che si era aperto a Parigi a febbraio, al termine del quale venne ribadita la solidarietà agli USA esprimendo nel contempo una politica di fermezza verso l'URSS, che però non compromettesse la distensione. Veniva inoltre ribadita, nella circostanza, la necessità dei due Paesi di conservare una politica autonoma meno legata alla strategia americana. Pertanto, dialogo ancora aperto con l'URSS. Tanto aperto che il Presidente francese, incontrava a Varsavia il 18 maggio il premier sovietico Leonid Breznev, cagionando forte irritazione alla Casa Bianca.

Di fatto la Francia portava avanti un programma che attribuiva un ruolo di primo piano al Vecchio Continente sui temi di carattere economico e sui rapporti Est-Ovest. Giscard d'Estaing si proponeva un'indipendenza militare che portasse gradualmente l'Europa allo sganciamento dall'ombrello missilistico degli USA. Non si trattava altro che di un altro passo a seguire della decisione, presa a metà degli anni sessanta dal presidente De Gaulle di allentare la propria presenza nella NATO. De Gaulle così motivò tale decisione: liberare la Francia dalla colonizzazione americana che si attuava con l'installazione e il rafforzamento delle basi militari e faceva capo al

vasto disegno politico dell'organizzazione del Patto Atlantico, con il fine di pianificare la politica nazionale e soggiogarla alle direttive della Casa Bianca. Il Governo francese difatti aveva da tempo denunciato la violazione degli accordi stipulati da parte degli Stati Uniti. In particolare tra gli anni 50 e 60 gli Stati Uniti avevano effettuato migliaia di voli non autorizzati e non contemplati dagli accordi; ed avevano sorvolato zone della Francia interdette ai voli. Nel 61, ad esempio, gli americani avevano usato la loro base di Chateauroux per inviare le truppe dell'ONU nel Congo, mentre il Governo francese era contrario a tale intervento. Gli Stati Uniti non tennero in alcun conto la protesta francese e nel novembre del 64 si servirono della loro base di Evreux per facilitare il trasporto dei paracadutisti belgi a Stanleyville. Un altro grave incidente che sollevò le proteste del Governo francese fu quello di un aereo americano sorpreso nel 65 in volo di spionaggio mentre sorvolava su territorio francese la zona proibita dell'impianto per la separazione degli isotopi a Pierrelatte nel dipartimento della Drome, dopo avere scattato 175 fotografie dell'impianto atomico.

Pertanto l'autonomia della Francia in seno all'Alleanza ha radici lontane e tale distacco dagli orientamenti di Washington è ancora più palese nel 1980 – ma nel corso del tempo si verificheranno forti riavvicinamenti al punto tale che nell'ultimo vertice per il cinquantennale dell'Alleanza tra il 23 e il 25 aprile scorso, Chirac siederà tra gli attuali 19 membri del Patto. Oltre alle non omogenee vedute sul problema dell'invasione dell'Unione Sovietica in Afghanistan, la Francia si distaccò dagli USA anche su altre questioni di carattere internazionale. La politica giscardiana somigliava sempre di più a quella gollista: ruolo di grande potenza della Francia nel mondo con una politica estera distaccata quindi dagli Stati Uniti. Difatti a marzo del 1980 il presidente Giscard d'Estaing effettuò un viaggio in Medio Oriente, nel corso del quale, durante la prima tappa in Kuwait, firmava un comunicato nel quale riconosceva ai palestinesi il “diritto all'autodeterminazione”. Con questo documento si svuotava la risoluzione dell'ONU n.242, che inquadrava il problema palestinese come “problema di profughi” e si scavalcavano gli accordi di Camp David. Le reazioni internazionali all'iniziativa francese furono contrastanti: Israele così come l'Egitto, anche se per motivi diversi, condannarono duramente l'iniziativa francese; la Germania invece la appoggiò; l'Italia prese lo spunto per inserirla nell'agenda del Summit di giugno; per i Paesi del Fronte del Rifiuto essa invece rappresentava una carta nuova per influenzare le trattative di pace.

Nel 1980 la Francia aveva oramai perduto la sua presenza coloniale ovunque in Africa; tuttavia i suoi insediamenti militari nel continente rimasero massicci. Basti pensare che durante il conflitto tra la Libia ed il

Ciad, un forte corpo militare francese era presente nel Ciad. Anche se non vi fu alcun intervento militare, almeno ufficiale quell'anno, in favore della fazione antilibica.

A gennaio dopo l'attacco dei fuoriusciti tunisini aiutati dai libici a Gafsa in Tunisia, la Francia provvedeva ad inviare nel Paese nordafricano aerei, elicotteri e navi da guerra, esprimendo così l'appoggio a Bourghiba, leader della Tunisia. Tra l'altro la Francia aveva dislocato nel Mediterraneo, tra il golfo di Gabes e Metin, l'incrociatore Colbert, dotato di sistemi elettronici e radar (ben nove) in grado di monitorare le aree di maggior rilievo della Libia e della Tunisia.

A rendere ancor più tesi i rapporti tra la Francia ed il Nord Africa, in particolare la Libia, intervenivano alcune manifestazioni antifrancesi a Tripoli e Bengasi, causate dall'appoggio dato a Bourghiba. Il 4 febbraio una folla di dimostranti, con la evidente complicità delle autorità, saccheggiò l'Ambasciata francese nella capitale e il consolato nel capoluogo cirenaico. Di conseguenza la Francia richiamava in patria il proprio ambasciatore. Tuttavia il Presidente Giscard d'Estaing, nonostante le accuse e le violenze subite da parte della Libia, definì la vicenda di Gafsa un affare interno tunisino, smentendo peraltro le voci di un intervento dell'esercito francese. Il 23 marzo 80 si verificava il tentativo di abbattimento da parte di due Mirage libici di un aereo francese "Atlantic" in volo al largo delle coste tunisine.

Come s'è detto anche nel Ciad - indipendente dalla Francia dal 60 - la presenza francese, sia militare che economica, nell'80 risultava pesante. Nel Paese a marzo di quell'anno scoppiava un conflitto interno tra due fazioni; l'una capeggiata da Hissène Habrè e l'altra da Gukuni Ueddei; costui appoggiato dal Governo francese, l'altro dalla Libia, che nelle circostanze rivendicava la striscia di Auzou.

La presenza francese nel Ciad risaliva al 68 quando De Gaulle inviava proprie truppe in aiuto del Presidente Tombalbaye a causa di conflitti interni sfociati in guerriglia, provocati dal fronte musulmano Frolinat, che aveva ad obiettivo la presa del potere politico. Rivolta che, comunque, nonostante l'aiuto dei francesi quel Presidente non riesce del tutto a sedare. L'unico risultato è quello di respingere il Frolinat al Tibesti. Ed è proprio qui che il Frolinat trova un nuovo e potente alleato, la Libia di Gheddafi. Ed è da questo momento, intorno al 73, che il Ciad costituirà motivo di frizione tra la Francia e la Libia. Quest'ultimo Paese infatti aveva occupato la striscia di Auzou nel Nord del Ciad. Nel frattempo la situazione politica ciadiana era in continuo fermento. Tombalbaye nel 75 veniva assassinato e Mallum, uomo legato alla Francia prendeva le redini del Paese. Il Frolinat intanto si spaccava in fazioni: una legata ad Hissène Habrè, l'altra a Gukuni Ueddei. Il

primo nel '78 è al governo con Mallum; il secondo, invece, assumeva il comando del Frolinat.

Un'interessante ricostruzione di quest'ultimo periodo viene fornita dal Presidente Giscard D'Estaing nel suo libro autobiografico pubblicato in Italia per i tipi della Sperling & Kupfer. Dopo aver ricostruito i contrasti esistenti tra le diverse fazioni del Ciad, il presidente annota che "nell'aprile 1978, i toubbou di Goukouni, attivamente sostenuti da forze libiche, scatenarono l'offensiva verso sud. Le forze del generale Malloum, composte da neri meridionali - quelli che un tempo alimentavano le razzie di schiavi dei toubbou - erano spaesate e impaurite in quell'universo sassoso; le oasi furono conquistate senza resistenza.

Il generale Malloum, che nel 1975 aveva chiesto il ritiro delle truppe francesi, invocò soccorso. I capi degli stati africani occidentali, i presidenti Houphouet-Boigny e Senghor, il generale Eyadema del Togo, mi pregarono telefonicamente di intervenire. Per loro si trattava di una prova di sopravvivenza. Contemporaneamente, l'Unione Sovietica faceva sentire tutto il suo peso in Africa; i suoi aerei militari facevano scalo nel Mali. Il presidente Carter non mosse un dito per impedire l'arrivo in Angola di tecnici sovietici e mercenari cubani. Se avessimo permesso ai libici di avanzare nel Ciad senza reagire, per i capi degli stati francofoni ciò avrebbe significato che la sicurezza esisteva in un solo campo. E mi fecero capire che alcuni di loro erano pronti a trarne le logiche conseguenze.

In aprile decidemmo di organizzare una reazione area, inviando a N'Djamena aerei Jaguar, molto efficaci per gli attacchi al suolo. Il presidente Senghor, con una iniziativa rapida e coraggiosa, ne facilitò il transito per Dakar. Il sostegno venne organizzato. Elementi d'appoggio terrestre partirono dal Gabon. Il presidente Ahidjo del Camerun, Stato confinante con il Ciad, ci consentì di assicurare la logistica delle nostre forze mediante trasporti che avrebbero attraversato la regione settentrionale del suo paese.

Il nostro Stato Maggiore era restio a impegnare reparti di terra nel Ciad. Aveva mal digerito l'espulsione del nostro presidio nel 1975 e in un momento in cui stava riorganizzando le nostre forze convenzionali, preferiva evitare che mezzi ancora troppo ridotti venissero dispersi in un'avventura africana.

Fu deciso l'invio di un gruppo di ufficiali e sottufficiali che provvedessero a un rapido addestramento delle forze del Ciad ormai in pieno crollo psicologico, in un campo situato presso N'Djamena.

Le settimane passarono senza che giungessero notizie incoraggianti. Seguivo sulla carta i progressi della "ribellione", che occupava le piccole

oasi a Sud e a Ovest del Tibesti. La colonna si diresse poi verso N'Djamena, s'impadronì di sorpresa dell'oasi di Koro Toro e minacciò quella di Salal.

A metà aprile mi venne richiesto di presiedere urgentemente una riunione dedicata alla situazione militare nel Ciad.

Quando entrai nella sala, trovai un'atmosfera tesa e pesante. I militari erano sull'attenti. Mentre mi chiedevo che cosa mai potessero volere, visto che ritenevo di avere già dato tutte le disposizioni necessarie, sedetti al tavolo. I ministri della Difesa e della Cooperazione presero posto a fianco a me.

Erano presenti il Capo di Stato Maggiore Generale, l'ispettore delle forze d'oltremare, due altri generali che non conoscevo e Renè Journiac, che avrebbe steso la relazione della riunione delle decisioni.

Il ministro della difesa, Yvon Bourges, prese la parola.

“Signor Presidente, abbiamo chiesto una riunione d'urgenza perché la situazione nel Ciad è seria e si sta deteriorando rapidamente. Si deve prendere una decisione. E' meglio che sia il Generale comandante le forze sul posto a descrivervi lo stato delle operazioni.”

La sua analisi fu molto chiara. La pressione dei toubbou e dei libici era troppo forte perché potesse essere contenuta. Salal era stata conquistata. L'armamento fornito dai libici era efficace: missili sovietici terra-aria SAM 7 e anticarro; questi ultimi impedivano ai nostri mezzi corazzati di avvicinarsi a distanza di tiro. Era impossibile riconquistare le posizioni. Quanto agli elicotteri, la temperatura era tale che poneva dei problemi all'impiego delle turbine e su quel terreno piatto, senza possibilità di defilarsi, costituivano un bersaglio ideale.

Dopo alcuni minuti di discussione sulle varie possibilità d'impiego dei nostri mezzi, cominciai a subodorare qualcosa. Il disagio crebbe.

Chiesi: “Quali mezzi vi occorrono?”

I miei interlocutori decisero di buttarsi. Il Generale Vanbremeersch parlò a nome di tutti: “Signor presidente, siamo arrivati alla conclusione che è impossibile difendere N'Djamena. Le chiediamo l'autorizzazione a ritirare le nostre forze dal Ciad”. Dire che rimasi sorpreso è poco. Caddi letteralmente dalle nuvole. Quanto avevo appena udito andava al di là della mia comprensione. I francesi battuti dai libici e dai toubbou? Non potevo ammetterlo. Non riesco a capire le ragioni palesi o intime di quell'atteggiamento, ma evitai di reagire precipitosamente. Non potevo ferirli; avevano sofferto più di me per le nostre disavventure coloniali.

Mi rivolsi al Capo di Stato Maggiore generale Mèry: “ Mi dica quali mezzi sarebbero necessari per difendere N'Djamena”.

“Al punto in cui siamo, mezzi pesanti e migliaia di uomini. E ci vorrà

un certo tempo prima che arrivino sul posto. Non sono certo che saranno in grado di fermare l'avanzata”.

“Avete reparti disponibili in Bretagna, nella nona divisione fanteria di marina e nella divisione paracadutisti. Potete inviarli nel Ciad?”.

“Senz'altro, se darò l'ordine. Sono composti prevalentemente da professionisti, con pochi elementi di leva che, se richiesti, diventano in gran parte volontari. La difficoltà risiede nei trasporti. Disponiamo solo dei Transall, che hanno l'autonomia necessaria. Poi bisognerà pensare ai rifornimenti”.

Mentre parlava, io riflettevo. Non era possibile abbandonare N'Djamena; sarebbe stato un trionfo per Gheddafi e il segnale del sì salvi chi può per i nostri associati africani. E soprattutto non era un'idea concepibile per la Francia! Il pensiero per le nostre retroguardie che salivano le scalette degli aerei, lasciando dietro di sé materiale alla rinfusa ed i baraccamenti vuoti, mi sembrava ignominioso. E poi non ci credevo; le nostre unità, organizzate e comandate sul posto non sarebbero state sconfitte dai Toubbou! Tutti i presenti mi osservavano, attendevano una decisione ragionevole realista, ma dura da prendere. Mi valutavano per vedere se ne sarei stato capace. Ripresi la parola: “Sono del parere che N'Djamena debba essere difesa. Si impieghino i mezzi necessari, e vengano trasferiti subito i primi reparti per assicurare la nostra base aerea, facendo seguire il più presto possibile le unità più pesanti. Occorreranno senza dubbio vari reggimenti”. “Due o tre almeno”, precisò il Generale Méry: “più i servizi”.

“Le chiedo di provvedere immediatamente. Mi sembra che, data la natura del terreno, sarebbe utile inviare dell'artiglieria”. Yvon Bourges prese la parola affermando: “Signor Presidente, metteremo in atto la sua decisione. Mi accorderò con il Capo di Stato Maggiore per far partire i primi reparti. La terrò informata delle disposizioni prese”.

La macchina fu avviata e funzionò bene, rapidamente e con efficienza. I Jaguar bloccarono l'avanzata della colonna libica. Conservo ancora copia delle fotografie prese dall'alto in cui si vedono i camion libici abbandonati dai loro occupanti e, sulla sabbia, le ombre proiettate dalle ali dei nostri aerei. Immagini dell'Africa, di una guerra crudele, del successo.”

Nel 1980 Gukuni e Habrè saranno entrambi in un governo di unità nazionale; il primo nella carica di Presidente, il secondo in quella di Ministro della Difesa. Ma gli equilibri durano poco. Il 21 marzo riprendono i combattimenti. In maggio il presidente Giscard d'Estaing ritira il proprio personale militare dal Ciad, trasferendo l'Ambasciata francese nel vicino Camerun. A giugno Gukuni firma un trattato di mutua difesa con Gheddafi e

questi immediatamente dà l'avvio al potenziamento della sua base militare nella striscia di Auzou per la campagna invernale e la riconquista del Ciad a favore di Gukuni. A ottobre pertanto la Libia sferra un attacco imponente, entrando il successivo 15 dicembre a N'Djamena. Ma la presenza di Gheddafi nel Ciad durerà poco. Le mire di Gheddafi sul Ciad ed il progetto di unificazione tra i due Paesi non piace a Gukuni. Per tale ragione Gukuni chiede aiuto alla Francia di Mitterrand, che, nel frattempo aveva vinto le elezioni ed era subentrato alla guida del Paese. Mitterrand, abile politico, comincia subito a muoversi nella linea di un progetto che vedeva unite le nazioni nord-africane contro Gheddafi, sì da provocare l'isolamento della Libia. Il leader libico il 5 dicembre sarà costretto a lasciare il Ciad.

Tanto si è detto sui reali motivi per i quali la Francia di Giscard d'Estaing lasciò al proprio destino il Ciad. Tra gli altri con molta probabilità la campagna elettorale per l'elezione del nuovo presidente della Francia, che vedeva contrapposti, lo stesso Giscard d'Estaing e Mitterrand. Il Presidente francese non voleva trascinare la Francia in un conflitto nel Nord Africa ed entrare in diretta conflittualità con Gheddafi, che, nonostante gli attriti, le frizioni, le provocazioni, costituiva per la Francia uno tra i principali venditori di petrolio.

Proprio in ragione di queste tensioni nel Nord Africa la presenza delle unità francesi nel Mediterraneo non poteva essere in alcun modo ordinaria o di facciata, bensì pesante ed aggressiva di ogni situazione di favoreggiamento della Libia.

2. Le prime indagini in direzione della Francia.

Già a dicembre dell'80 un giornale inglese, l'"Evening Standard", pubblicava un articolo in cui si adombravano responsabilità francesi nell'abbattimento del DC9 Itavia. Il quotidiano così scriveva: "Ottantuno persone a bordo di un aereo passeggeri DC9 sono morte perché l'aereo è stato colpito da un missile a guida infrarossa lanciato durante un'esercitazione. Si pensa che il missile sia stato accidentalmente attratto dai motori del DC9, più potenti di quelli del radiobersaglio verso cui era diretto. Fonti bene informate a Roma dicono che il missile è stato lanciato da un aereo militare decollato da una portaerei francese".

Negli anni a seguire sia la stampa che testimoni più o meno credibili hanno attribuito al Paese transalpino responsabilità. Si vedano ad esempio le dichiarazioni di Sinigaglia tanto dannose quanto univoche nelle chiamate in

reità di Stati, primo tra gli altri la Francia, sulle quali si tornerà oltre. Di conseguenza s'è espletata attività istruttoria a fini di accertamento della veridicità di tali e tante asserzioni. Ma l'attività svolta in direzione della Francia non è stata soltanto quella relativa alla ricerca di elementi che comprovassero l'eventuale responsabilità nei fatti, colposa o dolosa del vicino Paese, ma anche e soprattutto quella del ritrovamento di circostanze che potessero aiutare a ricostruire la situazione nei cieli e sul mare del Tirreno la sera del 27 giugno 80.

Le autorità francesi venivano interessate la prima volta il 4 settembre 86 dal S.I.S.MI, che con missiva a firma dell'ammiraglio Martini rivolgeva richiesta all'omologo francese di informazioni sull'evento. Questo Servizio con messaggio del 18 successivo comunicava che la caduta del DC9 non costituiva un "affaire de terrorisme" e pertanto esso non disponeva di alcuna informazione (v. atti Stato Maggiore S.I.S.MI - Anno 1986 - in provvedimento di esibizione datato 20.04.95).

Anche la commissione Pratis si attivò nella ricerca di informazioni dalla Francia. In particolare venivano richieste attraverso i canali diplomatici le seguenti informazioni: se vi fossero navi militari francesi nella zona e nell'ora dell'incidente; cosa risultasse dai sistemi radar dei mezzi eventualmente nella zona od in altre zone vicine, tali da permettere rilevazioni sulla zona dove si è verificato l'incidente. Il 29 dicembre 88 l'ambasciatore a Parigi, Attolico, forniva assicurazione di aver contattato il Segretario Generale del Quai d'Orsay nei termini di cui alla richiesta e che quest'ultimo aveva assicurato la disponibilità del proprio Paese, non mancando però di informarsi se la medesima richiesta fosse stata avanzata anche ad altri Paesi. Il 6 aprile 89 l'Ambasciata d'Italia a Parigi comunicava le risposte francesi alle richieste: "Dalle verifiche che sono state effettuate dal Ministero della Difesa, emerge che nessuna unità francese si trovava il 27 giugno 80 nella zona fra Ponza ed Ustica, o nelle sue prossimità. Non è stato dunque possibile raccogliere alcuna informazione per questa via. Inoltre, per ciò che concerne il traffico aereo civile, gli organismi francesi non hanno competenza per quella zona (poiché l'Italia è l'unico Paese competente incaricato della fornitura dei servizi) e, tenuto conto della distanza compresa fra il limite geografico della zona francese e la regione compresa fra Ponza ed Ustica, non possono disporre di informazioni radar al riguardo. Infine, dalle informazioni raccolte presso le compagnie marittime francesi dal Ministero competente dell'equipaggiamento, dei trasporti e del mare, emerge che nessuna nave francese si trovava in quella zona. Tuttavia, tenuto conto della lentezza e delle difficoltà materiali di verifica, l'inchiesta continua, sia presso le compagnie marittime che presso le compagnie aeree."

A questo punto è necessario rammentare l'attività di indagine svolta dalla Commissione Stragi realizzata con l'ausilio del Ministero della Difesa, incaricato nell'estate 90 di richiedere, per il tramite dello SMA, all'Ambasciata francese ogni utile notizia disponibile sulla portata dell'apparecchiatura radar dislocata nell'80, nella Corsica meridionale. L'Addetto militare di quell'Ambasciata colonnello Varizat in data 28.11.90 rispondeva che l'incidente era avvenuto fuori delle normali ore di lavoro dell'aerobase di Solenzara situata in Corsica meridionale. I radar di detezione avevano interrotto la loro attività operativa e comunque la portata del radar di Solenzara era limitata ai dintorni del litorale orientale della Corsica. Nessun velivolo dell'Armée de l'Air era presente nella zona quando è avvenuto l'incidente. Tale risposta in vero non può essere assolutamente accettata sia per considerazioni d'ordine razionale che per quanto di fatto accertato. Probabilmente si è equivocato sul significato del quesito. La Commissione voleva sapere di radar di difesa o traffico aereo, che proprio per le loro funzioni non possono essere spenti seguendo un ordinario orario di lavoro, ma devono essere in attività ventiquattro ore su ventiquattro; specie quei radar di difesa sull'area più calda, quella del Tirreno, per la Francia - non certo come quelli verso la Spagna o la Gran Bretagna. E l'addetto militare invece ha capito i radar di approach control; cioè quelli in funzione di guida di avvicinamento, che devono essere accesi tanto quanto resta in funzione l'aeroporto. Aeroporto che peraltro quel giorno non fece proprio orario fino alle 17.00. In effetti in virtù delle deposizioni rese dai fratelli Santo e Nicolò Bozzo, quest'ultimo generale dei CC., i quali entrambi riferivano di essersi trovati quel 27.06.80 in villeggiatura in Corsica proprio a Solenzara. Già nella mattinata avevano notato un'attività aerea che col passare delle ore era divenuta sempre più intensa fino a raggiungere il culmine nel tardo pomeriggio, per poi terminare verso le ore 22.00/23.00 locali; si trattava di Mirage francesi e F-104 tedeschi e belgi. (v. esami Bozzo Santo e Bozzo Nicolò, GI 25.10.91 e 15.11.91).

D'altra parte la richiesta della Commissione non si limitava ad un particolare sito, tanto meno a Solenzara, bensì a quegli impianti radar della Corsica, ovviamente di Difesa Aerea con funzioni di monitoraggio del Tirreno.

3. La prima rogatoria alle autorità francesi.

L'evoluzione degli interessi dell'inchiesta è mostrata per grandi linee dalla successione delle commissioni rogatorie; rogatorie che concernono questioni sulle quali le autorità francesi avrebbero potuto dare, se vi fosse stata volontà di collaborazione, contributi di rilievo.

In data 06.07.90 si chiedeva all'Interpol di prender contatti diretti con le autorità governative francesi, al fine di conoscere se esistevano o meno registrazioni radar di postazioni fisse o mobili in quel territorio, relative al traffico aereo tra le ore 19.00 e le ore 21.00 del 27.06.80 nella zona di caduta dell'aereo corrispondente alle coordinate 39°43' Nord e 12°55' Est. In data 26.07.90 il direttore del Servizio Interpol comunicava che il collaterale ufficio francese aveva riferito che alcuna registrazione radar era stata compiuta nell'ora, nel giorno e località indicati. Questa risposta appare inaccettabile, a meno che non si dimostrasse che gli impianti radar francesi all'epoca fossero così arretrati da non consentire la registrazione. Sarebbe stato più credibile, se si fosse asserito che le registrazioni vi erano state ma non si conservavano più, anche per la semplice ragione, sostenuta a destra e a manca, che i records si conservavano solo per tempi brevi. Quindi risposta sciatta, se non sprezzante degli interessi dell'inchiesta.

4. L'esplosione in volo del DC10 della Compagnia UTA nel deserto del Niger il 19.09.89.

Il 29.10.90 si chiedeva direttamente alle competenti autorità giudiziarie francesi, al fine di comparare i relitti dell'aeromobile italiano con quello del DC10 della compagnia francese UTA, esploso in volo nel deserto del Niger il 19.09.89, di poter prendere visione dei resti dell'aeromobile ricostruito presso l'aeroporto di Parigi Le Bourget; di acquisire copie delle relazioni tecniche effettuate dai periti incaricati ufficialmente del caso, da cui risultassero le cause, certe o presunte, dell'esplosione dell'aeromobile, nonché gli effetti della medesima; di acquisire copia ufficiale dei rilievi fotografici concernenti il sopralluogo sull'area di caduta dell'aereo, e della sua ricostruzione presso l'hangar aeroportuale; di acquisire ogni altra risultanza utile alle indagini.

Nel dicembre del '92 le autorità rogate trasmettevano un rapporto della Commissione d'inchiesta transalpina da cui emergeva che il DC10, il 19 settembre 89, nel volo UTA 772 Brazzaville-N'Djamena- Parigi era stato distrutto da una esplosione, 46 minuti dopo il decollo da N'Djamena, mentre si trovava in crociera al livello 350 in condizioni assolutamente normali.

L'incidente era stato provocato da una carica esplosiva posta in un contenitore situato al posto 13-destro nella stiva anteriore. La Commissione d'inchiesta francese, - cui non s'era mai posto, per le evidenze del relitto alcun problema sulla causa del disastro - stimava, quale ipotesi più probabile, che la carica esplosiva fosse stata messa in un bagaglio caricato a Brazzaville. Gli accertamenti compiuti all'aeroporto di Brazzaville avevano dimostrato che a quell'epoca le misure di sicurezza applicate in quell'aeroporto non erano conformi alle norme e pratiche raccomandate dall'ICAO.

Ai primi di settembre del 92, a seguito di diversa corrispondenza con l'omologo ufficio di istruzione di Parigi, si concordava una visita nella capitale francese, per la visione dei rottami di questo DC10, precisando anche la composizione della delegazione italiana. Al giorno fissato, questa delegazione era ricevuta ed accompagnata all'aeroporto Le Bourget soltanto da un ispettore di polizia che non era assolutamente a conoscenza delle indagini tecniche sulle cause della caduta dell'aereo. Non era presente il giudice istruttore rogato, impegnato, come riferito, con altra delegazione straniera, asseritamente di tedeschi. Non era presente alcun esperto del giudice francese, che avrebbe potuto utilmente riferire ai periti dell'ufficio nel processo italiano.

Tale comportamento dette luogo, tramite la nostra Ambasciata a Parigi, ad una formale protesta, che ebbe la seguente risposta dalle autorità francesi: "l'assenza di cooperazione fatta presente dal sig. Priore all'epoca della sua venuta sul territorio francese era dovuta a un malinteso ed auspicava che questo fatto non avrebbe intaccato la qualità della cooperazione franco-italiana in materia di reciproca assistenza giudiziaria". I francesi spedirono in data 26 gennaio 93 documentazione per l'istruttoria francese su quell'attentato. In particolare venivano trasmesse soltanto copie del rapporto della perizia esplosivistica e della relazione della commissione di inchiesta amministrativa. Anche in questo caso una esecuzione a tal punto inaccurata da indurre a non benevole congetture sulla effettiva volontà di collaborazione.

5. La richiesta di citazione di Marco Affatigato.

Il 18.12.90 questo GI richiedeva la citazione Affatigato Marco, residente in Valence, presso l'Ufficio Istruzione stralcio del Tribunale di Torino, come possibile dalle convenzioni di assistenza giudiziaria europee.

Ma il convocato, temendo che nei suoi confronti potesse essere emesso un qualche provvedimento, si rifiutava di comparire. Anche in questo caso si potrebbe supporre un qualche consiglio in tal senso, se solo si considera che l'uomo, che ha commerci con i Paesi dell'ex Unione Sovietica, ha sicuramente lavorato con i Servizi d'oltralpe. Sarà poi escusso in occasione di un suo soggiorno in Italia.

Proprio in relazione a costui - personaggio di certo legato ai Servizi americani e francesi - v'è anche chi ha supposto che la falsa indicazione della sua presenza a bordo del DC9 Itavia non fosse stato altro che un messaggio per rivelare responsabilità francesi o statunitensi nell'evento. Non va dimenticato che dopo l'arresto a Nizza le autorità francesi omisero di consegnare a funzionari della polizia italiana alcuni nominativi e indirizzi rilevati dalle carte dell'arrestato, assumendo che riguardassero persone in relazione con la sicurezza dello Stato francese.

6. Le dichiarazioni dell'ammiraglio Pierre Lacoste.

Nel febbraio del 92 l'ammiraglio francese Lacoste, già direttore del Servizio esterno francese con una intervista apparsa sulla stampa italiana faceva generico riferimento a controlli compiuti in Francia, due anni prima, per accertare eventuali coinvolgimenti di aerei o navi francesi la sera del 27.06.80, concludendo che tale inchiesta aveva avuto esito negativo. Di conseguenza con le rogatorie del 14.02.92 e del 30.03.92 veniva chiesto l'invio di copia degli atti di questa inchiesta.

Dall'esame della documentazione trasmessa si desumeva che alcuna inchiesta nè amministrativa nè giudiziaria era stata intrapresa in Francia, perché si era stimato che non vi fosse alcuna competenza, non essendo avvenuto in quel Paese nè il disastro, nè l'immatricolazione o la costruzione dell'aeromobile nè la sua gestione. Medesima posizione era stata assunta anche dallo stesso ammiraglio Lacoste, che dichiarava di non disporre di informazioni precise al riguardo, e di avere soltanto espresso un'opinione. La sua ipotesi si basava sulla convinzione che non fosse assolutamente verosimile, sotto ogni profilo tecnico, anzi addirittura assurda la supposizione che chiamava in causa le forze aeronavali francesi. L'alto ufficiale aggiungeva che la sua posizione gerarchica militare e governativa all'epoca dei fatti gli avrebbe in ogni caso permesso di conoscere ogni "anomalia" che si fosse verificata.

7. La richiesta di accertamenti sul militare francese in contatto con il maresciallo Dettori di Poggio Ballone.

Nel corso dell'istruzione trattando del sito di Poggio Ballone, già si è detto, è emerso che un sottufficiale dell'AM, il noto Mario Alberto Dettori, in servizio presso quel CRAM, dopo aver frequentato tra il 1980 e il 1987 il Centro Radar di Mont Agel in Francia, aveva ricevuto come ospite in Grosseto, ove abitava, un collega francese già in servizio presso il centro francese, tale Roland, anch'egli sottufficiale presumibilmente dell'Aeronautica francese, conosciuto durante la missione in Francia, cui avrebbe fatto confidenze sugli eventi della notte tra il 27 e il 28 giugno 80. Si chiedeva di conseguenza l'identificazione del Roland, fornendo all'autorità rogata diversi elementi di fatto; tra l'altro che la persona in questione sarebbe stata il beneficiario dell'assegno 6481241 emesso dalla Banque Sudameris France, agenzia di Place Garibaldi nr.2 di Nizza, dal conto intestato a Dettori Alberto B.A. 943.06190 Roquebrune Cap Martin, per un ammontare di 1.500 franchi, il 4.08.86.

A distanza di tempo i francesi comunicavano l'impossibilità di risalire all'identificazione del citato Roland attraverso quel numero di assegno, perchè l'agenzia bancaria ove sarebbe stato acceso il conto del Dettori, era stata chiusa definitivamente ed il documento ricercato era andato smarrito. Senza tentare di compiere alcuna indagine nè presso i livelli superiori all'agenzia in quella banca, nè presso i militari in servizio in quel centro radar all'epoca. (v. rogatoria Autorità francesi in data 14.02.92).

8. Gli accertamenti sulla posizione delle portaerei francesi della classe "Clemenceau".

Nel giugno 80, in Europa, le uniche Marine che disponevano di mezzi aerei imbarcati, operanti nel mar Mediterraneo, come già più volte s'è detto, erano quella statunitense e quella francese. La Marina francese all'epoca dei fatti aveva come portaerei la "Clemenceau" e la "Foch", entrambe della classe Clemenceau; entrate in servizio rispettivamente nel 61 e nel 63 in sostituzione delle portaerei leggere cedute alla Francia dagli Stati Uniti e dalla Gran Bretagna dopo il 45. Le navi presentavano, e presentano, tutte le caratteristiche delle similari unità moderne, come il ponte di volo angolato e

corazzato, catapulte a vapore e un sistema di atterraggio a segnalazione luminosa. Pur essendosi dimostrate efficaci strumenti di politica estera, sono però apparse limitate in relazione alla potenza dei loro apparati di lancio, per l'impossibilità di imbarco dei velivoli più pesanti, e l'assenza di una componente aerea di allarme radar precoce. L'armamento difensivo delle due unità era composto da otto cannoni automatici da 100 mm.

Sulle caratteristiche delle due portaerei sono state assunte informazioni da due ufficiali della Marina italiana, Sarto Adriano e Cavo Dragone. Il primo riferiva che: "al tempo del disastro di Ustica, nel giugno 80 le uniche marine che disponessero di mezzi aerei imbarcati, operanti nel mar Mediterraneo, erano quella statunitense e quella francese. La Marina sovietica aveva unità navali, ma non in grado di impiegare aeromobili ad ala fissa imbarcati su navi. La Marina francese aveva come componenti standard delle sue portaerei - che all'epoca come adesso erano solo due ovvero la Clemenceau e la Foch - circa venti velivoli Super Etendard e Etendard; questi ultimi in due versioni e cioè Etendard IVP, che è essenzialmente un velivolo da ricognizione, e Etendard IVM, che è un velivolo caccia-bombardiere, esattamente come il Super Etendard. Imbarcavano poi normalmente circa dieci velivoli tipo Crusader, con sigla F8E (FN) ovvero la versione francese di un velivolo americano (FN sta per French Navy, a significare una versione della Marina francese di un velivolo imbarcato americano). Si trattava di un velivolo intercettore e quindi idoneo a svolgere compiti di D.A.. Vi era una terza tipologia di velivoli ad ala fissa e cioè gli Alizè, circa dieci; velivoli ad elica impiegati per la lotta antisommergibile. A volte venivano imbarcati aeromobili ad ala rotante, in numero vario, per esigenze di soccorso o di supporto generale" (v. esame Sarto Adriano, GI 28.09.91). Cavo Dragone riferiva: "la Clemenceau e la Foch imbarcavano due squadriglie di Super Etendard, pari a venti aerei, una squadriglia di Crusader ovvero altri dieci aerei F8 (F per Fighter o caccia). L'F8 Crusader è stato un velivolo costruito fino alla metà degli anni 60 dalla LTV Aerospace Corporation, quale caccia intercettore per la Marina americana. Nel 92 erano ancora imbarcati sulla Clemenceau, come ho potuto constatare di persona, essendo stato imbarcato per attività congiunta negli ultimi mesi del 92. ...Oltre al Crusader la Clemenceau imbarcava due squadriglie di Super Etendard prodotte in Francia dalla Dassault, caccia-bombardiere, dotabili di due serbatoi esterni da 1100 litri ciascuno. Il Super Etendard è un caccia di secondo piano rispetto al Crusader, non essendo dotato di un radar proprio e dovendo perciò essere guidato dal radar di una unità navale. L'armamento del Super Etendard è costituito da due cannoncini da 30 millimetri con 125 colpi e due missili aria-aria a guida

all'infrarosso Matra 550 Magic. Questo missile è impiegabile da un minimo di 500 metri ad un massimo di 6 chilometri. La testa in guerra pesa 6 chilogrammi e, come per il Matra R530, è dotata di spoletta di prossimità. Tale missile ha avuto una versione adattata anche al Crusader" (v. esame Cavo Dragone Giuseppe, GI 31.10.97).

Poiché era emerso nel corso dell'istruttoria che durante la notte tra il 27 ed il 28 giugno 80 erano state percepite a poche ore di distanza da parte del pilota del primo elicottero del soccorso, Trinca Giancarlo che si dirigeva alla ricerca del luogo di caduta e di eventuali sopravvissuti al disastro chiamate sulla frequenza di emergenza marittima internazionale, di ricerca in lingua inglese della portaerei francese "Clemenceau", veniva richiesto alle autorità francesi di accertare in quale area del Mediterraneo questa unità si trovasse e su quale rotta avesse navigato nel periodo compreso tra le ore 6.00 del 27.06.80 e le 10.00 del 28.06.80.

Il controammiraglio Francois Dupont-Nivet, Vice Capo dello Stato Maggiore della Marina Nazionale, accreditato dal Ministero dell'Armata per fornire le informazioni richieste, escusso dalla polizia giudiziaria francese, consegnava copia dei giornali di bordo e di navigazione della portaerei "Clemenceau", dai quali si desumeva che la stessa in quel tempo era ormeggiata alla banchina Milhaud nr.5 dell'arsenale di Tolone. Le autorità rogate compivano anche ricerche dei bollettini radio di quell'epoca. Accertavano così che quelli di radio Navarea riguardanti la zona III, che inglobava il Mediterraneo, erano diffusi da Madrid-Naval (Spagna), mentre quelli diffusi dai francesi riguardanti la zona II (Atlantico-Ovest), venivano macerati dopo un anno dalla custodia, in ottemperanza di regolamenti interni; riferivano anche che la postazione "Aero" di Rambouillet, che assicurava nella data d'interesse il traffico delle compagnie aeree, registrava sì le informazioni su nastro, ma questi nastri erano cancellati ogni quindici giorni, ovviamente per essere reimpiegati in tempi successivi. (v. commissione rogatoria verso la Francia 14.02.92).

In data 27.03.93 le richieste venivano estese all'altra portaerei francese, la Foch, all'epoca anch'essa di stanza nel Mediterraneo, formulando gli stessi quesiti che per la Clemenceau. Anche a tale richiesta rispondeva il detto contrammiraglio Dupont Nivet. Questi riferiva che dall'esame dei giornali di bordo e di navigazione di quella portaerei, risultava che essa era entrata nel porto di Tolone il 26 giugno alle ore 15.35 locali (13.35GMT), rimanendo all'attracco durante tutto il periodo considerato. A riprova consegnava copia delle corrispondenti pagine del giornale di bordo e di navigazione. Veniva pertanto dato incarico al contrammiraglio Ricci della Marina Militare di esaminare le pagine del

giornale di bordo e di navigazione di questa seconda portaerei. Il predetto rispondeva con una relazione che è bene riportare: “Il “Journal de Bord” e il “Journal de Navigation” della Marina Francese corrispondono rispettivamente al giornale di chiesuola e al brogliaccio di navigazione della Marina Militare italiana. Il primo, compilato con continuità sia in navigazione che in porto, costituisce il documento ufficiale più importante della nave sul quale vengono annotati, per ogni guardia (e cioè ogni quattro ore), i principali eventi riguardanti l'unità e il suo equipaggio; il secondo, compilato solo durante la navigazione, è invece la registrazione fedele dei dati della navigazione stessa (essenzialmente rotte, velocità, posizioni, manovre).

Le informazioni desumibili dall'esame del “Journal de Navigation” e del “Journal de Bord” della Foch sono riassunte di seguito.

– “Journal de Navigation”:

Alle 12.30 (B) del giorno 26 la Foch era in navigazione, in posizione 260 capo Siciè 9,5 miglia, con rotta 115, velocità 18 nodi; l'unità, diretta a Tolone, è transitata quindi a Sud di capo Siciè alle 13.05 continuando a dirigere verso levante; alle 13.45 nei pressi di Capo d'Armes ha accostato verso Ovest-Nord-Ovest mettendo la prora al vento e ha effettuato operazioni di volo sino alle 14.20; a tale ora ha accostato verso Tolone distante ormai poche miglia; alle 14.30 è stato chiamato il posto di manovra per l'entrata in porto; alle 14.49 è stato imbarcato il pilota; alle 14.58 sono state attraversate le ostruzioni della “petite rade” e alle 15.35, con l'ausilio di rimorchiatori presi alle 15.14, la Foch si è ormeggiata al molo Milhaud, affiancata con il lato dritto al posto nr.6, lato ovest del molo stesso.

Alle 16.25 del 26 giugno è cessato il posto di manovra generale ed è iniziato il servizio di guardia in porto. Altre informazioni desumibili dal “Journal” in questione sono le miglia percorse durante la navigazione (698), la soffiatura delle caldaie (dalle 13.05 alle 13.30), il numero di caldaie in funzione (4), i punti nave delle 12.30, 13.05, 13.20, 13.30 e 14.30, tutte le rotte e le velocità e, infine, le condizioni meteorologiche.

– “Journal de Bord”:

Il giorno 26 la Foch, in navigazione da Tolone a Tolone, ha eseguito sei operazioni di volo (o almeno ha assunto sei volte posto di manovra per operazioni di volo) e più precisamente alle 06.45, 07.30, 08.30, 09.15, 10.45 e infine alle 13.45.

Dalle 14.30 alle 16.25 è stata effettuata la manovra per l'ingresso in porto, i cui dati sono coincidenti con quelli del “Journal de Navigation”.

Dalle 16.26 sono state iniziate le guardie in porto con registrazione di sbarco e imbarco di comandante e ammiraglio, arrivi e partenze di altre unità

(in particolare arrivo della portaerei Clemenceau il giorno 27 alle 06.45 e partenza del caccia d'Estrees alle ore 08.25 sempre del 27), movimenti delle motobarche (di cui una prestata alla Clemenceau alle 11.30 del 27), incidenti occorsi a persone dell'equipaggio a bordo e a terra (1 a bordo e 2 a terra il 28 giugno, 1 a bordo il 29 giugno).

– considerazioni:

- la navigazione descritta nel “Journal de Navigation” è perfettamente coerente con quella riportata nel “Journal de Bord” (d'altra parte i due documenti appaiono scritti dalla stessa persona);
- la ricostruzione della navigazione della Foch, effettuata su carta nautica sulla base delle informazioni dei dati contenuti nei citati documenti (allegati 1 e 2), indica che tali dati e informazioni sono tra loro coerenti;
- l'orario di arrivo della Clemenceau, alle 06.45 del giorno 27, è coerente con quanto riportato nella documentazione di quest'ultima unità (affiancamento alle 07.05); la differenza di 20 minuti appare giustificabile con la differenza di percezione di affiancamento della Clemenceau avuta dal personale della Foch, ormeggiata sull'altro lato del molo, e l'effettivo affiancamento registrato dal personale della Clemenceau ad operazione ultimata (la Clemenceau si è affiancata al lato Est, posto nr.5, del molo Milhaud).

- conclusioni.

La documentazione fornitami indica che la Foch è giunta a Tolone il 26 giugno nel pomeriggio e che è quindi rimasta all'ormeggio in porto il 27, il 28 e il 29 giugno.” (v. relazione in allegato a esame Ricci Francesco, GI 20.09.96).

Da ricordare, sull'argomento, anche la testimonianza fornita dal già citato Giuseppe Cavo Dragone, capitano di Fregata della Marina Militare, al quale sono stati mostrati in visione sia i giornali di bordo e di navigazione della Foch che quelli della Clemenceau. Dall'esame di quelli della Foch l'ufficiale desumeva che l'unità era rientrata nel porto di Tolone alle 16.25 del 26.06.80, rimanendovi fino alle ore 24.00 di domenica 29; mentre la Clemenceau, risultava registrata erroneamente - dal personale di guardia dalle ore 04.00 alle ore 08.00 del 27 giugno - come entrata in porto alle ore 06.45B del 26.06.80. Per quanto riguardava l'esame della documentazione della Clemenceau, riferiva che dalle registrazioni riportate si rilevava una situazione di navigazione fino all'attracco nel porto di Tolone alle ore 07.05 del 27.06.80. La portaerei risultava infine aver sostato in porto fino alle ore 08.00 di domenica 29 giugno (v. esame Cavo Dragone Giuseppe, GI 07.11.97).

Attivato anche il S.I.S.MI su tale questione, questa la risposta “non sono state rintracciate in atti informative concernenti la dislocazione nel periodo interessato delle unità “Clemenceau” e “Foch” e degli aerei su di esse imbarcati. Nessun elemento era quindi disponibile, oltre alle dichiarazioni ufficiali dell’Ambasciata francese in Roma riportate all’epoca sulla stampa”.

9. Gli accertamenti disposti dalla Commissione Stragi.

Anche la Commissione Stragi si è preoccupata di accertare l’eventuale presenza nel Tirreno di forze aeronavali francesi. Difatti con foglio del 5.12.89 lo Stato Maggiore della Difesa - dopo aver premesso che nell’ambito delle attività in corso da parte di detta Commissione parlamentare era emersa la necessità di disporre di alcune informazioni su attività ed esercitazioni aeronavali svoltesi nel 1980 - rivolgeva una serie di quesiti agli Stati Maggiori dell’Aeronautica e della Marina. In particolare venivano richieste, informazioni sulla:

“- partecipazione francese alle esercitazioni aeree e navali NATO in Mediterraneo nel 1980. E’ stata del consueto livello, o di livello superiore alla media? Nel secondo caso, se ne conoscono - o se ne possono comprendere i motivi?

- Visita del Ministro francese della Difesa Bourges a La Spezia il 22 gennaio 80. Risulta che sia atterrato a Pisa e che sia stato trasferito a La Spezia con 2 SH3D della Marina? Con quali autorità ha avuto incontri il Ministro? E’ possibile stabilire un nesso tra la visita e l’impegno francese nelle esercitazioni NATO del 1980?

- Posizioni e movimenti della NAP Foch della Marina francese dal 21 maggio al 27 giugno 80”.

Sempre dalla documentazione dello Stato Maggiore della Difesa si rileva la risposta dello SMA datata 19.12.81, in cui si comunicava che “la partecipazione francese ad esercitazioni aeree NATO in Mediterraneo nel 1980 non risulta essere stata di livello superiore al normale. L’unica esercitazione da considerarsi eccedente le normali partecipazioni annuali è stata la cosiddetta “Tiger Meet” organizzata presso il 53° Stormo di stanza a Cameri; la stessa, peraltro, è ospitata annualmente con criteri rotazionali da una delle nazioni partecipanti e secondo una programmazione concordata con anni di anticipo. Tale esercitazione solo casualmente ha avuto svolgimento in Italia nell’anno 80; non è possibile fornire su base

documentale, dopo un così lungo periodo di tempo, una conferma dell'atterraggio sull'aeroporto di Pisa, il giorno 22 gennaio 80, di un velivolo recante a bordo il Ministro della Difesa francese pro-tempore”.

Tra gli atti dello SMD non è stata rinvenuta la risposta dello SMM, mentre è stato rinvenuto un documento dattiloscritto, privo di indicazioni protocollari, contenente una situazione sulle esercitazioni effettuate nel 1980 alle quali avevano partecipato unità francesi ed una serie di quesiti. Appare utile riportare per intero il documento: “Nel dicembre 79 la Marina italiana e quella francese conducono un'esercitazione bilaterale, denominata Arlequin a Sud di Tolone.

A fine gennaio del 1980, i francesi partecipano ad un'esercitazione aeronavale con italiani ed americani che si tiene nello Ionio, denominata Dog Fish 1/80.

A fine aprile la Francia partecipa alla grande esercitazione NATO Open Gate nelle acque di Gibilterra e del Mediterraneo occidentale e centrale.

Dal 5 al 7 maggio la Francia partecipa ad altra grande esercitazione NATO, la Down Patrol 80. In questa esercitazione, alla portaerei americana Saratoga, si affianca la portaerei francese Foch, che opera nel Tirreno con i suoi aerei Super Etendard e Crusader. Commentando l'esercitazione, la rivista aeronautica del luglio 1980 giudica “rimarchevole, nel contesto generale, la presenza dei reparti francesi...(che) partecipano sistematicamente alle esercitazioni sia bilaterali...sia a quelle combinate”. (Rivista Aeronautica, lug.-ago. 1980, p.48). Finita l'esercitazione, la Foch si ferma fino al 20 maggio in visita nel porto di Palermo.

Nello stesso mese di maggio sei unità navali italiane, di cui quattro lanciamissili (incrociatori Vittorio Veneto e Doria, caccia Audace e Ardito) fanno visita nel porto di Tolone.

Dal 9 al 16 giugno un reparto di Mirage F.1 francesi partecipa, assieme ad altri reparti, all'esercitazione Tiger Meet 1980 la cui base di appoggio è l'aeroporto di Cameri, Novara. Come scrive la Rivista Aeronautica del settembre di quell'anno: “le finalità del Tiger Meet sono molto più operative e meno folcloristiche” di quanto sembri. E ciò è particolarmente vero quell'anno, quando - come nota ancora la Rivista Aeronautica - ben 17 reparti di volo di 12 nazioni svolgono, oltre alle esibizioni acrobatiche, una “intensa attività addestrativa”. (Rivista Aeronautica, sett.-ott. 1980, pp. 46-48).

Dal 16 al 21 giugno unità francesi partecipano all'esercitazione italiana ad inviti Tridente nello Ionio meridionale. Infine nel settembre-

ottobre 80 la Francia partecipa alle grandi manovre NATO d'autunno, le Autumn Forge 80.

- la prima domanda è la seguente, lei sa dove è stata la portaerei Foch dal 21 maggio al 27.06.80?

- la seconda riguarda un'esercitazione aeronavale tenuta in aprile dalla Marina e Aeronautica italiane. L'esercitazione si chiama Aswex 80. Si vuole sapere l'area dove si è tenuta: Tirreno, Ionio, Mediterraneo occidentale, centrale, orientale?

- la terza domanda riguarda un'altra esercitazione della primavera 80. Il 17.05.80 attracca al molo Angioino di Napoli la forza navale alleata permanente dell'Atlantico (in sigla Stanavforlant). Questa forza NATO dell'Atlantico era comandata dall'ammiraglio Armitage e ha fatto delle esercitazioni assieme alla forza navale su chiamata del Mediterraneo (Navocformed). Come sottolinea la Rivista Marittima, "le due forze navali hanno operato per la prima volta assieme" (Rivista Marittima, ago.-sett. 1980, pp. 118-119). Le domande sono: quali erano i nomi delle unità della forza NATO dell'Atlantico? Quale nome e quali le caratteristiche dell'esercitazione a cui hanno partecipato? Dove si è svolta questa esercitazione? Quando le navi della forza NATO dell'Atlantico sono tornate nell'Atlantico, riattraversando lo stretto di Gibilterra?

- dai dati citati sembra che nel 1980 ci sia stato un particolare impegno francese nel Mediterraneo e una particolare partecipazione francese alle manovre NATO nell'area. Si condivide questo giudizio? Se sì, spiegare.

- il 22.01.80 - all'inizio di questo anno di grande attivismo militare francese e Nato - il Ministro della Difesa francese Bourges atterra all'aeroporto militare di Pisa. Ad attenderlo ci sono due elicotteri SH3D della Marina, che lo portano a La Spezia. Con chi parla e di cosa viene a discutere Bourges in Italia? Come si collega questa visita con le esercitazioni in comune, gli scambi di visite, l'aumento dell'impegno militare francese nel Mediterraneo che si manifesterà nel corso dell'anno?" (v. atti SMD in esecuzione del provvedimento di esibizione dell'11.07.91).

Gli elementi di risposta alla richiesta della Commissione si rilevano dalla missiva dello Stato Maggiore della Difesa datata 12.01.90 a firma dell'ammiraglio Mario Porta trasmessa alla Commissione Stragi. Per quanto concerne la dislocazione della portaerei Foch si rispondeva che "le unità militari straniere, come già a suo tempo comunicato dalla Marina Militare al dr. Vittorio Bucarelli con lettera nr.0024 dell'08.01.87, non sono tenute a dare comunicazione dei loro movimenti e godono altresì del diritto di transito inoffensivo nelle acque territoriali di Paesi terzi, in base, rispettivamente, alla convenzione di Ginevra sull'alto mare del 58 e quella

del 56 sul mare territoriale e zona contigua. Di conseguenza, agli atti degli Stati Maggiori non esistono documenti ufficiali che consentano di risalire alla posizione ed ai movimenti della NPA Foch dal 21 maggio al 27.06.80”.

Relativamente al livello di partecipazione francese alle esercitazioni aeree e navali NATO in Mediterraneo nel 1980 veniva comunicato: per le esercitazioni navali, che “le informazioni disponibili non consentono di rilevare se il livello di partecipazione francese alle esercitazioni NATO del Mediterraneo nel 1980 sia stato o meno del consueto livello. Nella documentazione esistente, come già detto, non vi è comunque menzione di alcun andamento inconsueto. Per le esercitazioni aeree, la partecipazione francese ad esercitazioni aeree NATO in Mediterraneo nel 1980 non risulta essere stata di livello superiore al normale. L'unica esercitazione da considerarsi eccedente le normali partecipazioni annuali è stata la cosiddetta “Tiger Meet” organizzata presso il 53° Stormo di stanza a Cameri; la stessa, peraltro, è ospitata ogni anno con criteri rotazionali da una delle nazioni partecipanti e secondo una programmazione concordata con anni di anticipo. Tale esercitazione, solo casualmente, ha avuto luogo in Italia nell'anno 1980.

Per quanto riguarda la visita del ministro Bourges, veniva comunicato che questi, in compagnia del Ministro della Difesa italiano, sen. Adolfo Sarti, ha effettuato una visita alla base navale di La Spezia il pomeriggio del giorno 21.01.80. I ministri, accompagnati dall'ambasciatore di Francia in Italia, Francois Puaux, e dal Capo di Gabinetto del Ministro della Difesa italiano, ammiraglio di squadra Paolo Mainini, sono stati ricevuti dal comandante in capo del dipartimento della Marina Militare dell'Alto Tirreno, ammiraglio di squadra Luigi Cacioppo. L'on.le Bourges è stato trasferito con elicottero SH3D della Marina Militare dall'aeroporto di Pisa al molo Varicella della base navale di La Spezia. Infine veniva precisato che dai documenti disponibili non emergeva alcun nesso fra la visita del Ministro e l'impegno francese nelle esercitazioni NATO del 1980 (v. atti trasmessi dalla Commissione Stragi a seguito della richiesta di questo Ufficio datata 01.06.91).

10. Le presenze delle unità navali francesi nel Mediterraneo secondo la rivista “Cols Bleus” della Marina Militare francese.

A questo punto appare opportuno fare riferimento alla pubblicazione dello Stato Maggiore della Marina francese “Cols Bleus” del 28 giugno 80, in cui risultano indicate le posizioni delle unità navali della Marina militare francese nel mondo. In particolare, nell'area del Mediterraneo si rileva la Clemenceau arrivata a Tolone il 27 giugno 80; la corvetta Dragou partita da

Tolone il 20 giugno ed arrivata a Cagliari il 27 giugno 80; il cacciamine Vinh Long, l'unità Muguet Lilas e il dragamine costiero Pervenche, partiti da Marsiglia il 23 giugno e arrivati a Tolone il 26 giugno 80; le unità Provençal e Alsacien partite da Corfù il 24 giugno e arrivate a Tolone il 28 giugno 80; il caccia Guèpratte partito da Cagliari il 26 giugno e arrivato a Tolone il 28 giugno 80; la nave posareti Criquet partita da Tolone il 21 giugno e arrivata a Gibuti il 4 luglio 80; la nave d'uso locale Isard partita da La Sude il 21 giugno ed arrivata a Heraklion il 30 giugno 80; il sommergibile Diane arrivato a Tolone il 28 giugno 80; il sommergibile Argonaute partito da Port St. Louis il 24 giugno 80.

Come ben si nota nessun riferimento alla portaerei Foch. Eppure questa unità, come comunicato dalle autorità francesi e quanto risulta registrato nel libro di bordo, era ormeggiata a Tolone il 27 giugno 80. Non si comprende perciò per quale motivo invece non risulti inserita tra le unità presenti nel Mediterraneo.

11. Gli accertamenti sul velivolo Alpha Delta Delta Yankee in volo da Ajaccio a Tripoli.

Nel maggio del '92 - come si è già avuto modo di rilevare - si chiedevano accertamenti su un velivolo di particolare interesse. Un velivolo di presunta nazionalità libica con sigla "Addy", di proprietà di una società denominata "Air Ambulance", menzionato nelle conversazioni telefoniche registrate la sera del 27.06.80 fra il sito di Poggio Ballone e il sito francese di Marsiglia; velivolo stimato in uso all'intelligence libica. In particolare di riferire il tipo di velivolo, i particolari del volo, le persone a bordo, le ragioni della missione. La rogatoria non ha mai avuto risposta. L'unico esito si è avuto soltanto attraverso richiesta di accertamenti attraverso gli organi di PG. La DCP, infatti, a richiesta dell'Ufficio aveva comunicato che la Polizia francese, interessata al riguardo, aveva riferito che "dagli accertamenti svolti presso la Direzione Generale dell'aviazione civile e presso la police de l'air et de frontières, a Parigi e ad Ajaccio, è emerso che: la compagnia aerea "Air Ambulance" dovrebbe essere una società svizzera; tale compagnia non ha effettuato alcun volo in partenza o in arrivo ad Ajaccio il 27 giugno 80; nessun volo risulta aver avuto luogo in tale data tra Ajaccio e Tripoli". Sempre la DCP in una successiva comunicazione aggiungeva che l'"Air Ambulance" veniva genericamente indicata quale

“compagnia aerea sanitaria libica, sospettata di essere una copertura per i Servizi Speciali Libici” (v. missive DCPD in data 05.06 e 25.06.91).

12. Gli accertamenti su un apparecchio di misurazione meteorologica rinvenuto dopo il disastro nell'area di caduta del velivolo.

Nel successivo luglio 92 si chiedeva con altra rogatoria di acquisire dati sulla costruzione, l'eventuale vendita a paesi terzi e occasione di utilizzo di un apparecchio di misurazione meteorologica apparentemente prodotto in Francia o in un paese francofono, rinvenuto nel tratto di mare della caduta del DC9 e nelle ore immediatamente successive al disastro. Questa richiesta ha avuto un'esecuzione meticolosa. Questo dimostra che quando vi è la volontà, il lavoro si fa con la dovuta precisione e non perchè, come da alcuni si è sospettato, con malanimo, era assolutamente incontrovertibile che quell'oggetto nulla aveva a che fare con il disastro.

L'inchiesta permetteva, tramite la presenza di due etichette commerciali, di risalire alle Società Cipel e Mesural. La “Cipel” (Compagnia Industriale di Pile Elettriche) era stata rilevata da diversi anni dalla società “Ralston – Energy – Systems”, di Chatou (Yvelines). Le Dunff Philippe, direttore del Servizio Generale della ditta citata, forniva, nel corso del suo esame, le seguenti precisazioni: “Le diciture trovate sull'apparecchio indicano che si trattava di una pila al cloruro di rame e magnesio, per lo più destinate all'alimentazione delle radio-sonde meteorologiche”. Tra i clienti della società “Cipel” figurava la ditta Mesural le cui referenze appaiono su una delle fotografie. A sostegno delle sue affermazioni, il sig. Le Dunff consegnava una documentazione tecnica relativa a questo tipo di pile. Un accesso nella sede della soc. “Mesural”, a Chelles (Seine et Marne) e l'escussione del suo direttore, permettevano di acquisire la certezza che l'apparecchio riprodotto nella foto era senz'altro una sonda meteorologica fabbricata dalla citata ditta. Il Valentin André, direttore generale, indicava che questo tipo d'apparecchio destinato a rilevazioni meteorologiche, una volta partito da terra, poteva raggiungere 20.000/30.000 metri, altezza oltre la quale il pallone scoppiava. Da questo momento la sonda ridiscendeva al suolo attaccata ad un piccolo paracadute.

Queste radio-sonde fabbricate dalla Mesural erano esclusivamente vendute alla Meteorologia Nazionale. Il Valentin, in base alle fotografie, precisava che l'apparecchio non aveva riportato danni e che quindi era disceso in modo normale e non sembrava essere rimasto a lungo nell'acqua

del mare. Aggiungeva che, secondo quanto a sua conoscenza, una radiosonda non era mai stata causa di incidenti aerei. Consegnava il depliant descrittivo relativo alla radio-sonda tipo MH73A corrispondente a quella raffigurata nella fotografia. La risposta alla richiesta indirizzata alla Meteorologia Nazionale specificava che le due sole stazioni che potevano essere interessate erano quelle di Nimes e Ajaccio. Ciascuna di queste stazioni effettuava due sondaggi al giorno, alle ore 00.00 e alle ore 12.00, con questo tipo di materiale. La ricerca aveva accertato che i sondaggi realizzati il 27 e il 28 giugno 80 non avevano raggiunto zone vicine all'isola di Ustica. Solo lo studio delle correnti marine al largo delle coste italiane avrebbe potuto eventualmente fornire una risposta sulla presenza di una sonda sui luoghi del disastro. Questa risposta di Payen Marc, ingegnere capo della Meteorologia Nazionale, direttore della Divisione Climatologia e Banca Dati, era accompagnata da rilevante documentazione contenente i parametri tecnici relativi ai sondaggi effettuati il 27 ed il 28 giugno 80 ed in particolare una carta riprodotte le tracce al suolo di questa sonda (v. rogatoria autorità francesi del 21.07.92).

In effetti questa radiosonda nulla aveva a che fare con la caduta del DC9; in effetti questa indagine è stata accurata e tempestiva. Si sarebbero auspicate tali qualità anche per le altre, ma subito dopo di essa si ritornava all'atteggiamento di sempre.

13. Gli accertamenti sui velivoli in transito provenienti dalla Francia.

Nell'aprile del 93 si richiedeva di acquisire i piani di volo, ed accertare gli enti proprietari di due velivoli con sigla 5ADGO e 5ADBY provenienti dalla Francia, che avevano attraversato le FIR italiane e maltese diretti in Libia il 27.06.80, e perciò avevano percorso probabilmente la linea aerea Ambra 13. A risposta le autorità francesi dichiaravano che le ricerche effettuate presso l'ufficio immatricolazioni della Direzione Generale dell'Aviazione Civile al fine di identificare i proprietari degli apparecchi non avevano sortito effetto. Infatti, le sigle comunicate corrispondevano a immatricolazioni straniere che non erano trattate da quell'ufficio. Anche le ricerche sui relativi piani di volo erano risultate negative per il fatto che questi documenti venivano conservati in archivio per un tempo molto breve.

Una risposta positiva a questa richiesta sarebbe stata estremamente interessante, perchè quelle sigle indicano con certezza aerei libici, aerei che si muovono tra Francia e Libia in un periodo, in cui tra i due Paesi vi era

quasi una guerra guerreggiata. Certo le ricerche all'ufficio immatricolazioni, considerata la nazionalità che quelle sigle indicavano, poteva prevedersi inutile. E poi sembra strano che una amministrazione così efficiente come quella francese non conservi memoria di velivoli che sono decollati nel suo territorio o lo hanno attraversato con destinazione Libia; Paese di sommo interesse all'epoca per la Francia. Erano altre le porte alle quali si doveva bussare e non sta al rogante indicarle al rogato.

Dagli accertamenti radaristici disposti dall'Ufficio emergeva che nel cielo radar della sera dell'evento appariva, oltre ad altri velivoli in prossimità delle coste francesi, un aeroplano che descriveva una rotta circolare, avvistata da 18.28Z a 19.02Z, a breve distanza dalla costa orientale della Corsica poco al disotto del 42° parallelo all'altezza di Solenzara. Tale traccia era stata registrata dal sito radar di Poggio Ballone come LL004 e classificata "Friendly". Il velivolo che determinava tale traccia con andamento orbitante era rimasto durante tutto il periodo di registrazione nella stessa zona, cioè quella di Solenzara, riservata ad attività addestrativa dell'Aeronautica francese. Per tale ragione si è ritenuto che il velivolo fosse militare. Qui si deve ricordare che secondo i francesi quella base di Solenzara chiudeva le operazioni di detezione radar con il termine delle ore normali di lavoro; ciò in chiaro contrasto con il fatto che il sito radar di Poggio Ballone era però collegato per telefono e cross-tell con Solenzara 24 ore su 24, e con il sito radar di Mont Agel nei pressi di Nizza. Sulla base di queste risultanze veniva richiesto alle autorità francesi di accertare se l'avvistamento di tale traccia era stato comunicato per telefono o cross-tell al sistema radar francese; se si era proceduto all'identificazione del velivolo; se si conservavano le registrazioni delle comunicazioni telefoniche e radar del messaggio trasmesso dall'AM italiana; di indicare qual'era il sito radar della Difesa Aerea francese che aveva competenza di detezione su quell'area, tra 41.50 e 42 circa N e a cavallo di 10 E, e comunque di verificare se il sistema radar francese autonomamente avesse accertato e registrato la presenza di quel velivolo che orbitava in prossimità delle acque territoriali francesi; di indicare se, indipendentemente dalla risposta già data in esito alla rogatoria del 06.07.90 il sistema radar francese registrasse all'epoca del disastro, il cielo del Tirreno. All'uopo veniva richiesta, in caso positivo delle ricerche, la relativa documentazione

Dal vaglio di quella pervenuta, si desumeva che nessun archivio consentiva di rilevare l'esistenza di comunicazioni telefoniche o radio tra Poggio Ballone, Solenzara e Nizza-Mont Agel, a causa del tempo trascorso e delle normali procedure di distruzione di archivi. All'epoca delle vicende richiamate, il generale Marc Pirou, Capo di Gabinetto presso lo Stato

Maggiore dell'Aeronautica francese, sosteneva che il controllo radar era di competenza del CDC di Nizza che non disponeva ancora del rilevamento di Solenzara (il collegamento Strapp tra i CDC ed i radar d'aeroporto non esisteva ancora). Infine, si riferiva che alla data del 27 giugno 80, non era stato annotato alcun fatto particolare sul registro di sala operativa del controllore di detta stazione (v. rogatoria all'Autorità francese in data 13.06.94).

Nel prosieguo degli accertamenti radaristici emergeva un numero rilevante di tracce radar, che qui di seguito si indicano, recanti sigle di siti radar francesi, registrate dal sistema radar della Difesa Aerea italiana:

NTN	Orario di deteazione	Heading	Quadranti Georef	Siti
GG032	da 18.02 a 18.19	S.E.	da GQ0400 a HN3542	Capo Mele
GG152	da 18.02 a 18.19	S.E.	da GQ0402 a NH3237	Capo Mele
AK132	da 18.10 a 18.29	S.S.E. S.S.E.	da GA5510 a GN4042	Capo Mele
GG240	da 18.12 a 18.34	S.E.	da GQ0000 a KN1248	Capo Mele
GG300	da 18.30 a 18.50	S.E.	da GP0045 a KN3002	Capo Mele
AK340	da 18.31 a 18.53	S.	da HQ0045 a HN4000	Capo Mele
GG370	da 20.00 a 20.10	S.E.	da HQ0025 a HP2010	Capo Mele
GG370	da 20.17 a 20.50	S.S.E.	da JM3030 a LH1515	Marsala
GG675	da 20.30 a 20.42	N.W.	da KN4010 a HP2212	Capo Mele
GG103	da 20.56 a 21.10	N.W.	da HP3204 a GQ5005	Capo Mele
GG043	da 18.58 a 19.03	S.E.	da KM3020 a LM1015	Marsala Poggio Ballone
GG043	sino ad ore 19.08	S.E.	sino a LL0050	Poggio Ballone
AK262	da 20.24 a 20.25		da AJ4030 a AJ3530	Marsala
AK111	da 20.45 a 21.08	S.E.	da HP1050 a MN5000	Poggio Ballone

AK111	da 21.08 a 21.50	S.E.	da MN5000 a QG2500	Poggio Ballone Licola Marsala
JG601	da 21.03 a 21.14	S.	da MP3050 a NN3020	Poggio Ballone
JG601	da 21.04 a 21.22	S.	da NN3020 a MN1550	Poggio Ballone Marsala
JG601 sino a 21.54 (telef.)		??		Licola
GG325	da 21.25 a 21.38	S.W.	da KN2000 a JM5040	Marsala
AK670	da 21.06 a 21.18	S.E.	da HQ??? a LN0050	Poggio Ballone
AK670	da 21.34 a 22.04	S.E.	da MN3020 a BK0020	Marsala

Si richiedeva pertanto alle autorità francesi quali fossero i siti radar che avevano inizializzato e denominato le tracce recanti le sigle GG, AK e JG; quali velivoli avessero generato le tracce di cui sopra indicando per quelle militari l'Aeronautica e lo stormo o reparto di appartenenza; quali fossero stati gli eventuali aeroporti di decollo e di atterraggio di detti velivoli e i loro percorsi nello spazio aereo francese.

In ultimo, da ulteriori accertamenti radaristici emergeva che più velivoli, tra h.19.00Z e 21.00Z del 27.06.80, avevano assunto prua ovvero direzione di volo da o verso la Corsica e la Francia. Più precisamente quelli di cui alle seguenti tracce: MM301, MM302, MM303, MM304, MM305, MM306, MM307, MM310, tracce registrate dal sito radar di Capo Mele (Liguria), non identificate, con rotta da e per la Francia; GA421, LL013, LL022, LL457, GG453, GG461, tracce estrapolate dalla track history reduction del sito radar di Poggio Ballone, non identificate, con rotta dalla Corsica.

Si richiedeva pertanto di accertare se i velivoli corrispondenti a dette tracce fossero decollati o atterrati in aeroporti civili o militari francesi, segnatamente quelli di Solenzara, Bastia, Ajaccio e Nizza, ed in caso positivo di quale nazionalità fossero e la natura dei voli. A tal fine si richiedevano copie dei registri d'operazioni e di decolli e atterraggi degli aeroporti sopramenzionati o di altri di Francia ove risultassero atterrati. Solo da ultimo, allorchè mancavano meno di tre settimane allo spirare del termine ultimo del deposito degli atti per la difesa, perveniva a questo Ufficio la risposta delle autorità francesi all'ultima delle rogatorie inviate a quel Paese nel dicembre 97.

Sul quesito concernente tracce di velivoli con rotta da o per la Francia, i francesi rispondevano soltanto sulla parte alfabetica del complesso alfa numerico dei NTN, loro inviati. Confermavano che MM e LL corrispondevano rispettivamente ai siti radar italiani di Capo Mele e Grosseto; indicavano che GA corrispondeva al radar di Lione; GG a quello di Nizza; AK a quello di Doullens, tutti e tre siti francesi, e TG al radar di Glons in Belgio. Quanto invece alla parte numerica dell'NTN, provvista come è noto da tre cifre, che servono a identificare il singolo aereo, sarebbe stato necessario disporre delle registrazioni effettuate. Ma per i radar militari francesi esse sono distrutte entro trenta giorni o tre mesi a seconda del supporto utilizzato, se non sono segnalati fatti particolari entro il termine. Non essendosi verificata una situazione del genere, le registrazioni erano state distrutte.

14. La richiesta di informazioni sui serbatoi costruiti dalla società statunitense Pavco.

Al fine di verificare se il serbatoio rinvenuto nelle acque del Tirreno potesse essere stato sganciato da velivoli francesi, veniva richiesto se e quando Amministrazioni militari francesi avessero acquistato, o comunque ricevuto a qualsiasi titolo dalla Marina degli Stati Uniti o da altre Amministrazioni militari statunitensi o direttamente dal costruttore, la Pavco già Pastushin Aviation Company di Huntington Beach/Los Angeles California, stocks di serbatoi, del tipo Aero D da 300 galloni, in particolare appartenenti al nr. di serie 272-48000; se li avessero su licenza costruiti; se alcuno di essi fosse stato sganciato nel corso di trasferimenti, esercitazioni o manovre di qualsiasi genere nel mar Tirreno in un'area ricompresa tra le coordinate: 39°44'40"N - 13°09'22"E; 39°44'40"N - 13°10'24"E; 39°44'07"N - 13°09'22"E; 39°44'07"N - 13°10'24"E. Le autorità francesi trasmettevano la risposta fornita dal Ministero della Difesa secondo cui serbatoi del tipo Aero D da 300 galloni della serie 272-48000, non erano stati mai acquistati o ricevuti a qualsiasi titolo dall'amministrazione militare francese nè erano stati costruiti direttamente dietro licenza. Nessun serbatoio di quel tipo poteva quindi essere mai stato eiettato nel mar Tirreno da velivolo francese.

15. Le indagini sul traffico di uranio dalla Francia all'Iraq indicato dal giornalista Gatti.

Nel febbraio del '94 Claudio Gatti, giornalista e scrittore, di cui più volte s'è detto in questa motivazione, in collaborazione con la moglie Gail Hammer, pubblicava un libro dal titolo "Il quinto scenario" edito dalla Garzanti. In tale libro il Gatti tentava di ricostruire tutti gli eventi accaduti la sera del 27 giugno '80, per poi tentare di darne ogni possibile spiegazione. A tal fine aveva condotto una sua indagine personale, rintracciando testimoni e periti, consultando esperti di ogni genere e settore - dall'ingegneria aeronautica alle operazioni clandestine - intervistando centinaia di persone in una dozzina di paesi del mondo. Indagine che aveva condotto alla descrizione di un "quinto scenario", dal quale derivava la responsabilità per la caduta del DC9, della caccia israeliana, che aveva avuto come obiettivo l'abbattimento di un Boeing dell'Air France carico di 20kg. di uranio arricchito, destinato a Baghdad, ed invece aveva colpito, per un malfunzionamento del sistema di navigazione dei missili, l'aereo italiano.

Alla luce di quanto riportato dal Gatti, si riteneva opportuno promuovere le rogatorie del 16.05.94 e del 02.01.95. Nella prima veniva richiesta l'escussione di persone che erano a conoscenza delle esportazioni di uranio arricchito all'Iraq in esecuzione di un trattato di cooperazione; mentre nella seconda dello 02.01.95 si chiedeva l'escussione di altre persone pur necessarie per accertare la veridicità di quanto affermato nel libro. In data 30.07.96 il Ministero di Grazia e Giustizia italiano trasmetteva gli atti assunti dalle autorità francesi.

Si apprendeva così che la polizia giudiziaria francese aveva escusso tal Charles Jean Louis, direttore dei servizi di trasporti della società "Compagnie Générale delle Materie Nucleari (Cogema)" di Velizy Villecoublay, il quale aveva dichiarato di essere subentrato a Bernard Henry nel '92, e che, per quanto concerneva una consegna di uranio arricchito al 93% nell'80, né lui né il suo predecessore erano in grado di riferire alcunché perché in quel periodo non erano in servizio; riferiva comunque che le consegne di uranio arricchito erano coperte da disposizioni internazionali di protezione fisica (categoria uno) e quindi non era autorizzato a rivelare alcunché in merito a quel trasporto.

Questa vicenda aveva un seguito con richiesta alla IAEA cioè l'Agenzia Internazionale di Controllo sulle importazioni di uranio, da cui identica risposta negativa. Ma sulla questione più diffusamente si scrive nella parte dedicata al contesto.

16. La società francese Ifremer.

Altro capitolo che concerne la Francia è quello relativo alle campagne di recupero nel Tirreno di relitti del DC9. Nell'86 l'Ufficio ascoltato il collegio peritale, scriveva una nota al Consigliere Istruttore, al Presidente del Tribunale e al Presidente della Corte d'Appello, nella quale dichiarava che, dopo aver svolto tutte le ricerche possibili sugli oggetti e sulle salme recuperate nell'immediatezza dell'incidente, e dopo aver fatto compiere dalla ditta TS Tecnospace di Genova uno studio sulla sua fattibilità, riteneva utile ed opportuno che si disponesse una ricerca sui fondali al fine di individuare ed eventualmente recuperare il relitto del DC9 e i resti umani in esso ancora contenuti. In mancanza di idonee organizzazioni nazionali si chiedevano preventivi a due società: la statunitense Wood Institute of Oceanography Massachusetts e la francese Ifremer, Institut Français de Recherche pur l'Exploration de la Mer. Veniva privilegiata l'Ifremer sia per la sua natura di agenzia governativa con lo status di ente pubblico, sia per precedenti analoghe esperienze, sia per l'idoneità dei mezzi in suo possesso ed infine anche per la prossimità all'Italia. Il collegio peritale, esaminato in dettaglio lo studio di fattibilità esprimeva parere, unanimamente positivo, sulla possibilità e l'opportunità di esecuzione del progetto, nonché, valutate le possibili alternative, riconosceva all'Ifremer le capacità organizzative, tecniche e scientifiche necessarie al caso. Questa società perciò veniva incaricata del recupero del relitto del DC9, eseguito in due campagne, rispettivamente nell'87 e nell'88.

E' opportuno ricordare che l'Ifremer era, ed è, un istituto francese a carattere industriale e commerciale, posto sotto la tutela del Ministero della ricerca e della tecnologia; il suo nome preciso era Istituto francese di ricerca per lo sfruttamento del mare; svolgeva attività varie di ricerca scientifica oceanografica e di sviluppo di nuove tecnologie, in particolare nel settore degli interventi subacquei. Aveva anche una attività di sostegno delle industrie del mare, di servizio pubblico ed era incaricata di effettuare la sorveglianza delle acque costiere. Era in possesso di varie risorse e mezzi tecnici (navi, sommergibili, sonar) che erano gestiti da una filiale della stessa Ifremer. Tutto il personale marittimo era civile. Già s'è detto dei risultati che queste campagne conseguirono.

Sull'affidabilità di questo istituto sono invece sorte diverse questioni.

Il S.I.S.MI con missiva n.9916/332/01 datata 11 novembre 86 trasmetteva al Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, on.le Giuliano

Amato, un appunto senza data nel quale si riportano dei commenti alla trasmissione “Monitor” andata in onda su Canale 5 il 26.10.86. Vi si legge inoltre che dal tenore di quanto scritto sulla stampa sorgerebbe il sospetto che i continui tentativi di accreditare l’ipotesi che il DC9 era stato abbattuto da un missile, fossero volti a coprire finalità che poco avevano a che fare con la ricerca della verità ed alle quali non sembravano estranei i forti interessi economici legati al fallimento dell’Itavia ed all’entità del risarcimento dei familiari delle vittime. In questo quadro non destava meraviglia il progressivo disinteresse verso il recupero del relitto, che sembra apparire in molti sostenitori della ricerca ad oltranza della verità. La stessa propugnata esigenza di non affidare il recupero del relitto alla ditta francese Ifremer, dotata di grande esperienza e che si era dichiarata certa della fattibilità dell’operazione, avrebbe potuto celare l’intendimento di non giungere all’effettivo recupero piuttosto che esser dovuta alla necessità di garantirsi da possibili inquinamenti di carattere nazionalistico. In data 22.02.89 veniva trasmesso un appunto da una Divisione del S.I.S.MI al suo Stato Maggiore, con il quale si inviavano notizie sull’Ifremer, secondo le quali di essa sarebbe stato collaboratore lo studioso Jacques Cousteau, in qualità di esperto e consulente tecnico, collegato ai Servizi francesi.

Come ben si nota il S.I.S.MI nella missiva del 1986 mostra l’Ifremer come ditta seria e di pieno affidamento, fino a giungere ad affermare che l’esser contrario all’Ifremer potesse nascondere l’intendimento di non giungere alla verità. Nell’89 invece segnala alle Autorità la non opportunità di servirsi dell’Ifremer perché legata ai Servizi francesi. L’ammiraglio Martini, a contestazione delle contraddizioni tra i due scritti, dopo aver premesso che le sue due prime considerazioni erano destinate al Sottosegretario alla Presidenza, on.le Amato, ha dichiarato: “evidentemente pensavo quella cosa in base a delle considerazioni obiettive. Se poi ad un anno di distanza ho scoperto che l’Ifremer, pur avendo una capacità operativa (era l’unica ditta in grado di fare quel lavoro al prezzo stabilito in quel momento, tenendo conto peraltro che si tratta di una ditta scelta dalla Magistratura, o comunque in una gara nella quale il Servizio non c’entrava), poteva avere dei contatti con il Governo francese, mi è sembrato di fare una cosa giusta nel fare questa segnalazione. Mi sembra che non ci sia contraddizione tra le due cose che avvengono ad un anno di distanza”. Va tuttavia rilevato che già dal 1° ottobre 86 e pertanto prima dell’appunto dell’11 novembre il Servizio era a conoscenza del fatto che l’Ifremer aveva legami con Jacques Cousteau “honorable correspondant” del Servizio segreto francese DGSE (v. nota 4900/137/05.4 datato 1.10.1986 della 2^a divisione in atti Stato maggiore S.I.S.MI anno 86, in esecuzione

provvedimento di esibizione datato 20.04.95). Inoltre la Sezione studi e ricerche del S.I.S.MI aveva informato il suo Direttore, con appunto datato 26 settembre 86 “che da precedenti ricerche risultava che Francesco Pazienza prima di approdare al S.I.S.MI aveva lavorato in Francia per lo SDECE alle dipendenze di de Marenches, in qualità di medico subacqueo per una Società di ricerche oceanografiche francese collegata ai Servizi segreti. Non si può escludere che tale Società fosse proprio l’Ifremer. In tal caso tutta la problematica del recupero assumerebbe grosse implicazioni specie in riferimento agli esiti” (v. atti Stato Maggiore S.I.S.MI - anno 1986, in esecuzione provvedimento di esibizione sopra citato).

Il 25 settembre 90 si chiedeva al nuovo collegio peritale, di accertare se il recupero dell’aereo fosse da ritenere completo o se vi fosse la necessità di una ulteriore azione in tal senso. Il collegio rispose che era necessario procedere a nuova campagna di ricerca e recupero. A tale fine fu incaricata la britannica Wimpol. La nuova società, dopo aver svolto una ricerca più ampia rispetto alla zona esaminata dall’Ifremer un’area di circa venti kmq, rispetto ai cinque kmq dei francesi ritornava in questa zona e vi rinveniva numerosi importanti relitti dell’aereo fra cui la scatola nera. Non solo: recuperava altre parti del velivolo, portando la percentuale del recuperato dal 45% iniziale all’85% complessiva della superficie bagnata.

Per tale ragione i sospetti sul comportamento tenuto dalla società Ifremer durante la fase di recupero s’aggravavano e quindi si sollevava lo spinoso problema delle colpe per i mancati recuperi di resti di interesse. La questione veniva affrontata dalla Commissione Stragi, che nel 91 provvedeva ad ascoltare i vertici dell’Ifremer, Papon Pierre presidente della società, Roux Jean responsabile delle operazioni di intervento subacqueo, e Stahlberger Michel responsabile delle questioni giuridiche e contrattuali. Papon, a specifica domanda della Commissione, prima d’ogni altra dichiarazione, affermava che era grave per un organismo di ricerca essere accusati di intrattenere legami con i Servizi segreti, perchè la ricerca scientifica aveva come unico obiettivo quello di render noti gli esiti dei lavori e della conoscenza; precisava poi che le operazioni di recupero erano terminate in accordo con la giustizia italiana.

Si deve sottolineare che in precedenza, in data 11.10.90, questo GI aveva già escusso Jean Paul Roux, il quale aveva riferito che le operazioni di recupero erano state interrotte per motivi di bilancio da parte italiana. Il contratto stabilito tra l’Ifremer e il perito Blasi prevedeva che il collegio peritale fissasse la priorità degli obiettivi e la durata delle operazioni. La priorità data all’Ifremer era stata quella del recupero di grossi pezzi. Tale direttiva aveva impedito che si recuperassero i piccoli resti.

17. L'attentato ai ripetitori dell'isola d'Elba.

A questo punto deve essere ricostruita una sconcertante vicenda accaduta nel nostro territorio e che sia la stampa che i nostri Servizi di sicurezza hanno ricondotto ad attività del Servizio segreto francese.

Il 14 agosto 80 all'isola d'Elba in località Monte Capanne ignoti facevano brillare sette cariche esplosive sotto installazioni di proprietà della società "Ponti Radio". A parere degli artificieri erano stati adoperati venti o venticinque chili di esplosivo ad alto potenziale, probabilmente dinamite mescolata a miscela infiammabile. L'esplosivo era stato così collocato: una carica ad una centralina elettrica, una carica per ogni cabina radio e quattro cariche ai piedi di un traliccio con quattro parabole per ripetitori. Le esplosioni furono quattro ad intervalli di dieci secondi. Tra le stazioni radio che fruivano del servizio vi era tra l'altro "Radio Corsica International". Proprio a causa dell'attentato la suddetta emittente radiofonica "non sarà in grado di riprendere l'attività per diverso tempo", si legge in un rapporto della Digos di Livorno del 2 settembre 80. In questo rapporto si legge, inoltre, che i titolari degli altri ponti radio, ritenendo che l'attentato fosse stato conseguenza della presenza del ripetitore di Radio Corsica, avrebbero "fatto intendere alla società Ponti Radio di non voler coesistere sul monte Capanne con detta radio straniera, onde evitare ulteriori eventuali attentati". La vicenda aveva pertanto anche attirato l'attenzione del consolato francese a Livorno che aveva fatto presente che la questione era seguita con viva attenzione dall'ambasciatore di Francia. Non solo: l'episodio nella circostanza venne collegato ad altro attentato verificatosi contro l'abitazione in Bastia del principale animatore della radio, nell'anno precedente.

Sulle vicende il S.I.S.DE aveva acquisito informazioni da fonte occasionale definita attendibile che indicava come autori due estremisti di destra romani: Mario Corsi e Giuseppe Meloni (v. appunto S.I.S.DE datato 29.12.80, allegato a missiva DCPD datata 06.05.92). Informazioni che il S.I.S.DE con l'appunto di cui sopra non aveva mancato di trasmettere all'UCIGOS, che, a sua volta, rivolgeva richiesta al Servizio di eventuali ulteriori notizie sulle responsabilità dei due soggetti nella partecipazione all'attentato. Il S.I.S.DE con missiva del 23 aprile successivo precisava che la fonte non era stata in grado di fornire più concreti e particolareggiati elementi sulla vicenda.

E' sempre il S.I.S.DE che con appunto allegato a missiva 21 agosto 85 indirizzata alla Segreteria Speciale del Gabinetto del Ministero dell'Interno, al CESIS, al Dipartimento della P.S., al Comando Generale dell'Arma dei CC., ed al S.I.S.MI, riporta all'esame l'attentato. Nell'appunto si legge infatti che alle ore 06.05 del 14.08.80 quattro esplosioni ad intervalli di dieci secondi ciascuna danneggiarono gravemente due cabine in muratura costruite in Monte Capanne (isola d'Elba) dalla soc. Ponti Radio di Milano, che custodivano ripetitori ed antenne paraboliche di varie stazioni trasmittenti tra le quali "Radio Corsica". Sin dalle prime indagini venne avanzata l'ipotesi che autori dell'atto terroristico potessero essere elementi contrari alle trasmissioni della predetta emittente, entrata in esercizio solo da un mese, e l'episodio venne collegato ad un altro attentato dinamitardo diretto contro l'abitazione di Bastia del principale animatore di "Radio Corsica", il giornalista Aimè Pietri. Sul numero odierno del quotidiano "il Messaggero" è stato pubblicato un articolo a firma di Piero Vigorelli dal titolo "Quella notte all'Elba, lo SDECE prese di mira i ripetitori - radio". Nel corsivo viene presa in esame l'attività del "Servizio di documentazione esterna e di controsospionaggio francese" (SDECE) nel periodo compreso fra il 1970 ed il 1982 e, per quel che attiene specificatamente alle operazioni condotte dallo SDECE in Italia, viene affermato che il 14.08.80, una decina di agenti del Servizio francese, dopo essere sbarcati nell'isola d'Elba in veste di semplici turisti, dalla vicina base corsa di Apretto, fecero saltare in aria (con un centinaio di chili di esplosivo) l'emittente radiofonica "Radio Corse Internationale" perchè fortemente sospettata di sostenere - con l'emissione di servizi e "reportages" - l'indipendentismo còrso (in particolare l'attività del Fronte Nazionale di Liberazione Còrso, il FNLC). Nello stesso articolo viene sottolineato come le responsabilità dello SDECE nel citato episodio fossero già state denunciate da Roger Faligot e Pascal Krop nel volume "La piscine - les services secrets français - 1944/1984", edito nel maggio 85, dedicato alle attività dei Servizi francesi negli ultimi 40 anni. L'episodio, riportato nelle pagine 320 e 330 del volume (allegate in fotocopia con relativa traduzione), viene definito "opera di un commando di agenti francesi". Gli autori del volume sostengono che l'attentato alla stazione radio dell'isola d'Elba, da parte di agenti sbarcati nell'isola all'alba del 14.08.80, era stato compiuto in quanto le trasmissioni radiofoniche di "Radio Corse Internationale" costituivano, secondo i Servizi francesi, un valido apporto alle tesi indipendentiste còrse. Essi ribadiscono, inoltre, che tutte le azioni dello SDECE contro gli indipendentisti còrsi sono state compiute al di fuori del territorio dell'isola.

In un ulteriore appunto allegato alla missiva datata 24 settembre 83 il S.I.S.DE trasmette fotocopie di alcune pagine del libro "Le devoir de parler" di Antoine Sanguinetti nel quale si afferma come ipotesi la responsabilità dello SDECE nell'attentato. Infatti l'autore si chiede: "E' vero che i suoi autori sono stati trasportati sul luogo dell'azione da una vedetta dell'amministrazione doganale, partita dalla Costa Azzurra? E se fossero più semplicemente membri dello SDECE?" (v. atti allegati alla missiva DCPD del 6.05.92).

Il S.I.S.MI sulla base delle informazioni ricevute dal Servizio civile si attiva e acquisisce informazioni di sconcertante gravità. Infatti riferisce di aver appreso fiduciarmente che il sabotaggio sarebbe stato effettivamente eseguito da specialisti del Servizio di Controspionaggio francese "SDECE", che, peraltro erano stati impiegati anche in analoghe operazioni nel Ciad. Nell'appunto, tuttavia, veniva precisato che l'attività informativa svolta per acquisire ulteriori informazioni non aveva conseguito alcun risultato.

Gravissimo comunque il sospetto di ingerenza di uno Stato europeo ed alleato, che provoca anzi organizza ed esegue attentati in territorio altrui. Di questi comportamenti e tendenze si deve tener conto per valutare le ipotesi di coinvolgimenti anche in fatti gravissimi di alleati, amici ed altri con cui si fanno commerci ed affari.

Val la pena, a questo punto, di citare l'elaborato del dr. Miggiano sulla situazione nel Mediterraneo di cui si è fatto più volte riferimento. Questi nel fare riferimento ad alcuni attentati a Malta contro obiettivi libici rivendicati da un fantomatico "Fronte di Liberazione Maltese", lancia sospetti sulla effettiva esistenza di questo movimento indipendentista. Egli scrive: "Secondo lo studioso dei Servizi segreti francesi Roger Feligot, questi attentati sono frutto della collaborazione tra il Servizio segreto francese - lo SDECE di Alexandre de Marenches, e quello inglese - il SIS di Arthur Francks.

Secondo Feligot, sono i due Servizi a creare un misterioso Fronte di liberazione di Malta, di fatto composto da commandos dello Special Air Squadron, che s'incaricano di organizzare nel luglio 80 attentati contro i centri di comunicazione e di presenza libica in Italia. Quella contro i libici è un'operazione clandestina, tesa ad "ammorbire" la resistenza libica al trattato italo-maltese ed il ritorno di Malta nel campo occidentale. Per quanto scoperto da Feligot, gli attentati anti-libici a Malta vanno attribuiti ad una cooperazione anglo-francese.

Va ricordato anche che nel 1980, come si vedrà più innanzi, a Genova avvenne un attentato alla nave libica Dat Asswari rivendicato proprio dal Fronte di Liberazione Maltese.

18. Gli accertamenti sui rapporti Santovito-de Marenches.

Anni dopo i media pubblicavano notizie concernenti un messaggio cifrato che il generale Santovito, direttore del S.I.S.MI, aveva inviato al conte Alexandre de Marenches, direttore come detto del controspionaggio francese, all'epoca SDECE, all'indomani della strage, assumendo che il DC9 sarebbe stato abbattuto da un jet in esercitazione nella zona e che i due avrebbero avuto un incontro a Parigi subito dopo l'incidente. Dalla documentazione trasmessa dal S.I.S.MI nulla risulta di un tale incontro. A tal proposito il S.I.S.MI, tramite l'ammiraglio Martini, ribadiva la inesistenza di atti che avrebbero confermato quell'incontro; neanche l'abbattimento del DC9 da parte di un velivolo militare francese o l'attribuzione dell'incidente ad un missile lanciato dalla nave Clemenceau aveva trovato conferma. Martini riferiva però che agli atti, spesso, non rimane alcuna traccia su eventuali incontri tra i Capi dei Servizi. All'uopo veniva raccolta la testimonianza di Maffei Nicolò, appartenente al S.I.S.MI, il quale riferiva di essersi recato più di dieci volte a Parigi per contatti con omologhi dei Servizi francesi. In merito ad incontri tra i Capi dei Servizi italiano e francese, riferiva di non aver assistito o esser venuto a conoscenza di incontri avvenuti nel 1980. Durante una delle missioni nel dicembre 80, tra i funzionari dello SDECE ricordava Cavenago, il quale, dopo aver ringraziato il Servizio italiano per la cooperazione, formulava l'invito a nome del direttore de Marenches al generale Santovito per una visita a Parigi, probabilmente già programmata. Riferiva infine che di questa missione non era riuscito a trovare alcuna traccia presso gli archivi della 1^a Divisione del Servizio.

E' invece oramai provato che l'incontro tra i due capi dei Servizi avvenne l'8 gennaio dell'81 a Parigi. L'incontro avvenne a seguito della "mediazione" di Francesco Pazienza. Questi afferma che sino a quella data i due Capi Servizio non si erano mai incontrati. All'incontro che avvenne presso la sede dello SDECE la cosiddetta "Piscine" partecipò, oltre lui, Santovito e de Marenches, anche Michelle Roussin, braccio destro di de Marenches. Dopo i primi convenevoli i due Capi Servizio furono lasciati da soli per un colloquio riservato mentre Pazienza e Roussin si accomodarono in un vano attiguo. A seguito dell'incontro venne stabilita l'apertura di un Centro del S.I.S.MI a Parigi, sotto copertura, che venne affidato al tenente colonnello Orazio De Napoli. Michelle Roussin nella circostanza fece capire

che tra i due Servizi fino a quel momento non vi erano stati rapporti a causa dei non chiari rapporti tra il nostro Paese ed in particolare il nostro Servizio con la Libia (v. interrogatorio Francesco Pazienza, GI 11.04.94).

Va anche rilevato che il S.I.S.MI in due distinte occasioni aveva avanzato sospetti su responsabilità francesi. In un appunto trasmesso al Ministro della Difesa nel giugno 87, concernente l'intervista rilasciata alla stampa dal dissidente libico Bakkush, si leggeva: "Sembra che si stiano creando le premesse affinché le indagini si concludano con l'accertamento della responsabilità libica e lo scagionamento definitivo dei francesi. A tal proposito è di rilievo notare che: il recupero del DC9 Itavia è stato affidato alla società francese Ifremer nonostante i suoi legami con i Servizi segreti francesi; la perizia tecnica della "scatola nera" verrà effettuata dagli USA, dei quali sono noti gli orientamenti anti-libici; in passato sono già emerse indicazioni dell'esistenza di un "coordinamento" tra i Servizi segreti francesi e USA nella lotta contro il terrorismo internazionale e in funzione anti-libica. In questo quadro si intravede per il S.I.S.MI il rischio di venire direttamente coinvolto e ulteriormente strumentalizzato". La missiva, a firma dell'ammiraglio Martini, è sufficientemente esplicita; in essa viene prospettata l'ipotesi di un accordo USA-Francia in funzione anti-libica ed affermato che non a caso il recupero era stato affidato alla società francese Ifremer mentre l'analisi della scatola nera sarebbe stata senz'altro affidata agli USA.

La seconda occasione si verificava nel corso dell'audizione dell'ammiraglio Martini in Commissione Stragi nel corso della quale l'alto ufficiale a domanda di un commissario precisava ove tra le ipotesi si fosse privilegiata quella del missile lanciato da un caccia, esclusi i libici che non avevano autonomia sufficiente né basi alternative militari prossime alla zona, ed esclusa la presenza di velivoli italiani, le uniche nazioni ad avere possibilità operative nella zona erano la Francia e gli Stati Uniti (v. audizione Martini Fulvio, Commissione Stragi 27.06.90 e esame dello stesso, GI in data 28.06.90). L'audizione di Martini - come già si è scritto nella parte relativa al S.I.S.MI - era stata effettuata in seduta segreta, ma nonostante ciò la stampa ne venne a conoscenza, amplificandola nei quotidiani del 28 giugno 80. Questa propalazione cagionò una nota di protesta da parte del Servizio francese, alla quale l'ammiraglio Martini rispose adducendo che in quelle dichiarazioni si era trattato soltanto di una "hypothèse de travail".

19. Il coinvolgimento francese nelle dichiarazioni di Sinigaglia.

Come si è fatto cenno sopra, più persone a vario titolo hanno accusato la Francia di responsabilità nell'evento di cui è processo. Tra gli altri Sinigaglia Guglielmo, ex militare della Legione Straniera. Questi ha affermato, più volte e in più sedi, di aver partecipato ad un'operazione militare avente come obiettivo l'abbattimento di un aereo libico, a bordo del quale avrebbe viaggiato il leader libico Gheddafi. Costui - sempre a dire del Sinigaglia - sarebbe stato avvertito all'ultimo momento, ma nella concitazione di quell'ultima fase dell'azione per errore venne abbattuto il DC9 dell'Itavia. La vicenda sarà più compiutamente esposta infra; qui basti dire che, enumerando Paesi partecipanti all'azione bellica, Sinigaglia inserisce oltre alle Forze Armate francesi e italiane, anche quelle tedesche e inglesi.

La Francia avrebbe partecipato al complotto con elementi del GOLE (Groupement Opérational Legion Etrangère), del REP (Règiment Etrangère Parachutiste), del REI (Reggimento di frontiera della Legione Straniera) del GIRLE (Gruppo d'intervento rapido della Legione straniera) e con una squadra navale, composta dalla portaerei Foch e da due sottomarini, da uno dei quali sarebbe partito il missile che aveva colpito il DC9 dell'Itavia. L'operazione si sarebbe dovuta svolgere in due distinte fasi: la prima denominata "Operazione Tobruk 1", nella quale si sarebbe provveduto al rifornimento di armi ai dissidenti libici da una base in Sicilia. A tal fine egli, Sinigaglia cioè, era stato inviato a Mazara del Vallo per pianificare l'operazione ed a tal fine aveva preso contatto, tra l'altro, con il Presidente dell'"Associazione degli italiani combattenti della Legione Straniera francese" a Trapani, l'avvocato Francesco Panitteri.

Da accertamenti esperiti è risultata effettivamente esistere a Trapani tale associazione, il cui titolare era deceduto il 27 marzo del 90. Un provvedimento di sequestro emesso nei confronti dell'Associazione, che aveva la sede presso la residenza del Panitteri, ha portato al sequestro di una rubrica contenente i nominativi degli aderenti all'Associazione. In tale elenco non vi è alcun riferimento al Sinigaglia né tantomeno al nome che aveva adoprato nel breve periodo di militanza nella Legione Straniera, e cioè Giroto. La moglie del Panitteri ha dichiarato di non ricordare alcuna visita di tal Sinigaglia o Giroto. L'esame del resto della documentazione sequestrata non ha portato ad alcun riscontro delle dichiarazioni di Sinigaglia.

Sulla figura del Panitteri si dilunga il notaio Barresi che aveva rogato l'atto costitutivo dell'Associazione. Il Panitteri - dichiara - era deceduto a

causa di una malattia cardiaca. Egli aveva perso una gamba ed un braccio nella battaglia di Dien Bien Fu in Indocina. Aveva lasciato l'Italia per raggiungere la Legione Straniera nel 46. Era stato ufficiale pilota e dopo l'8 settembre aveva aderito alla Repubblica Sociale. Dopo la guerra d'Indocina era ritornato a Trapani. Fruiva di una pensione dal Governo francese ed era decorato dalla "Legion d'Honneur". Il Panitteri - aggiunge il Barresi - aveva avuto l'onore, in occasione di una festa della Legione Straniera in Tunisia, di portare un cimelio consistente nella mano mummificata di un legionario caduto nel battesimo del fuoco della Legione, in Messico, all'epoca dell'imperatore Massimiliano (v. esame Barresi Giovanni, GI 21.11.90).

Veniva pure raccolta la testimonianza di Diego Valenza, anch'egli dal 44 al 52 nella Legione Straniera, dalla quale aveva disertato per non andare a combattere in Indocina. Era stato poi catturato e condannato. Costui ha dichiarato di aver costituito il 14.11.79 su invito del Panitteri l'Associazione degli ex legionari. Ha precisato inoltre di non conoscere il Sinigaglia (v. esame Valenza Diego, PG 03.11.90 e GI 21.11.90).

Deve essere pure rilevato che il Sinigaglia le prime "rivelazioni" sullo scenario da lui "vissuto" le aveva rese a maggio dell'89 ai Carabinieri di Milano, con i quali aveva chiesto di parlare a seguito di una aggressione subita, a suo dire, da parte di agenti del Servizio francese. Di questa vicenda si farà cenno più diffusamente nel capitolo dedicato alla ricostruzione delle vicende narrate da Sinigaglia. Qui si vuole soltanto precisare che il Sinigaglia nelle dichiarazioni rese ai Carabinieri aveva anche fatto riferimento a due indirizzi presso i quali avrebbero operato articolazioni informative dei Servizi segreti della Francia. Queste informazioni furono fornite dall'Arma di Milano al Centro CS del S.I.S.MI. Gli accertamenti esperiti da quel Centro sono risultati però assolutamente non incisivi. Si condividono in tal senso le valutazioni dell'Ufficio del Pubblico Ministero: "Gli accertamenti sugli indirizzi comunicati dal Sinigaglia sono condotti in maniera talmente superficiale da sfiorare il ridicolo; in particolare, l'esclusione che negli stabili indicati possa aver luogo attività informativa occulta da parte di un Servizio straniero avviene in considerazione del fatto che non vi abitino persone con cognome francese. L'unico accertamento viene compiuto su di un cittadino il cui nome è di origine francese. Non risponde inoltre a verità quanto dichiarato dal Castaldo e dal Parisi circa la inattendibilità e non verificabilità del Sinigaglia a ragione del fatto che in uno degli indirizzi forniti risultava avere sede il Consolato francese. In realtà il Sinigaglia aveva indicato un numero civico diverso.

La singolarità di questa condotta va posta in relazione anche con il fatto che questi, sia pure approssimativi, accertamenti consentivano

comunque di stabilire delle relazioni con quanto già emerso dalle attività informative compiute dal S.I.S.MI sul Sinigaglia. Infatti il Centro di Milano, su incarico di quello di Cagliari, aveva investigato sulle telefonate fatte e ricevute dal Sinigaglia quando si trovava a Cagliari, ed era risultato che uno dei numeri chiamati era intestato a una industria farmaceutica, così come impiegato in tal ramo di industrie risultava il “cittadino di nome francese”. Nessuna curiosità anima il Centro S.I.S.MI per verificare se tra i due soggetti potessero esservi relazioni. E pure la richiesta di accertamenti del Centro di Cagliari è del 16 luglio 80 e si riferisce ai fatti del 5 luglio antecedente. In sostanza, risulta una attivazione del Servizio su Sinigaglia ad appena otto giorni dalla strage. Eppure, nessuna correlazione viene effettuata e il Centro di Milano blocca qualsiasi possibilità di tramitazione delle informazione, sia in orizzontale che in verticale”.

20. Conclusioni.

In conclusione si può affermare che le indagini, che si sono volte verso attività comunque collegabili alla Francia o cognizioni di autorità francesi o per cui appariva necessaria la loro collaborazione, sono state irte di difficoltà, quando non bloccate da mancate risposte ed ingiustificati silenzi, comunque trascurate o disdegnate quasi come se si fosse rimasti offesi dalle pretese di sapere o semplicemente perchè ritenuti sospettati.

Le ragioni per cui l’inchiesta ha preso questi indirizzi sono evidenti e quasi non bisognano di spiegazioni; sono le stesse per cui l’inchiesta si è rivolta verso gli Stati Uniti. Se si pone tra le ipotesi della caduta del DC9 uno scenario esterno, in cui si suppone la presenza di più velivoli oltre quello civile; se tale ipotesi, venendo a cadere le altre, via via si rafforza e raggiunge gradi di verosimiglianza sempre maggiori; se emergono evidenze di velivoli coperti e di altri in caccia; è giocoforza dirigere le ricerche verso Paesi le cui aeronautiche erano al tempo in grado di esser presenti nel cielo del disastro, o le cui forze armate, specie i sistemi radar di terra e di mare, avessero le capacità di guidare velivoli in quelle aree. E poichè col tempo l’ipotesi della presenza di una portaerei anch’essa ha preso vigore al punto tale che questa possibilità è stata non solo indicata dai periti radaristici ma ammessa anche dalla stessa NATO, attraverso i suoi esperti dell’NPC, l’ambito delle investigazioni s’è ristretto al massimo. La Francia, come gli Stati Uniti, disloca continuamente portaerei nel Mediterraneo – solo da ultimo ha completato la costruzione di una più importante unità della specie,

la Charles de Gaulle, dislocata però nell'Atlantico – e specialmente in quell'epoca – ve n'erano addirittura due, come s'è visto, la Clemenceau e la Foch - sia per le altre conflittualità dell'area, sia per il sostegno alla sua politica africana che muoveva dal Maghreb. C'erano sì, ma solo a periodi, portaerei britanniche, e però non in quel tempo; ancora non era stato varato il Principe delle Asturie spagnolo nè la nostra Garibaldi. Le forze armate di qualunque altro Paese non avevano sistemi radar in grado di monitorare l'area del Tirreno in oggetto nè disponevano di Awacs. Il numero di quelli a cui rivolgere l'attenzione dell'inchiesta è minimo. Oltre gli americani e l'Alleanza atlantica – a parte ovviamente gli italiani, solo i francesi facevano esercitazioni su quel mare usando, oltre le portaerei, le basi còrse. Non si poteva perciò non ricercare in direzione della Francia.

La reazione è stata diversa da quella degli Stati Uniti; è parso che vi fossero sospetti di attentati, con quei quesiti, alla sovranità. E le conseguenze sono state, a volte risposte formalmente positive, ma nella sostanza o nei quesiti di maggior peso negative, altre volte l'assenza d'ogni pur minimo riscontro. E quindi se n'è tratta la sensazione che l'istruttoria in sè, quell'istruttoria che si poneva quelle questioni o avesse finalità di verifica di determinate ipotesi, offendesse suscettibilità troppo sensibili, quando non toccasse, come pure alcuno sui media ha sostenuto, nervi scoperti.

I fatti inducono in tal senso. Nessuna risposta sui velivoli libici che volano da aeroporti francesi a Tripoli; quando non addirittura risposte a dir poco incredibili come quella che indicava in un elicottero il mezzo che doveva raggiungere Tripoli da Ajaccio. Nessuna risposta sui velivoli registrati dai nastri radar con sigle d'origine francese. Nessuna risposta con la negativa su Solenzara – addirittura si afferma che in quella base si chiudeva alle 17.00 del pomeriggio – sulle esercitazioni aeree della sera del 27.06.80 che avevano come base proprio quell'aeroporto. Nessuna risposta sui radar di Difesa Aerea con prospezione sul Tirreno. Nessuna risposta sulla richiesta di registrazioni radar di quella sera. Nessuna risposta sul presunto trasporto di uranio da Marsiglia a Baghdad quella stessa sera. Nessuna risposta sulla presenza in missione ufficiale al radar di Mont Agel del maresciallo AM Dettori e sull'esistenza del suo collega francese "Roland". Nessuna risposta sulla disponibilità da parte di velivoli francesi del serbatoio Pavco rinvenuto nella zona D.

Risposta soltanto sulle posizioni della Clemenceau e della Foch, mediante l'invio della copia dei relativi libri di bordo nella parte attinente al periodo d'interesse. Certo questi documenti provano che quelle portaerei non erano nel Tirreno quando il DC9 è precipitato. Ma restano quei rilievi di

cui già s'è fatta menzione. Così come resta purtroppo, dopo l'esperienza del Log della Saratoga, il dubbio – con tutta la fede che si deve sempre accordare alle istituzioni – che anche in questi casi si sia provveduto a stesure in bella in momenti successivi alla redazione, contemporanea ai fatti, di brogliacci.

Risposta positiva alle richieste di visione ed esame del relitto del DC10 dell'UTA, ma eseguite in maniera negligente se non ostantiva. Risposta – l'unica completa e sollecita – sul relitto dell'apparecchiatura di registrazioni meteorologiche, di certo perchè si trattava di oggetto che ovviamente nulla aveva a che fare con i fatti dell'inchiesta.

Risposta indignata quella dell'ammiraglio Lacoste alle ipotesi del suo omologo Martini, nella quale si faceva riferimento ad una inchiesta a fini di accertamento di eventuali coinvolgimenti di aerei o navi francesi nel disastro di Ustica, inchiesta della quale però non s'è trovata traccia o che mai si è voluta consegnare all'inquirente italiano.

Restano però al riguardo della Francia indicazioni di sue presenze, come per gli Stati Uniti; anche se in misura e di portata minori. Restano le esercitazioni del tardo pomeriggio fino a sera da Solenzara. Resta quel messaggio radio, nel quale si ricerca la Clemenceau. Restano, come sul Deck Log della Saratoga, le identità di scrittura sui libri di bordo delle sue portaerei. Resta l'assenza di una di queste portaerei, secondo il suo libro di bordo a Tolone, dalla rassegna di Cols Bleu sulla dislocazione delle unità della Marina, non solo nel Mediterraneo, ma in ogni altro mare od oceano. Restano tutti quei velivoli dalla o verso la Francia nelle ore circostanti la sciagura.

Non può accettarsi l'assenza di detezioni radar di Difesa Aerea sul Tirreno. Non può accettarsi l'ignoranza della situazione dei voli. Non può accettarsi il difetto del movente tante volte sostenuto e anche da ambienti autorevoli, anche se non provato.

Certo tali elementi non costituiscono prove dirette di attività. Sono soltanto indicazioni di possibili presenze. Indizi, ma non tanti quanti per gli Stati Uniti e così univoci e concordi.

In definitiva una pessima esperienza in materia di assistenza giudiziaria, un chiaro esempio di come ancora non funzionino i meccanismi di cooperazione tra gli Stati, specie quando alcuno di essi teme lesioni alla sua sovranità – intesa secondo concezioni vecchie di secoli, che potrebbero e dovrebbero essere superate – e conseguenti violazioni dei suoi arcana. La Francia non è nuova a condotte del genere. Queste scelte le aveva mostrate, e a lungo negli anni, nei confronti dei terrorismi nazionali ed internazionali, sino a quando anch'essa non li ha provati nella carne ed ha allora accennato

a limitate aperture nei confronti di inchieste di altri Paesi e di collaborazione verso pericoli comuni. Per poi riprendere la vecchia linea appena si sono profilate richieste per un delitto politico gravissimo come l'attentato al Sommo Pontefice.

* * * * *

Capitolo XIX

Gli Stati Uniti d'America.

1. Premessa.

Appare inutile ripercorrere ulteriormente tutte le evidenze, dal “razzolare” agli oggetti rinvenuti sulla superficie del mare nell’area di caduta del DC9 o sui fondali corrispondenti, sino al serbatoio supplementare

recuperato in zona ove si era stati condotti da ritorni radar nei tempi immediatamente successivi al disastro. E' sufficiente solo ribadire che da esse non si poteva non desumere la convinzione che vi fosse una portaerei; presenza di portaerei che sarà stimata, quasi al termine di questa pluriennale istruzione, possibile da due sedi autorevoli, che hanno preso a fondamento delle loro affermazioni i dati più che obbiettivi delle registrazioni radar di quella sera, ovvero la NATO e il collegio peritale radaristico. E dato che all'epoca gli unici Paesi che ne disponessero e le impiegassero per esercitazioni nel Mediterraneo erano gli Stati Uniti e la Francia, se ne deduceva, anche sulla scorta delle ipotesi formulate in Commissione Stragi dall'ammiraglio Martini, che solo una o più unità di queste due Marine potesse essere stata di base ad esercitazioni nel Tirreno, che avrebbero potuto coinvolgere il velivolo Itavia.

Al di là di congetture su presenze di incrociatori portaeromobili sovietici, giacché quello normalmente di stanza nel Mediterraneo, il Kiev, ne era uscito qualche tempo prima per un'esercitazione congiunta con unità provenienti dal Baltico in Atlantico. D'altra parte al tempo l'Unione Sovietica non disponeva di vere e proprie portaerei nè probabilmente avrebbe potuto disporne nel mar Nero per impiego nel Mediterraneo, perchè vigeva, come tuttora vige, il divieto di attraversare gli Stretti – secondo l'interpretazione restrittiva degli accordi di Losanna con la Turchia di Kemal Ataturk, che rifiutò di sottoscrivere quello di Sèvres concordato con la Sublime Porta, e quelli successivi del 36, che prevedevano la libertà di navigazione – per le portaerei, categoria navale non prevista al tempo delle stipule. Divieto che proprio in prossimità dell'anno di Ustica, nel 79, l'Unione Sovietica si propose di sfidare con la messa in cantiere, nel mar Nero, della prima portaerei vera e propria, che varata a distanza di tempo da Ustica ha spesso, a causa delle incertezze della politica, mutato nome in Breznev, Kremlin, Tbilisi, Kuznetsov.

Al di là anche delle affermazioni del generale Arpino che da ultimo in Commissione Stragi ha ricordato, ma senza dare alcuna motivazione a questo suo ricordo, la presenza di portaerei inglesi. Presenza che peraltro avrebbe potuto trovare sostegno nella effettuazione proprio in quel pomeriggio di esercitazioni britanniche, la Patricia e la Mary White, sul Tirreno, e nei voli orbitanti di un aereo con funzioni di Awacs, anch'esso apparentemente britannico, sull'Appennino tosco-emiliano nel tempo immediatamente precedente il disastro. Presenza però recisamente negata dal Ministero della Difesa inglese, secondo cui l'affermazione che la Marina Reale disponesse nel giugno 80 di portaerei per velivoli ad ala fissa nel Mediterraneo non corrispondeva a verità.

In effetti l'Ark Royal era entrata nella riserva nel tardo '78; l'Invincibile, la prima della nuova generazione commissionata proprio in quel periodo, era arrivata il 23 giugno '80 a Lisbona, da cui sarebbe ripartita il 27 successivo, senza entrare nel Mediterraneo, in rotta di ritorno per le isole britanniche. Essa comunque non aveva aerei imbarcati e non era stata nei pressi dell'area di caduta del DC9. Le altre portaerei nella flotta, la Bulwark e la Hermes, quel 27 giugno, erano entrambe ormeggiate a Portsmouth.

In questa ristretta schiera primi tra gli altri gli Stati Uniti le cui Forze Armate superiori ad ogni avversario in questo scacchiere al tempo – ai giorni nostri diverranno quasi imbattibili in ogni angolo del Pianeta – e con funzioni di tutela degli alleati e di controllo delle situazioni nel Mediterraneo, erano più che in grado di progettare ed eseguire manovre ed esercitazioni nel Tirreno, nelle acque extraterritoriali ma anche approssimandosi alle nostre coste. Come manifestato da una interminabile lista di operazioni prima e dopo l'evento cd. di Ustica; ed anche provato in atti dall'esercitazione nazionale USA (v'erano solo osservatori italiani) del 16.12.79, cui presero parte due portaerei, decine di aerei d'ogni specie, migliaia di uomini, e nel corso della quale cadde in agguato di Capaci un EA63B-Cobbler; incidente in cui perse la vita il pilota della Navy Robert Dark. Situazione che avrebbe potuto presentare forti analogie – in cui tra l'altro viene "squoccato" il medesimo codice di "emergenza" – con quella del successivo 27 giugno.

E quindi sin dalle prime mosse della nuova istruzione l'attenzione s'è puntata sulla presenza di forze statunitensi, senza particolari sospetti – anche se già v'erano atti che indicavano responsabilità – solo al fine di inquadrare il generale contesto dell'evento. E in tal senso s'è tenuta la collaborazione degli Stati Uniti o almeno è parsa tale senza mostrare impazienze od asti per il numero delle rogatorie e la mole e la qualità dei quesiti, che sovente concernevano notizie di carattere militare e con tutta probabilità classificate. Ma verosimilmente la tolleranza – ovvero un concetto di Stato e di sovranità ben diverso da quello di alcuni Paesi europei, che di fatto si sono inalberati alle semplici richieste, perché stimate frutto di sospetti e di volontà di penetrare negli arcani, specie militari, dello Stato – ed anche la solidità di quella Confederazione, la cui opinione avrebbe sì reagito alla scoperta di una responsabilità dei propri militari, ma non in modo tale da scuoterne le istituzioni, la tenuta, le linee politiche.

2. Le presenze USA.

2.1. La situazione dell'US Navy nel Mediterraneo.

Ci si è preoccupati, perciò, in primo luogo di accertare quali fossero le navi americane – giacchè, al di là della NATO, erano quasi esclusivamente gli Americani a compiere esercitazioni in quelle acque internazionali – presenti nel Mediterraneo, alla fonda o in navigazione. I risultati di questa indagine, compiuta con l'ausilio della Marina Militare, sono stati i seguenti: a Napoli la portaerei Saratoga ancorata nella rada e la Dahlgren ormeggiata al molo Angioino. La Dale, incrociatore, e la D.B. Beary, fregata, nel Mar Egeo dirette ad Atene, Grecia. La Briscoe e la Comte de Grasse, entrambe caccia, in porto ad Atene. La Stump, caccia, la Hewes, la Mc Donnell e la Vreeland, fregate, la Puget Sound, nave appoggio caccia e la Pawcatuck, nave cisterna combustibile a Las Palmas, Spagna. La Guadalcanal, porta elicotteri d'assalto, la Nashville, nave d'attacco anfibio, la Pensacola, nave trasporto da sbarco, la Lamoure County e la Barnstable County, navi da sbarco carri armati a Carboneras, Spagna. La Sylvania e la Rigel, navi rifornimento flotta a Malaga, Spagna. La Santa Barbara, nave trasporto munizioni a Sousse, Tunisia. La MT Baker, nave trasporto munizioni nel Mediterraneo orientale (aveva lasciato Haifa il 26 giugno ed arriverà nella baia di Augusta il 30 successivo), la Caloosahatchee, nave rifornimento combustibile nel mar Egeo (aveva lasciato Atene il 26 giugno ed arriverà a Cagliari il 30 successivo). La Kalamazoo, nave rifornimento flotta a Villefranche, Francia. La Recovery, nave salvataggio a La Spezia. La Neosho, nave cisterna a Kalamata, Grecia. La Gilmore, Orion, navi appoggio sommergibili e Spadefish, sottomarino d'attacco a La Maddalena. Lagon, Seahorse e Greenling, sottomarini d'attacco nel Mediterraneo centrale. La Austin, nave d'attacco anfibio, in rotta verso la Spagna c.a. $38^{\circ}13'N$ e $005^{\circ}17'E$, Ovest a 27.19.00Z basato sulle posizioni 27.10.00Z e 28.06.00Z – ma su questa nave come su quelle in siti spagnoli si dovrà tornare per esaminare gli esiti delle indagini su Venezia, da dove essa aveva preso il mare, e di una commissione rogatoria agli spagnoli –.

Questa la situazione della 6^a Flotta, che potrebbe non essere comprensiva di tutte le navi americane presenti nel mar Mediterraneo giacchè la 6^a è ovviamente solo una delle flotte della Marina USA. Si deve però dire che non v'è alcuna risultanza che induca a presumere ulteriori presenze. Tra tutte queste unità le sole che fossero dotate di missili superficie-aria nell'80 erano la Saratoga, la Dahlgren, la Dale, la Briscoe, la Comte de Grasse, la Stump, la Hewes e la Vreeland.

Una verifica dei movimenti di quelle unità di stanza o in rotta verso i porti spagnoli del Mediterraneo, le uniche che avrebbero potuto raggiungere o attraversare il Tirreno nelle ore precedenti il disastro, veniva compiuta inviando commissione rogatoria all'AG spagnola, affinché si accertassero le posizioni di quelle navi che nell'elenco predetto risultavano in porto o dirette verso la Spagna mediterranea.

Questa la tavola inviata dal Ministro delle Forze Armate di Madrid, per la zona marittima del Mediterraneo:

“Scali effettuati dalle navi USA durante i mesi di giugno e luglio 1980

1. Stump	Cartagena – 2/05 giu 80
	Palma M. – 19 giu/01 lug 80
	Barcellona – 11/15 lug 80
2. Hewes	Palma M. – 19 giu/01 lug 80
	Valencia – 11/17 lug 80
3. Mc Donnel	Palma M. – 19 giu/01 lug 80
4. Vreeland	Palma M. – 20 giu/01 lug 80
5. Puget Sound	Palma M. – 19 giu/01 lug 80
6. Pawcatuck3	Palma M. – 27 giu/01 lug 80
	Palma M. – 02/05 lug 80
7. Guadalcanal	Carboneras – 23 giu/01 lug 80
	Palma M. – 01/05 lug 80
8. Nashville	Carboneras – 23 giu/01 lug 80
	Valencia – 01/05 lug 80
9. Pensacola	Carboneras – 23 giu/01 lug 80
10. Lamoure County	Carboneras – 23 giu/01 lug 80
	Ibiza – 01/05 lug 80
11. Barnastable County	Carboneras – 23 giu/01 lug 80
	Palma M. – 01/05 lug 80
	Palma M. ? 06/13 giu 80
-Annullato	
13. Sylvania	Barcellona – 05/12 giu 80
	Palma M. – 21/24 giu 80
	Carboneras – 25 giu 80
14. Rigel	Barcellona – 05/10 giu 80
	Palma M. – 21/24 giu 80
	Carboneras – 25 giu 80
	Ibiza – 08 lug 80”

Come si vede tutte le navi elencate hanno effettuato scali nei porti segnalati eccetto l'Austin il cui scalo a Palma è stato annullato; quasi tutte si trovavano in acque spagnole o hanno effettuato navigazione nel

Mediterraneo occidentale; la maggior parte sono dislocate a Palma e a Carboneras. Solo, a parte l'Austin, per la Sylvania e la Rigel dopo Carboneras non appaiono rotte o destinazioni.

2.1.1. L'intervista della giornalista Cadringer all'ammiraglio Flatley.

Nel luglio del '90 la giornalista Manuela Cadringer della RAI, a seguito di un articolo apparso su "Il Mattino" in quei giorni, intervista per via telefonica l'ammiraglio James Flatley, comandante della Saratoga.

La prima domanda che viene rivolta all'alto ufficiale concerne i radar della portaerei, cioè cosa videro quella sera sul cielo di Ustica i radar della sua nave. Flatley risponde che la Saratoga era ancorata a Napoli e a bordo erano in corso delle manutenzioni agli impianti radar, specificando alla Cadringer, che ripeteva che comunque un radar è sempre acceso, cioè in funzione, che ad essi non era permesso usare il radar in porto, perchè esso disturbava le altre comunicazioni in città; e aggiungendo alla interlocutrice che affermava di sapere che un radar è sempre in funzione, che ciò era esatto; stavano facendo manutenzione ai radar, ma li tenevano a basso regime di potenza. La giornalista torna alla carica con la sua domanda principale e cioè cosa avessero segnalato i radar al tempo del disastro. Flatley così testualmente: "io in tutta onestà posso dirle che non so quello che abbiamo visto sul radar...gli addetti alla manutenzione hanno notato qualcosa sul radar...un intenso traffico aereo nella parte più bassa – cioè nella parte a Sud – dell'area di Napoli...noi vedemmo un gran numero di aeroplani in aria". Non sa dire se si trattasse di aerei civili o militari, giacchè non lo si può dire se non li si interroga, e il radar non era "sintonizzato". Non hanno visto naturalmente l'aereo precipitare, giacchè, spiega "sullo schermo tutto ciò che voi vedete sono plots... scompaiono se stanno atterrando, scompaiono dietro le montagne o sulle piste di atterraggio, così la traccia viene e va fuori schermo tutto il tempo...".

Non è a conoscenza di operazioni militari, perchè la sua nave era in porto, e per i decolli e gli atterraggi dei suoi aerei ha necessità di trovarsi in mare aperto. L'attività sul radar è durata tre ore circa, dopodichè l'impianto è stato chiuso, perchè era finita l'attività di manutenzione. Comunque nulla di speciale fu notato all'ora dell'incidente. Solo alcuni giorni dopo, quando pervenne sulla nave la notizia di questo incidente attraverso altre linee di comunicazione, furono richiesti, probabilmente attraverso i canali della Marina, o forse l'Ambasciata ai livelli superiori, i nastri radar – l'ammiraglio

li chiama esattamente radar lists, che potrebbero essere le reductions o tabulati – giacchè c’era interesse a vedere qualunque nastro. Essi li presero e li consegnarono ai superiori. Non sa assolutamente chi possa averli in custodia a dieci anni di distanza, nè ricorda quale fosse quel livello superiore cui furono dati in consegna, se l’ammiraglio di stanza a Napoli o l’ammiraglio della 6^a Flotta. Nulla sa, ovvero nulla seppe al tempo, della caduta del MiG libico in Calabria.

2.1.2. La prima testimonianza in USA dell’ammiraglio Flatley.

Queste dichiarazioni determinarono la prima rogatoria internazionale verso gli Stati Uniti, quella del 24 agosto 90 per l’esame dell’ammiraglio Flatley e di tutti coloro che fossero stati a conoscenza di circostanze relative al funzionamento degli apparati radar della Saratoga, la sera del 27 giugno 80, e delle navi di scorta d’appoggio e di “picchetto radar” alla stessa Saratoga, al “cielo” registrato da tali apparecchiature e alle consegne di queste registrazioni. L’esecuzione di queste richieste rogatorie avvenne ai primi del dicembre successivo mediante l’escussione dell’ammiraglio Flatley e dell’ufficiale Tinkham.

Il primo all’inizio dell’atto fa un’affermazione che in seguito cagionerà diverse interpretazioni e polemiche. A dire il vero l’ammiraglio sul suo arrivo al porto di Napoli e la permanenza in esso, così si esprime: “arrivammo al porto di Napoli il 27 e partimmo tardi la stessa notte oppure presto la mattina successiva. Per quanto me ne rammento si trattava di una sosta logistica in preparazione di una esercitazione”; in inglese: “we arrived in the port of Naples on the 27th and we departed late that night or early in the morning. As I best remember, it was a logistic stop in preparation for an exercise”.

In italiano così continua l’ammiraglio “arrivammo in porto quella mattina e caricammo rifornimenti sino a molto tardi quella notte...la portaerei è normalmente l’unità principale di un gruppo di battaglia o di un gruppo di navi. Tuttavia, mentre il gruppo di battaglia si dirige verso il Mediterraneo, di regola le navi si separano per differenti esercitazioni e raramente si riuniscono. Non posso affermare se ci fosse un’altra nave con noi a Napoli quella notte oppure no, non mi ricordo...io posso, dal momento che ci stavamo preparando per una esercitazione, posso assumere che ci siamo avvicinati a qualche altra nave molto rapidamente, cosicché c’erano altre navi nelle vicinanze”. Dichiara poi che essendo la Saratoga in quel

momento impegnata in Medio Oriente nell'operazione "Scudo nel deserto", non ha potuto consultare i suoi registri, ma s'è dovuto limitare ai libri di bordo che tiene con sè.

A proposito dei sistemi radar riferisce che sulla portaerei vi sono radar di ricerca di superficie e radar di ricerca aerea. Tra quelli di ricerca di superficie il principale era l'SPS-10, mentre il primario di ricerca aerea era l'SPS-48. Oltre questi ci sono quelli per il controllo dell'atterraggio degli aerei sul ponte della nave. In tempo di pace e specialmente nel Mediterraneo, mare affollatissimo di imbarcazioni, il più importante è l'SPS-10. Con gli aerei in volo, determinante è l'SPS-48. Il primo ha una portata ovviamente minore "limitata più o meno all'orizzonte, ovvero a 60 o 70 miglia effettive sulla superficie del mare, con raggio operativo di 10-20 miglia. L'SPS-48 ha invece una portata di 150 miglia e in condizioni atmosferiche particolari allorchè si ha il fenomeno di propagazione, sino, a sua detta, a 300 miglia. Sulla portaerei ci sono però anche quattro piccoli Awacs che volando sino a 150 miglia dall'unità estendono di altrettanto raggio la portata della visione radar della portaerei. Il radar di ricerca di superficie è sempre in funzione, anche in porto, quello di ricerca aerea invece subisce delle limitazioni; non può essere tenuto in funzione, ad esempio, allorchè si procede al carico di munizioni ed esplosivi; vi sono anche limitazioni di tipo "civile" per salvaguardare le linee aeree commerciali, le trasmissioni televisive e radio, che sarebbero disturbate da quelle emissioni.

Quanto al coordinamento con altri sistemi radar basati a terra o su velivoli, il teste esclude di essersi mai collegato, durante tutta la sua carriera con radar di terra; il contrario è invece avvenuto con gli Awacs.

Sulla intervista della Cadringer l'ammiraglio apporta delle correzioni alla prima trascrizione, compiuta ovviamente da persona con scarsa dimestichezza della lingua inglese e di modalità di registrazione. Sulla base della sua lettura e di nuova trascrizione s'è addivenuti a quella che è stata usata per la scrittura della parte relativa alla Cadringer. Puntualizza il teste, le sue risposte alla giornalista sul funzionamento dei radar di bordo specificando quanto dichiarato sui tipi di impianti radar installati sulla Saratoga. Modifica la sua risposta su quanto visto dal personale di manutenzione. Asserisce che questo personale "sono giù alle condutture (tubes inglese) ... possono aver notato qualcosa di guasto sul radar"; diversa la posizione di coloro che controllavano lo schermo (scope in inglese) radar; questi avranno certamente notato molte cose nel porto di Napoli, in superficie. Quanto alle parole sul gran numero di aerei visti, si corregge dichiarando che egli tentava di insegnare qualcosa sui radar alla giornalista e

perciò le disse che in qualsiasi dato momento nel Mediterraneo meridionale ci sarebbero state centinaia di aeroplani in cielo. Esagerò un poco, afferma, e aggiunge che questa massa di aeroplani sarebbe entrata ed uscita dallo schermo radar, specialmente se fosse stato in funzionamento a raggio limitato.

A contestazione che egli rispose, alla precisa domanda “cosa rilevarono”, precisamente “oh, solamente un sacco di traffico aereo verso la parte inferiore dell’area di Napoli”, assume un atteggiamento che anticipa quello di Coe, asserendo “...no, si tratta ... tutto ciò di cui noi parlammo era quello che un radar avrebbe visto se avesse osservato il cielo di Napoli”.

Al di là del cattivo italiano della traduzione, che forse rispecchia un’incertezza nell’inglese, si nota con chiarezza come anche questo teste trasformi delle frasi con il modo indicativo in frasi con il modo condizionale ovvero ipotetiche. Su altri punti, di nuovo a somiglianza di Coe, resta fermo nell’indicativo, ad esempio sulla questione della consegna dei nastri radar. “Chiunque venne a chiederci di esaminare i nostri nastri, venne dopo giorni e io non... non ricordo neppure chi fu, se fu l’Ambasciata o la 6^a Flotta o... comunque li richiesero. Noi controllammo i nostri nastri per trovare qualcosa in risposta, e tutto quello che avevamo era una piccola parte di questa immagine di superficie intorno al porto di Napoli. Non avevamo nulla di traffico aereo”. Specifica in seguito, al riguardo dell’uscita della sua nave quella sera stessa del 27 o il mattino presto del giorno seguente, che la destinazione fu il mar Tirreno settentrionale tra la Sardegna e la Corsica.

A distanza di qualche tempo sarà necessario interrogare nuovamente l’ammiraglio, giacché nascerà questione sui movimenti della Saratoga nella notte tra il 27 e il 28 giugno di quell’anno 80. La testimonianza dell’ammiraglio era stata chiara e precisa, la portaerei era uscita per un’esercitazione tra la Sardegna e la Corsica, ma fonti ufficiali statunitensi negheranno questa uscita. I libri di bordo acquisiti agli atti apparentemente confermano questa versione contraddicendo le dichiarazioni dell’ammiraglio. Ma un esame delle scritture rileva “stranezze” tali da cagionare dubbi sulla loro autenticità. Cosicché si imporrà un nuovo esame dell’alto ufficiale della Marina statunitense.

2.1.3. La testimonianza di Ralph Tinkham, esperto di radar.

A questo punto si deve invece esaminare la testimonianza di Ralph Tinkham, assunto nella medesima commissione del dicembre 90. Costui,

ingegnere supervisore per i radar alla base di progettazione ingegneristica di sistemi di combattimento navali, è stato presentato dalle Autorità americane per deporre sul funzionamento dei radar della Saratoga. Secondo costui su quella unità erano installati un SPS-48, un SPS-43 e un SPS-10; il primo radar di ricerca aerea tridimensionale, il secondo di ricerca aerea bidimensionale a lungo raggio, il terzo di navigazione di ricerca di superficie. Normalmente, continua il teste, il 43 in porto sarebbe spento, perchè altrimenti interferirebbe con le stazioni televisive. Il 48 potrebbe essere acceso o spento, a seconda del tipo di manutenzione in corso. Entrambi comunque non sarebbero al loro normale livello operativo. L'SPS-10 invece sarebbe in funzione, giacchè deve controllare l'area circostante ovvero le navi nelle vicinanze. Questo 10 ha un'emissione di segnale a corto raggio, intorno ad un massimo di 20 miglia di portata. Il 43 e il 48, invece hanno una portata nei confronti dei velivoli di 250 miglia sino a 30000 piedi d'altezza. C'è anche un SPN-10 che è un radar per l'atterraggio, sul ponte della portaerei, dei velivoli; copre solo il settore di poppa della nave.

Non conosce quale fosse la situazione in Italia nell'80 della protezione delle unità in mare mediante radar basati a terra o radar basati su velivoli, ma ammette che in via potenziale una nave poteva essere protetta da quei sistemi radar. Non conosce quale fosse la situazione del porto di Napoli e dichiara che la protezione radar sarebbe entrata in funzione solo se si fosse verificata una situazione di pericolo. Anche sulla capacità di un sistema radar durante le operazioni di manutenzione non può dare risposte precise, giacchè le capacità operative o la non operatività dipendono dalle specie di manutenzione. V'era al tempo anche la possibilità di inviare video-radar da una nave ad altra, ma solo in caso di navigazione.

Nulla sa di sistemi radar impiantati su satelliti. Quanto alla registrazione dei dati radar al tempo del disastro, v'era sulle unità americane la strumentazione idonea, ma la registrazione non avveniva di routine, bensì solo in casi di necessità.

Invero la situazione dei sistemi radar installati a bordo era diversa, per quanto si desume dalla pubblicazione Jane's, da quella descritta dall'ammiraglio Flatley e dall'ufficiale Tinkham. Sulla Saratoga non c'era l'SPS-48 quanto meno nel giugno 80. L'installazione di questo radar era prevista nel programma di modernizzazione Slep cioè nel Service Life Extensive Programme, che per la Saratoga sarebbe dovuto iniziare nell'autunno 80 e durare 30 mesi. Quella portaerei al tempo del disastro di Ustica era dotata degli SPS 58, 43, 30 e 10, tutti visibili e ben riconoscibili in qualsiasi immagine fotografica dell'unità. Secondo il suddetto Jane's in queste sigle la prima S sta per apparecchiature installate su unità di

superficie, la P sta per elettromagnetico e l'altra S sta per ricerca.

2.1.4. Le indagini sulla presenza della Saratoga nel porto di Napoli. I registri della Capitaneria di porto di Napoli.

E' ora opportuno continuare nella elencazione delle indagini compiute sulla presenza della Saratoga a Napoli, e su quelle dei suoi arrivi e partenze in quel periodo. Queste indagini hanno preso le mosse dalle dichiarazioni del suo comandante, secondo cui l'unità sarebbe arrivata a Napoli quel 27 giugno e ne sarebbe partita la sera stessa o l'indomani, 28 giugno, per l'esercitazione già specificata, e si sono perciò dirette sui registri di quel porto e i documenti di bordo della nave.

A seguito di richiesta di questo Ufficio la Capitaneria di porto riferiva che la Saratoga era giunta in rada il 23 giugno 80, si era ormeggiata alla fonda sul punto X2-197 faro del molo S. Vincenzo ed era ripartita il 25 luglio 80. A seguito di nuova richiesta, determinata da notizie di stampa secondo cui nella settimana precedente l'evento era stato attraccato nel porto di Napoli il sommergibile nucleare Spadefish, sempre della Marina degli Stati Uniti – si tratta di quel sommergibile che appare a La Maddalena il 27 giugno 80, secondo l'elenco delle unità della 6^a Flotta nel Mediterraneo fornito dalla Marina Militare – emergeva da notizie fornite dal Dipartimento in Capo della Marina Militare di Napoli che la portaerei in questione era giunta a Napoli il 23 giugno 80, era rimasta ormeggiata alla fonda in rada sul punto X2-197 faro del molo S. Vincenzo, sino a che non ne era ripartita il 7 luglio 80.

Ordinata l'esibizione dei registri di entrata e di uscita delle navi in e dal porto e della documentazione connessa, presso la Capitaneria di porto, s'acquisiva il cd. brogliaccio della Capitaneria. Dall'esame di questi documenti emerge una serie di circostanze difficilmente spiegabili a meno di non ricorrere a una sciattezza ai limiti dell'illecito nei compilatori di quel brogliaccio.

La Saratoga nella versione precedente all'annotazione che si vedrà, apposta a undici anni di distanza, risulta prevista in arrivo alle ore 06.30 del 23 giugno 80, seguita a 15 minuti di distanza dalla Dahlgren. Risulta nuovamente in arrivo, senza essere mai partita, il 18 luglio 80, ora prevista le 09.00 del mattino, ora effettiva d'ormeggio 09.30, insieme alla Stump. Risulta poi in partenza il 25 luglio 80 alle ore 07.00, seguita a breve distanza dalla Dale e dalla Stump.

Sul foglio relativo alle partenze del 1° luglio 80, martedì – questa è l’aggiunta cui s’accennava – sotto una annotazione “S.O.” nella finca dell’ora prevista di partenza, e quindi “Saratoga USN mare” cassata e in uno spazio lasciato in bianco tra questa annotazione e notizie relative ai rimorchiatori altra annotazione ad inchiostro rosso “la partenza dell’unità fu rinviata al 7.07.80. Notizia fornita il 27.07.91 dal comandante Perillo di Maridipart Napoli e in pari data annotata sul registro” con firma illeggibile. Sul foglio delle partenze del 7 luglio 80 lunedì in uno spazio lasciato in bianco tra la penultima annotazione relativa alla nave “Marseille” partita alle 23.50 e l’ultima relativa alla Dahlgren, che era entrata con la Saratoga, partita alle 08.30 del mattino, la seguente annotazione con grafia apparentemente identica a quella del 1° luglio 80 “S.O. PA W Saratoga USN – mare (notizia fornita dal c/te Perillo di Maridipart Napoli in data 27.07.91 ed in pari data annotata sul registro)” cui segue la solita firma illeggibile.

Data *Martedì 1/ luglio 1950*

A R R I V I

Ora prevista arrivo	Bandiera	NOME DELLA NAVE	Lunghezza in metri	Stazza lorda	Provenienza e posto di ormeggio	Ora fine manovra ormeggio	PILOTA	Percentaggio	RIMORCHIATORI
07.30	IT	W CARBUCCI	136	6100	Palermo	06.00	Impun		GRANITENNO
09.00	IT	W BOCCACCIO	156	6100	Cagliari	09.15	Scuro		Belletta
07.30	IT	W ILURIA	101	3871	Piemonte	07.30	Colozzi	18	B. Camparolo
07.30	IT	W GNERENH	111	1133	Firenze	07.30	Garzo	28	M. Chianchini S. Gen
07.30	IT	W ST. ADRIATICO	109	6100	Roma	20.15.00	Scuro	18	Camparolo
07.30	IT	W OKHISNOE	150		Palermo	31.15.50	Impun		Scuro, Camparolo, S. Gen
		W GENOVA	112	3871	Palermo				
		W BERT	111	3871	Palermo				S. Gerardo
		W TRULLIO	90	1507	Palermo				al numero del giorno
		W CAPRALA			Palermo				
16.30	IT	W VETOR II	55		Palermo	9-16.50			
16.30	IT	W CLARA EXPRESS	160		44-21	19.30	Scuro		Comuni in Cambi
16.30	IT	W GENOVA	112		54-20	09.30			
16.30	IT	W ST. LOUIS	210		52	19.30			Comuni in Cambi
16.30	IT	W FILIPPESTI	130		50	19.30			Comuni in Cambi
16.30	IT	W CAPRESTI	100	2489	50	19.30			Comuni in Cambi
16.30	IT	W D'HARNE	116		27-27	19.30			Comuni in Cambi

CERINO 01/08/66

Rimorchiatori di guardia

Vittorio S. Genovesi Alimuro
 Hecchiaro Vitolo S. Genovesi

PARTENZE

Ora prevista partenza	Bandiera	NOME DELLA NAVE	Longhera in metri	Stazza lorda	Posto di ormeggio e destinazione	Ora fine manovra disormeggio	PILOTA	Pescaggio	RIMORCHIATORI
2130	W	Boccaccio I	136	6600	11 Palmaria	2140	Manna	19	Vittorio
1800	E	S YRUF	110	4400	12 P. J. J.	2015	Genova		Genovesi Camaldoli
1830	W	CA SUCCI	136	6600	5 Capri	1845	Capri	18	Alimuro
1800	P	ILLIRIA	110	2871	6 Palmaria	1815	Genova	18	
1815	W	WEX. FREESOM	140	1192	52 Capri	1840	Capri		Alimuro, S. Genovesi, Camaldoli, Vittorio
1815	P	RET HOU S A	181	1108	50	1840	Genova		Alimuro, Vittorio
1815	P	BANKOK	61						
1800		LIL. VALEIO	90	60					
1800		OPAZI	100	244	68				
1800	P	ER. LIMBURG	125	4029	69	2000	Genova		Alimuro, S. Genovesi, Camaldoli, Vittorio
1800	P	GEORGE B. SPIRIS	131	2312	49	1700	Genova		Alimuro, S. Genovesi, Camaldoli, Vittorio
1800	P	SOBROS LIFTER	60	1610	69	1530	Genova		Alimuro, S. Genovesi, Camaldoli, Vittorio
1800	P	LIL. VALEIO	90	1189	60 → F	0130	Genova	11	
PM		GENOVA				2000			
1800	W	VETOR II	55		8	2010			
2240	P	PETROVA II	170	11859	66	2400	Manna		Vittorio - S. Genovesi Alimuro
S.O. PA		SARATON		USN	S. Mura				

La partenza dell'unità fu rinviata al 7-7-1980. Nota giunta il 27-7-91 del
 Ciba rivelle di rivedi fut Naga ed in più data annotata sul registro - fin
 out I Riferimento R. 1000

Alle Mercoledì rientra alle ore 0200
 Dopo Vittorio - Campa - Alimuro alle 0600 ore 1670 -

Data

Samedi 9/8/80

LC

ARRIVI

Ora prevista arrivo	Bandiera	NOME DELLA NAVE	Lunghezza in metri	Stazza lorda	Provenienza e posto di ormeggio	Ora fine manovra ormeggio	PILOTA	Pescaggio	RIMORCHIATORI
0600	W	BOCCACCIO	132	6100	Pelmo II	0600	Magnan 19		Juan
0700	W	ALBAZTERA	110	4444	Pino II				
0700	W	Z. BARCELONA	120	5324	Herk. S	1500			
0700	W	Z. MARSEILLE	120	11381	Pino. S	1800	Scaro 18		Quarantena Victoria Land
0700	W	O. KLANZ	210	1124	P. Jap. S	2100			
0700	W	MISTRAL TERZO	67	818	Isle S	180450			
0700	W	LEIBNIZ	139		Zetina S	1830			
0700	W	ROSAMBA							
0700	W	ALLEGRA F	221	31618	Quarantena S	0830	Morano 25		Quarantena Victoria Land
0700	W	CORR. P. NERI	67	8102	V. Verde S	1050	Morano		Quarantena Victoria Land
0700	W	CHEUTRANS COPELL	209	1117	Quarantena S	1115			
0700	W	IBN KORDO	22	1117	Quarantena S	1115			
0700	W	GEORGIA XILDIS	180	18680	Quarantena S	1855	Magnan		Quarantena Victoria Land
0700	W	GILBERT			Papa S	0001			
0700	W	SALERUM	102	2854	Isle S	210			
0700	W	VEGA II	15	499	Papa S	0630			
0700	W	EIBNIZ		1155	Isle S	1500	Scaro 18		
0700	W	BLUE NILE	131		Isle S	25			
0700	W	OSTALIERA	110		Isle S	0700	Scaro 18		
0700	W	DEIP ROVENTA	132		Isle S	0700	Scaro 33		Alma Pagine Caraboli
0700	W	WELTON	170	9111	Isle S	1115	Scaro 16		Quarantena Victoria Land
0700	W	JOS. EXPRESS	101		Isle S				
0700	W	IVU	93		Isle S				
0700	W	CITTA SI NUOVA	126		Isle S	1311	Morano 16		Caraboli V. Verde
0700	W	PAULWE	210		Isle S	1415	Scaro 16		Quarantena Victoria Land
0700	W	NORTH EMPEROR	150	25837	Isle S	0730	Scaro 35		Quarantena Victoria Land
0700	W	QUAD. S.			Isle S	0730			
0700	W	AP SHEPSON	150	25837	Isle S	0730	Scaro 19		Quarantena Victoria Land

Rimorchiatori di guardia *Abbraccio V. S. Genovese*

PARTENZE									
Ora prevista partenza	Bandiera	NOME DELLA NAVE	Lunghezza in metri	Stazza lorda	Posto di ormeggio e destinazione	Ora fine manovra disomaggio	PILOTA	Pescaggio	RIMORCHIATORI
2130	UK	W BOCCACCIO	131	6100	M. Palumbo	2145	SCAVO	18	V. S. Genovese
2130	UK	W BURNHARA	12	1116					
2130	UK	W OSTERBANK	90	551					
2130	UK	W CONCO RUDOS	115	1833	2112 Livorno	2120	SCAVO	22	V. S. Genovese - S. Genovese
2130	UK	W STOVSWY	85	1834		1605	SCAVO		
2130	UK	W ROSANORA	110	601	2300 V. S. Genovese	2320	SCAVO	19	V. S. Genovese - S. Genovese
2130	UK	W J.S. EXPRESS	101	1122	52 Livorno	1600	SCAVO		
2130	UK	W SPARMA SEC.	70	100	119	1620	SCAVO		
2130	UK	W BLUEWILL	131	1110	25 V. S. Genovese				
2130	UK	W TILMO DELIPRAS BURNATA	90	1111	61 S. Genovese	0300	SCAVO	11	
2130	UK	W GILBERT	10	140	8 P. S. Genovese	0300			
2130	UK	W IVON	93	119	2 P. S. Genovese	1110	SCAVO	14	S. Genovese
2130	UK	W VETOR II	11	119	2 P. S. Genovese	1400			
2130	UK	W WANNA 2	11	119	26 P. S. Genovese	1650			
2130	UK	W ASFALTIERA	90	119	52	2030	SCAVO		
2130	UK	W CORR. P. NEAR	69	910	60 S. Genovese	1835	SCAVO		
2130	UK	W ABIPGAS IV	80	1511	S. Genovese	1810			
2130	UK	W LHM MARSEILLE	110	1112	51/12	2350	SCAVO	22	V. S. Genovese
S.O. PA	W	SARATOGA	USN		S. Mau				
(Notizia fornita dal C/G. PERILLO di NACI&P&S NAPOLI in data 27.7.1991 ed in cui data annotata nel registro). S. Mau.									
	W	Alimuri	PER	Baynoli	24.00				
2130	UK	W DANLS REN	111	111	S. Mau	0320	SCAVO		S. Genovese
(Oggi est in funzione la zattera Pucco del 5/12)									

Anche ad ammettere solo una serie di errori e di sciatterie, non si

comprende per quali ragioni la partenza della Dahlgren sia stata annotata in fondo alla pagina pur essendo avvenuta di prima mattina, e lasciando dieci righe in bianco, nè si comprende perchè non sia stata riportata anche la partenza della compagna, cioè della Saratoga, con cui era pure entrata in porto. A meno che non s'ammetta che la partenza o le uscite della Saratoga, essendo ancorata in rada e non avendo bisogno di rimorchiatori, potessero non essere "percepiti" dalle autorità portuali. Di talché solo dalla memoria della documentazione militare, cui le unità da guerra statunitensi notificavano le partenze, si son potuti ricostruire i movimenti di quella portaerei. E in effetti da questa documentazione emerge quanto segue. Da una nota del Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo del Basso Tirreno ovvero Maridipart Napoli, datata 02.06.80, per la Prefettura di Napoli ed altri indirizzi, risulta che la Saratoga effettuerà visita operativa a Napoli dal 1° all'11 giugno e dal 23 giugno al 1° luglio 80. Dal prospetto delle presenze in porto della portaerei appare, nel mese di giugno, ormeggiata al posto X2 dal 1° all'11 giugno e quindi dal 23 giugno al 30 dello stesso mese; nella finca delle note "1° luglio" corretto in "7 luglio". Dal prospetto relativo al mese di luglio appare, sempre ormeggiata al posto X2 dal 1° al 7 luglio e quindi dal 18 al 25 stesso mese. Da un telex del 27 giugno 80 dal SOPA, ovvero dal Senior Officer Present in Area, a Maridipart, messaggio non classificato e con oggetto "gun salutes", si apprende di una richiesta per la Saratoga di sparare 21 colpi di cannone il 4 luglio per la celebrazione della festa nazionale, e che quindi quella nave non partirà più il primo, ma quanto meno resterà fino alla festa dell'Indipendenza. Il messaggio sembra essere stato ricevuto alle 22.30.

Ascoltati i responsabili della Capitaneria e di Maridipart, così hanno risposto. Scarpati, capo della Sezione Tecnica della Capitaneria, dichiara che la nota del 2 luglio 91, quella secondo cui la Saratoga era entrata il 23 giugno ed uscita il 7 luglio 80, era stata redatta sulla base della consultazione di un brogliaccio. La Capitaneria di porto non ha la possibilità di seguire i movimenti delle navi in rada, che peraltro non pagano alcun diritto, siano essi mercantili o militari, giacchè non fruiscono di servizi del porto. Porto che non ha più una stazione segnali, esistita fino al 70 a Forte Ovo e gestita dalla Marina Militare. Le annotazioni a penna biro rossa sui movimenti della Saratoga erano state redatte dopo che alcuni giornalisti avevano chiesto notizie alla Capitaneria sulla presenza di quella portaerei a Napoli nel periodo del disastro di Ustica. E furono compilate sulla base dei dati forniti dal capitano Perillo di Maridipart (v. esame Scarpati Ubaldo, GI 13.12.92).

Costui, all'epoca capo dell'Ufficio Operazioni del Dipartimento,

conferma le dichiarazioni di Scarpati, specificando di aver tratto i dati forniti alla Capitaneria dalla messaggistica relativa alle comunicazioni di arrivi e partenze di unità militari. Aggiunge che neanche il Dipartimento è in grado di controllare i movimenti delle navi in rada, non avendo punti di osservazione, cosicché è possibile per una nave alla fonda allontanarsi per un arco di tempo notturno, ed anche diurno, senza che i suoi movimenti siano avvistati. Conferma che la Saratoga avrebbe dovuto inizialmente fermarsi, a seguito dell'ingresso in porto del 23 giugno, sino al 1° luglio, ma che con messaggio di SOPA di Bagnoli del 27 giugno, la permanenza fu prorogata giacché vi si chiede l'autorizzazione alle salve di saluto per la festa dell'Indipendenza. Specifica che il messaggio in partenza alle 18.15 fu da loro ricevuto alle 22.30. In effetti sul gruppo data orario del modulo si legge P 27 16 13Z Jun 80, che potrebbe corrispondere alle 18.15 in ora locale. Non si capisce però come debba intercorrere tanto tempo dalla trasmissione alla ricezione, nè si capisce perchè l'ora della trasmissione sia in zulu mentre quella della ricezione sia in bravo. Specifica altresì che l'autorizzazione ai "gun salutes" fu concessa il 30 successivo cioè il giorno stesso in cui arrivò dal SOPA altro messaggio con il quale si precisava che la partenza della Saratoga sarebbe avvenuta il 7 luglio immediatamente successivo. Specifica infine che il sistema di rilevazione da Castel dell'Ovo per le unità militari in arrivo e in partenza ha funzionato sino al 75, e che oggi non esiste alcun sistema radar che controlli i movimenti delle navi in rada (v. esame Perillo Francesco, GI 13.11.92).

Cerino della Capitaneria precisa che le navi militari non comunicano con la Capitaneria di porto, hanno dei posti prestabiliti in rada ed il programma per le assegnazioni di questi posti è fissato da Maridipart. Conferma che la Capitaneria di porto non ha alcun punto di osservazione sulla rada e che gli allontanamenti dalla rada non sono comunicati alla Capitaneria. Con memoria scritta allegata al verbale aggiunge che presso ogni ufficio di porto è tenuto un registro conforme a modello approvato dal Ministero della Marina Mercantile, nel quale sono annotati i dati relativi alla partenza e all'arrivo delle navi commerciali e da pesca. Le navi militari non devono essere iscritte nel detto registro. Premesso che a Napoli esiste un ente, l'Alto Comando Militare Marittimo che sovrintende a tutta la disciplina concernente l'organizzazione delle navi militari, la Capitaneria per fini pratici tiene un cd. brogliaccio di lavoro che ha valore puramente fattuale. In tale brogliaccio si annotano prevalentemente tutte quelle informazioni che pervengono e possono interessare il traffico mercantile e le problematiche connesse (previsioni di arrivi e partenze, posti di ormeggio assegnati, piloti, rimorchiatori utilizzati, scioperi in porto, gru inefficienti, banchine ai lavori,

ecc.) a futura memoria.

Per quanto concerne le navi militari, quando sono destinate ad entrare in porto, trovano anch'esse collocazione in detto brogliaccio solo per la parte che ha collegamento per gli aspetti gestionali mercantili, come il posto di ormeggio, assegnato in porto, e l'utilizzazione di servizi portuali (piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, ecc.). In linea di massima la procedura che si seguiva, e tuttora si segue, all'arrivo di una nave militare americana è la seguente. Per le navi destinate in banchina, cioè ad occupare un posto di ormeggio all'interno del porto, era presentata una richiesta formale del NSA, nella quale si indicava l'ormeggio preferito, il numero dei rimorchiatori richiesti in assistenza alla manovra, eventualmente il pilota, gli ormeggiatori. Per le navi destinate a restare in porto non veniva formalizzata alcuna richiesta, ma perveniva alla Capitaneria, per conoscenza, una semplice informativa tramite Maridipart di Napoli a mezzo messaggio diretto a più enti. Tale messaggio, in linea di massima, era portato all'attenzione del capo della Sezione Tecnica e quindi dell'impiegato addetto agli accosti per pura cognizione e annotazione sul brogliaccio. La notizia, non comportando alcuna incombenza, rivestiva, asserisce sempre Cerino, carattere puramente informativo.

L'annotazione in rosso sul brogliaccio era stata fatta a seguito di un servizio giornalistico apparso su un quotidiano ed era stata compilata sulla base di notizie richieste a Maridipart di Napoli. Secondo questo ente la Saratoga era in quel periodo di tempo arrivata a Napoli il 28.05.80 e partita l'11.06.80; arrivata il 23.06.80 e partita il 7.07.80, arrivata il 18.07.80 e partita il 25.07.80. Ciò accertato ed in considerazione del fatto che il brogliaccio era ancora agli atti della Capitaneria, s'era ritenuto di annotare, anche se a distanza di undici anni, quelle risultanze. La persona che aveva firmato le annotazioni era il tenente di vascello Vezzi Raffaele, in servizio presso la Sezione Tecnica della Capitaneria (v. esame Cerino Francesco, GI 13.11.92).

Escusso Vezzi riconosce come di suo pugno la grafia delle annotazioni ed ammette che furono redatte a seguito di richieste di notizie da parte di giornalisti e di informazioni di Maridipart di Napoli (v. esame Vezzi Raffaele, GI 13.11.92).

2.1.5. Lo Ship's Deck Log ovvero il libro di bordo della Saratoga.

La lettura del libro di bordo della Saratoga, o Ship's Deck Log – nella parte relativa al mese di giugno 80, acquisito in microfiches presso la RAI, che a sua volta ne era venuta in possesso tramite la collegata Corporation di New York, dalle autorità americane per mezzo del Freedom of Information Act – che consente ai privati di richiedere ed ottenere, a determinate condizioni, atti dell'Amministrazione e nella parte relativa anche al mese di luglio, depositato dalla parte civile Bonfietti ed altri, consentiva di accertare che l'unità era arrivata a Napoli il 23 giugno 80 ad ore 23.39 e ne era ripartita il 7 luglio successivo ad ore 09.00. In totale contrasto con le dichiarazioni del suo comandante e in parziale contrasto, sulla data di partenza, con le risultanze di Maridipart e della Capitaneria di porto.

20878

OPNAV 3100/99 (REV. 2-76) FRONT
S/N 0107-LF-031-0495

SHIP'S DECK LOG SHEET

IF CLASSIFIED, STAMP SECURITY MARKING HERE

SHIP TYPE CV	HULL NUMBER 060	YEAR 06	MONTH 6	ZONE 23	DAY 23	USS SARATOGA	CLASS U
PASSAGE FROM INDIAN SEAS						TO NAPLES, ITALY	

POSITION ZONE TIME 0800 BY	POSITION ZONE TIME 1200 BY	POSITION ZONE TIME 2000 BY	LEGEND. 1-CELESTIAL 2-ELECTRONIC 3-VISUAL 4-D.R.
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	---

TIME	ORDER	CSE	SPD	DEPTH	RECORD OF ALL EVENTS OF THE DAY
2339					0000 0400 OOD LCDR PEARSON OMON OMS ROSE THE SHIP IS PRESENTLY ENROUTE TO NAPLES ITALY STEAMING IN COMPANY WITH USS DAHLGREN (DDG-13). SOPA AND OTC IS CTF 60 EMBARKED IN USS SARATOGA (CV-60). ENGINEERING STATUS INCLU- DES ONE BRAVO (B) TWO ALPHA (2A) THREE ALPHA (3A) FOUR ALPHA (4A) 35TG'S ONE (1) THREE (3) FOUR (4) FIVE (5) SEVEN (7) EIGHT (8) MATERIAL CONDITION YUKE AND READINESS CONDITION III ARE SET THROUGHOUT THE SHIP. THE SHIP IS DARKENED WITH THE EXCEP- TION OF NAUTICAL LIGHTS.
2356					NORMAL NAUTICAL LIGHTS ARE SET
2357	C/S		13	58 RPM	
	STEADY	090		CK 022 PSTG	
0036	L/S/K	0LS		CK 020 PSTG	
0046	C/S		13+	60 RPM	
0055					SET HERO EMCON CONDITION I
0112					BRIDGE LOST STEERING CONTROL AFT STEERING HAS STEERING CONTROL STEER BY POINTER.
0138	C/G		14	63 RPM	SECURE STEERING CASUALTY DRILL.
0205					1A BOILER ON THE LINE SECURE 1-B BOILER.
0214					SECURE FIRES IN 1B BOILER.
0233					SET HERO EMCON CONDITION II
0254					SECURE FROM FLIGHT QUARTERS SET THE AIRCRAFT INTEGRITY WATCH.
0329					ENS ELTINS HAS THE CONN.
					(Signature) J.A. PEARSON, LCDR, USN
0345					0400-0800 OOD LTJG KURUSKI OMO-1 OMS ERPENDEIN UNDERWAY AS BEFORE
0352	L/S/K	0LW			
0402	C/S	000			
0407	C/C	150			
0410	C/S				TRND
0413	R/W/K	000			DIS ATTC
0416	C/S		17		8 RPM
0417					STEERING AND IDENTIFIED CAPSULE UNDER LINE EL 2300 DEL 0417 (T)
0424	L/S/K				RIGHT SIDE SIGHT REPORT RECEIVED AND SECURED

REPORT OPNAV 3100-10

IF CLASSIFIED, STAMP SECURITY MARKING HERE

OPNAV 3100/99 (REV. 2-76) FRONT
S/N 0107-LF-G31-0495

SHIP'S DECK LOG SHEET

CLASSIFIED STAMP
SECURITY MARKING HERE

SHIP TYPE D A	HULL NUMBER 060	YEAR 80	MONTH 06	ZONE 15	DAY 27	USS <u>SARATOGA (CL-60)</u>	CLASS U
AT ANCHORAGE <u>ANCHORAGE</u>						NAME <u>ITALY</u>	

POSITION ZONE TIME 0800 BY	POSITION ZONE TIME 1200 BY	POSITION ZONE TIME 2000 BY	LEGEND: 1. CELESTIAL 2. ELECTRONIC 3. VISUAL 4. D. R.
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	--

TIME	ORDER	CSE	SPD	DEPTH	RECORD OF ALL EVENTS OF THE DAY
0800					COCEBUS SHEWLER CDR CW CUNNINGHAM "ANCHORED AS BEFORE" "Holloman" T.L. SUBREINER E.H. USN
0815					0800-1200 (CONT.) CDR CDR HEARON D.M.W. DMSN FAVORITE ANCHORED AS BEFORE
0845					922 RPM, SET MANEUVERING COMBINATION LT WARREN HAS THE CONN
0900	1307R				ANCHOR AWEIGH, THE SHIP IS UNDERWAY IN ACCORDANCE WITH COMSOUTHFLT QUARTERLY EMPLOYMENT SCHEDULE
0905	MASTD		76 RPM		DEPT. REPORT; FWD 35', AFT 40', MEAN 37.5', DISPLACEMENT 83300, LIST 1/2 STD, TRIM 3/02A
0909	0618S				
0909	0619D				AIR FULL
0910	06		205	106 RPM	STEADY 190 CK 86 EST GC
0912	06		21K	95 RPM	
0915	0618S				SIMULATE DEGAUSSING TURNER ON
0919	0631E				ENTERING SWEET CHANNEL POINT ALPHA
0920	06		17K	76 RPM	
0921	0638S				
0922	1220Y 198				CK 84.5 ST. GC
0930	0621				EXITING SWEET CHANNEL, POINT X RAY, SECURED DEGAUSSING
0931	409R				SHIFT YOUR LODDER
0934	0620S				SET HEAD EMISSION CONDITION I
0935					MAGAZINE TEMPERATURE REPORT, MAX 20" MAGAZINE BT BASHA, MIN 48 MAG. T.I.D. LAWRENCE 08
0940					SECURE DEP AND ANCHOR DETAIL
0944					LT WARREN HAS THE CONN KILLISBARD J. H. HARTMAN USN
0800-1200 (CONT.)					

REPORT OPNAV 3100-10

La visione delle annotazioni, poi, poneva immediatamente in risalto l'eccezionalità delle scritture relative ai turni dalle 08.00-12.00 del 27 giugno 80 alle 00.00-04.00 del 28 seguente; tutte apparivano compilate da una stessa mano, nonostante si fossero alternati, in quei cinque turni, cinque diversi ufficiali e tre sottufficiali. Sull'argomento parti civili Bonfietti ed altri depositavano una memoria in cui si riferivano considerazioni sulla procedura standard di compilazione, sulla casistica di reiterazioni consecutive di scritture, sulla riconoscibilità delle grafie dei quartiermasti di turno, sulla modulistica usata. In effetti, vi si afferma, secondo la procedura standard il sottufficiale di turno registra gli eventi a mano a mano che essi accadono. In caso di evento non inserito in ordine cronologico, si appone la dicitura "late entry". Ad ogni fine turno, l'ufficiale (per ogni turno di guardia, o watch, sono presenti due militari, un ufficiale, e un sottufficiale o non-commissioned officer - nde), rilegge e corregge eventuali errori, siglandoli

sul margine destro. Alla fine delle scritture sottoscrive il turno di guardia, scrivendo anche a stampatello sotto la firma il proprio cognome e grado. Il caso di cinque turni consecutivi scritti con la stessa grafia è unico nel bimestre giugno-luglio 80, anche se vi sono casi di più turni redatti dalla stessa mano. Il confronto sul bimestre consente di riconoscere la grafia dei diversi ufficiali e quella dei cinque turni in questione – che dovrebbero essere stati eseguiti da Fisher, Rose e Good – può essere attribuita al quartiermastro Rose, essendo quelle di Fisher e Good completamente diverse. I fogli, o sheets, usati nei giorni in questione, ovvero il 27 e il 28 giugno dell'80 appartengono a moduli diversi: i primi quattro turni del 27 giugno – dalle 00.00 alle 16.00 – sono compilati su moduli Opanav; i successivi due turni – dalle 16.00 alle 24.00 – sono compilati su moduli Navpers; quindi dal primo turno del 28 giugno riprendono le registrazioni su moduli Opanav.

Queste considerazioni comunicate alla rete televisiva americana CBS e da essa diffuse provocavano la reazione del Pentagono, il cui portavoce Pete Williams così testualmente, secondo la traduzione del consulente di parte: “uno dei problemi è che le annotazioni sul diario di bordo della Saratoga, relative a 20 ore e riguardanti la notte di caduta dell'aereo, quattro sottufficiali (non-commissioned officers) hanno firmato i turni di guardia della Saratoga per cinque differenti turni, ma che la grafia per ogni rapporto è la stessa. E ciò è stato messo in dubbio da qualche osservatore italiano.

Questa è, infatti, la pratica standard della Marina. Quando si hanno sottufficiali (non-commissioned officers) che fanno funzioni di ufficiali di plancia, questi scrivono una specie di brutta copia del diario di bordo. E poi periodicamente – una volta al mese? – il quartiermastro ricopia il diario a fini di leggibilità; se ci sono annotazioni che l'ufficiale di plancia ha cancellato con una sbarra oppure ha fatto delle “carote” inserite nel testo, e così via, “Il quartiermastro allora ricopia il diario in modo che divenga leggibile. Ma poi egli ritorna dall'ufficiale che era in servizio per quel determinato turno, e l'ufficiale firma. Così se guardi il diario, vedi la scrittura uniforme del quartiermastro per tutte le annotazioni – cioè alla tal ora sono successi i tali eventi. E alla fine di quel turno, vedrai con una grafia diversa la firma dell'ufficiale di turno sulla plancia. Poi torna la scrittura del quartiermastro e il successivo ufficiale di turno firma. Quindi ciò non dovrebbe sorprendere nessuno. Questa è la prassi standard della Marina”.

Un'ulteriore lettura dei fogli dello Ship's Deck Log ha consentito di accertare che essi non hanno alcuna numerazione progressiva, che sono contraddistinti da una sigla in alto a sinistra, con la dicitura “front” ovvero davanti o “back” ovvero dietro; che nel mese di giugno sono usati moduli

Opnav e Navpers; mentre nel mese di luglio sono stati usati soltanto moduli Opnav; che i fogli con la sigla Navpers sono stati compilati per i giorni: 1° giugno – dalle ore 16.00 alle 24.00 –; 2 giugno – dalle ore 00.00 alle ore 16.00 –; 6 giugno – dalle ore 00.00 alle ore 16,00 –; 8 giugno – dalle ore 20.00 alle 24.00 –; 27 giugno – dalle ore 16.00 alle 24.00 –; 28 giugno – dalle ore 16.00 alle 24.00 –; 30 giugno – dalle ore 00.00 alle 16.00 –; che i fogli con la sigla Opnav dal 1° all'8 giugno sono stati trascritti con turnazione progressiva soltanto nella parte “Front”.

S'accertava altresì che nella grafia dei cinque turni di seguito (il 3°, il 4°, il 5° e il 6° del 27 giugno e il 1° del 28 seguente) e quella delle prime tre righe del turno 12.00-16.00 del 30 giugno appare una “Y” scritta con caratteristiche particolari, che non risulta in nessun'altra scrittura del bimestre; che nel turno 00.00-04.00 del 27 giugno risulta registrato in servizio quale ufficiale Norris, mentre colui che firma la fine del turno è Schaefer; che nel foglio del 27 giugno ai turni 16.00-24.00 al posto di scrivere ancoraggio viene iscritta la città e viceversa.

Emergevano anche difformità di scritture in diverse firme di ufficiali sia in pagine di giorni diversi dal 27 e 28 giugno, che in questi due giorni; in particolare quelle di Austell L.T., Moore M.N., Niebler G.H., Reece T.O. nella prima categoria; quella di Hildebrand che non appare nemmeno un falso imitativo di buona fattura, quella di Mjers (sic!) che altrove è Meyers e Myers, quella di Palmatier.

2.1.6. La perizia grafica dell'Ufficio e le considerazioni della parte civile.

Tali considerazioni inducevano ad una perizia grafica, nella quale al collegio veniva richiesto, pur nella consapevolezza delle difficoltà dovute al fatto che si disponeva solo di copia degli scritti provenienti da sviluppo di microfiches: se e quali uguaglianze di grafia nella stesura dei giorni 27 e 28 giugno 80 trovassero riscontro nei restanti fogli dell'anno 80, – nel frattempo acquisiti sino al mese di novembre 80 – ; se e quali firme degli ufficiali addetti ai turni dei giorni sopraspecificati fossero scritte dalla stessa mano degli apparenti firmatari nei restanti fogli; se e quali anomalie si rilevassero nei fogli 27 e 28 giugno; in caso di rilevazione di anomalie e peculiarità, se e in quale misura si rilevassero anche nei fogli di comparazione.

I periti così risponderanno: “...la scarsa leggibilità o la illeggibilità nei

fogli non ha impedito il raggiungimento di conclusioni certe e complete... .

1. Il cambiamento di intestazione tipografico, che si rileva all'interno dei giorni 27/6 e 28/6, si ripete frequentemente in altri fogli dello stesso registro, sia nello stesso senso (Opnav+Navpers) che nel senso inverso (Navpers+Opnav).

2. La peculiarità rilevata nei giorni 27/6 e 28/6, per cui cinque turni (quattro per il 27 e uno per il 28) sono scritti da una stessa mano, si ripete spesso, in misura anche più ampia, negli altri fogli del registro di bordo.

3. Il fatto che nei fogli in verifica la grafia sia uguale nonostante i sottufficiali siano diversi corrisponde ad una prassi largamente diffusa nei fogli degli altri giorni, per cui è chiaro che non esiste alcun rapporto automatico tra la persona del sottufficiale addetto e quella che scrive il rapporto.

4. La presenza di un foglio in bianco al termine del 27/6 e del 28/6 trova riscontro nella presenza frequentissima di altri fogli in bianco accodati all'ultimo foglio scritto anche negli altri giorni.

5. Le anomalie riscontrate su alcune firme dei fogli in verifica (diverse da altre firme omonime apposte sui fogli di comparazione) si ripetono per altre firme, tutte apposte sui fogli di comparazione e tuttavia provenienti da mani diverse, nonostante la unicità dell'apparente firmatario.

6. L'anomalia, presente nel foglio del 27/6, per cui alle ore 00.04 è indicato come ufficiale di turno Norris, mentre poi il rapporto dello stesso turno è firmato da Schaefer, è presente anche nei fogli di comparazione.

7. Nei fogli di comparazione esistono anomalie, frequenti e varie, sopra esemplificate.

8. Riassumendo, i fogli in verifica 27/6+28/6 presentano le anomalie sopra indicate, le quali tuttavia non costituiscono un unicum, bensì sono presenti e frequenti anche nei fogli di comparazione, talora anche con maggiore intensità. Nei fogli di comparazione inoltre sono frequenti anche altri tipi di anomalie.”.

Queste conclusioni devono però essere confrontate con quelle della consulenza delle parti civili, che saranno esposte nella parte dedicata alle perizie. Ma di cui qui si devono riportare le argomentazioni su questi moduli, tanto precise quanto puntigliose sotto il punto 4, lì ove rileva che, sebbene la struttura e la veste grafica dei moduli usati il 27 giugno 80 fosse identica, si erano usate due versioni diverse dello stesso modulo. La prima versione di modulo mostrava, a sinistra dell'intestazione “Ship’s Deck Log Sheet”, la sigla identificativa del modulo stesso, scritta su due righe, e cioè “Opnav 3100/99 (Rev 2-76) Front” - l’ultima parola è sostituibile da “Back” quando si tratta del “retro” del foglio – alla prima riga. “S/N 0107-LF-031-

0495”, alla seconda. Questa versione del modulo riporta, in basso a sinistra, sotto l’ultima riga, la dicitura: “Report Opanav 3100-10”. Una seconda versione del modulo riportava a sinistra della dicitura “Ship’s Deck Log Sheet” la dicitura “Navpers 3100/2 (REV 6-74) Front”, alla prima riga; “S/N 0106-LF-131-0202”, alla seconda. Questo modulo riportava, in basso a sinistra, sotto l’ultima riga, la dicitura: “Report Bupers 3100-1”. Il consulente afferma, e non a torto, che il nominativo delle due versioni del modulo suggerisce che gli stessi erano stati predisposti in tempi diversi e indirizzati ad entità diverse. In particolare, il “modulo Navpers” usato sembra essere la sesta versione del 1974, stampata a cura dell’ufficio del personale della Marina americana (Bupers). Mentre il “modulo Opanav” dovrebbe essere la seconda versione del 1976, stampata a cura dell’ufficio Operazioni Navali.

Il consulente rileva inoltre la opportunità della stampa da parte di due diversi enti dello stesso tipo di modulo giacchè nel diario di bordo vi erano informazioni di interesse sia dell’ufficio Operazioni navali - esercitazioni ed operazioni effettuate - sia dell’ufficio del personale - punizioni comminate ai militari, con effetti sullo stipendio e sulla carriera.

Queste le deduzioni: mentre i primi quattro turni del 27 giugno – dalle 00.00 alle 16.00 – sono compilati su moduli Opanav, i successivi due turni – dalle 16.00 alle 24.00 – sono compilati su moduli Navpers. Poi dal primo turno del 28 giugno, riprendono le trascrizioni su moduli Opanav. Anche se l’uso dei due tipi di moduli avviene qualche altra volta nei due mesi presi in esame, va sottolineato che dal 15 giugno in poi il primo modulo Navpers viene usato il 27 giugno. Se legghiamo la questione del cambio di modulo con quella della continuità di grafia, noi abbiamo la situazione seguente. Uno stesso sottufficiale, con ogni probabilità Rose, compila cinque diversi turni di guardia su tre diversi moduli. Il primo e il terzo modulo sono del tipo Opanav. Il secondo, che comprende il turno relativo all’ora dell’evento, è invece un modulo Navpers. Tale secondo modulo è compilato solamente nella pagina di fronte (Front), mentre il retro (Back) è lasciato in bianco. Tutti gli elementi sopra evidenziati inducono il sottoscritto consulente a ritenere che il modulo Navpers contenente le annotazioni relative al pomeriggio ed alla sera del 27 giugno 80 sia stato scritto in tempi successivi ai turni stessi e sia stato poi inserito nel diario di bordo al posto del modulo preesistente”.

Quanto alla risposta del portavoce del Pentagono, anch’essa non è apparsa convincente alla consulenza della parte civile, poichè non si capisce a chi faccia riferimento Williams quando parla di “quattro sottufficiali”. Dal diario di bordo risulterebbe che il servizio, alle ore 20 citate era coperto da

cinque ufficiali e tre sottufficiali. Inoltre, la procedura standard non sarebbe quella descritta, ma quella con le cancellature con barratura e l'inserimento di "carote". Ne deriverebbe che quella adottata il 27.06.80 non sarebbe la procedura standard della Marina americana.

“Dalla spiegazione di Williams sembra derivare che il diario di bordo sia stato riscritto a posteriori da un sottufficiale, e che poi gli ufficiali responsabili dei vari turni abbiano riformato il diario stesso. Tale ipotesi, da non dare per scontata, sarebbe verificabile con una perizia grafologica relativa alle firme degli ufficiali in servizio. Perizia che la parte lesa auspica venga fatta, assieme agli interrogatori degli ufficiali e sottufficiali in servizio il 27 giugno 80”.

Il consulente per il raffronto indica, in caso di manipolazione del diario, i giorni immediatamente seguenti l'evento di Ustica. Consultando il giornale di bordo e confrontandolo con la storia di comando della Saratoga, ritiene evidenti alcuni interrogativi.

“Un primo interrogativo riguarda l'ufficiale Norris. Costui risulta essere in servizio di guardia durante le prime quattro ore del 27 giugno, ma a fine turno non compare la sua firma, bensì quella dell'ufficiale Schaefer. Alla luce dei due mesi di diario di bordo analizzati, il fatto appare insolito. Ancora più strano è che alle sette di mattina del 23 luglio 80, l'ufficiale John M. Norris, matricola 503-64-5580/1165, lasci la nave “on PCS orders”. Forse si tratta banalmente di un ufficiale che non si era presentato in servizio il 27 giugno e il suo allontanamento successivo è dovuto alle conseguenze del suo atto. Però potrebbe anche esserci un diverso rapporto tra i due fatti. Al consulente di parte lesa sembra che una chiarificazione sarebbe utile.

La storia di comando della Saratoga riporta, tra il 23 giugno – data di ancoraggio nel porto di Napoli – e il 6 luglio – data di partenza, una “fast cruise” avvenuta il 2 luglio. La “fast cruise” viene riportata anche sul diario di bordo, ma con la specifica tra parentesi che si tratta di una esercitazione (drill). Recentemente l'Ambasciata americana a Roma ha rilasciato una dichiarazione in cui spiega che il termine “fast cruise” definisce non una crociera veloce, bensì “una crociera da fermi”. Salvo verifiche ulteriori, il sottoscritto consulente ritiene credibile tale interpretazione.

Anche sullo stato operativo della portaerei, cioè su cosa significhi “condizione di prontezza IV”, l'Ambasciata ha rilasciato delle dichiarazioni, che devono ancora essere valutate.

Il consulente solleva dubbi su alcune visite alla Saratoga nel luglio successivo al disastro. In effetti sia dalla storia di comando che dal diario di bordo emergono visite di personaggi di rilievo alla nave. Però non sempre i dati corrispondono. In diversi casi visite registrate in uno dei due documenti

non risultano nell'altro e viceversa. In particolare, il diario di bordo della Saratoga riporta che il 1° luglio sono contemporaneamente presenti a bordo della nave, presumibilmente per una riunione, le seguenti persone: il comandante della Saratoga, capitano James H. Flatley; il comandante della Forza di battaglia della 6^a Flotta, contrammiraglio James R. Sanderson; il comandante dell'aviazione di Marina del Mediterraneo, probabilmente il contrammiraglio William M. Callaghan Jr.; un "capitano della US Navy" non meglio identificato; un non meglio specificato prefetto di "Compagna" o "Compagnia", con ogni probabilità persona di nazionalità italiana. Questo incontro si colloca ad appena due giorni prima della emissione del comunicato con cui il Comando delle forze navali americane in Europa (Cincusnaveur) afferma che non vi sono propri aerei coinvolti nella strage di Ustica.

Altra visita che abbisogna di chiarimenti è avvenuta, secondo la storia di comando della Saratoga, il 17 luglio 80; si tratta di tre membri dell'Ambasciata americana a Mosca: l'ambasciatore Watson; l'Addetto militare, contrammiraglio William G. Sizemore; un non meglio specificato "assistente civile" di nome Montgomery. Quest'ultimo potrebbe, secondo il consulente coincidere con Hugh Montgomery, già capostazione della CIA a Roma fino al settembre del 79. Sempre a proposito di tale visita, il consulente sottolinea che essa avviene mentre la portaerei è impegnata nell'esercitazione contro incursioni aeree denominate Natinad. Mentre il giorno successivo, il 18 viene ritrovato il MiG23 con colori libici sulla Sila.

Questi dubbi in effetti non sono stati risolti dalle dichiarazioni del portavoce del Dipartimento della Difesa. La periodicità indicata, anche se non con certezza, nella ricopiatura da parte del quartiermastro del brogliaccio sul diario di bordo appare sempre piuttosto estesa ? pari a un mese – cosicché la stessa grafia dovrebbe coprire un numero rilevante di turni; ed invece le medesime grafie si succedono per periodi molto più brevi e grafie diverse si alternano più volte ogni mese.

Come permangono interrogativi sull'uso del modulo Navpers solo per i due turni di maggior rilievo – cioè gli ultimi due del 27 giugno – mentre prima e dopo risulta l'ordinario uso di moduli Opnav; e sul fatto che il modulo Navpers è compilato solo nella pagina di fronte, mentre il resto è in bianco. Non vi sono spiegazioni esaurienti sul significato di fast cruise nonostante l'impegno degli uffici dell'Ambasciata USA. Come sullo stato operativo, ove risultano "condizioni di prontezza IV" della portaerei.

D'altra parte la stessa perizia d'ufficio, che pure appare meno critica nei confronti della compilazione di questi moduli, rileva queste anomalie pur assumendo che risultano in fogli diversi da quelli del 27-28 giugno 80, come

ne rileva altro di altro genere, e non sa dare una spiegazione allo stato di quei fogli.

Le questioni che pone Miggiano sono fondate e purtroppo o non hanno ricevuto risposta o addirittura non v'è stato modo di porle. Certo le indagini necessarie a questa inchiesta avrebbero necessitato di istruttorie in loco in più Paesi, e quindi di una giurisdizione diversa da quella odierna.

2.1.7. Le modalità di compilazione dello Ship's Deck Log e le condizioni di prontezza operativa della Saratoga.

Dalla pubblicazione "The Blue Jackets" della Marina degli Stati Uniti, pubblicazione acquisita agli atti nelle parti di interesse, emergevano invece dati ed informazioni di rilevante entità per la comprensione di molte scritture dello Ship's Deck Log della Saratoga. Nel paragrafo intitolato "Watch, Quarter, and Station Bill" si specificano le condizioni di prontezza o "conditions of readiness" e in quello intitolato "Compartmentation" le condizioni materiali di prontezza o "material conditions of readiness".

Le condizioni di prontezza sono così descritte:

Condizioni di prontezza operativa.

Agli ufficiali ed agli uomini assegnati ai servizi di guardia sono affidati la sicurezza della nave, dei suoi macchinari ed attrezzature e di tutte le persone a bordo. Gli ufficiali addetti ai servizi di guardia hanno il compito di controllare il corretto svolgimento dei turni di guardia. L'ufficiale comandante della nave ha la facoltà di destinare al comando del servizio di guardia un qualunque ufficiale (commissioned officer) o sottufficiale (warrant officer) che, a suo parere, abbia le necessarie qualifiche. Ogni qualvolta dovesse rendersi necessario, l'ufficiale comandante può assegnare tale compito ad un sottufficiale (petty officer). L'organizzazione della guardia varia a seconda della condizione di prontezza operativa in atto:

Condizione I: tutti i componenti dell'equipaggio occupano i posti di combattimento.

Condizione II: una modifica della condizione precedente, utilizzata sulle navi di maggiori dimensioni per permettere agli uomini di riposarsi.

Condizione III: in situazioni di crociera in tempo di guerra. In genere, prevede che solo uno dei tre distaccamenti di guardia sia operativo e solo in determinati posti armati o parzialmente armati.

Condizione IV: in situazioni di crociera in tempo di pace. E' previsto l'impiego per attività di guardia solo degli uomini strettamente necessari,

mentre il resto dell'equipaggio é impegnato nelle normali attività di lavoro o addestramento.

Condizione V: situazioni di guardia in porto, in tempo di pace. A bordo si trova un numero di persone sufficienti per portare la nave al largo ed affrontare eventuali situazioni di emergenza.

Le varianti alle condizioni suddette includono:

Condizione IA: é previsto l'impiego dell'intero equipaggio, ogni uomo al proprio posto per condurre operazioni anfibia e di difesa limitata della nave.

Condizione IAA: é previsto l'impiego dell'intero equipaggio con ogni uomo al proprio posto di combattimento, per contrastare una minaccia aerea o di superficie.

Condizione IAS: é previsto l'impiego dell'intero equipaggio con ogni uomo al proprio posto di combattimento, per contrastare una minaccia sottomarina.

Condizione IE: é previsto il temporaneo rilassamento dell'ordine che prevede che ogni uomo stia al proprio posto di combattimento, per brevi periodi di riposo e per permettere la distribuzione dei pasti ai posti di combattimento.

Condizione IM: è previsto l'impiego dell'intero equipaggio con ogni uomo al proprio posto di combattimento per operazioni di bonifica antimine.

A seconda della condizione di prontezza operativa, che influenza la disposizione dell'equipaggio e le condizioni di armamento, la nave stabilisce anche delle condizioni materiali, per quanto riguarda l'apertura e la chiusura dei portelloni e dei boccaporti a tenuta stagna, oltre al sistema di controllo dei danni.

Le condizioni materiali di prontezza sono così descritte.

Il successo delle operazioni di controllo dei danni dipende, in parte, dall'uso corretto dell'attrezzatura stagna. Ogni nave viene suddivisa in compartimenti per controllare l'allagamento, affrontare eventuali attacchi NBC, separare le varie attività, fornire protezione subacquea con casse e vuoti, rafforzare le strutture della nave e controllare spinta e stabilità.

Ciascuna nave della Marina é suddivisa da ponti e paratie, disposti sia al di sopra, che al di sotto della linea di galleggiamento, per formare il numero più alto possibile di compartimenti stagno. In genere, maggiore é la compartimentazione della nave, maggiore sarà anche la sua resistenza all'affondamento. L'originaria integrità stagna della nave all'atto della costruzione potrà essere ridotta o completamente pregiudicata, nel tempo, in seguito ad attacchi nemici, tempeste, collisioni o semplice negligenza.

Le condizioni materiali di prontezza.

Si riferiscono al livello di accessibilità in un'area ed al sistema di boccaporti ed altre aperture per limitare eventuali danni. La massima chiusura possibile non viene mantenuta sempre in quanto potrebbe interferire con le normali operazioni di bordo. Per scopi di controllo dei danni, le navi della Marina impiegano tre diverse condizioni materiali di prontezza, ognuna delle quali rappresenta un diverso livello di tenuta stagna e protezione. Esse sono: X-Ray, Yoke e Zebra. Questi nomi vengono impiegati in ogni comunicazione scritta o orale relativa alle condizioni materiali.

La condizione X-Ray é quella che fornisce il minor grado di protezione. Viene assegnata allorché la nave non é più soggetta a minacce di attacco, come, ad esempio, quando si trova in rada in un porto ben protetto, oppure nella propria base durante il normale orario lavorativo. Quando viene assegnata questa condizione vengono chiusi tutti i punti contrassegnati con una X nera; tali punti vanno chiusi quando sono assegnate le condizioni Yoke ed anche in quelle Zebra.

La condizione Yoke fornisce un livello di protezione maggiore della condizione X-Ray; Yoke viene assegnata e mantenuta quando la nave si trova in navigazione. Quando si trova in rada questa condizione viene mantenuta sempre, in tempo di guerra, e solo al di fuori del normale orario di lavoro, in tempo di pace. I punti di chiusura Yoke, contrassegnati con una Y nera, vengono chiusi anche nelle condizioni Yoke e Zebra.

La condizione Zebra viene assegnata prima della navigazione o quando si entra in porto in tempo di guerra. Viene assegnata immediatamente, senza bisogno di ulteriori ordini, quando viene dato l'ordine all'equipaggio di portarsi al posto di combattimento. La condizione Zebra viene inserita anche per localizzare e controllare eventuali incendi o allagamenti, quando l'equipaggio non si trova ai posti di combattimento. Quando viene assegnata la condizione Zebra tutti i punti di chiusura contrassegnati da una Z rossa vengono chiusi.

Sul Deck Log così appaiono registrate le condizioni di prontezza e le condizioni materiali di prontezza nel primo turno del giorno 27 giugno 80: le prime sono IV, le seconde Yoke. Il giorno seguente, sempre al primo turno, restano le stesse: IV e Yoke.

Su quello stesso libro sono riportate anche le condizioni delle emissioni elettromagnetiche. E' registrata una variazione nel primo turno del 23 giugno, il giorno dell'arrivo a Napoli, poche ore prima dell'ancoraggio che è delle ore 07.26. Ad ore 00.55 è su Hero Encom Condition I, ad ore 02.33 è su Hero Encom Condition IV.

Risulta così che le condizioni di prontezza operativa (conditions of

readiness) non corrispondevano a quelle della situazione reale – e cioè crociera e non guardia in porto in tempo di pace (e lo stare in rada non può essere considerato diverso dallo stare in porto. Così quelle materiali (material conditions of readiness) che a rigore sarebbero dovute essere di X-Ray e non Yoke, giacchè, come è stato sostenuto anche dal suo comandante, l'unità non appariva, essendo nel porto di un alleato, in pericolo di attacchi.

2.1.8. L'interpretazione dello Ship's Deck Log secondo esperto della Marina Militare.

Sempre al fine di meglio interpretare lo Ship's Deck Log della Saratoga veniva sentito Ricci Francesco, all'epoca dell'atto capitano di vascello della Marina Militare, in servizio presso lo Stato Maggiore, già comandante di sommergibili, e frequentatore del biennio di specializzazione presso l'Accademia Navale di Annapolis Maryland negli Stati Uniti. Dalla sua deposizione emergono in vero dati di interesse al riguardo del predetto documento sulle attività e le capacità di questa portaerei.

Egli infatti rileva che nei fogli relativi al 27 giugno manca l'assunzione della guardia da parte del LTJG lieutenant junior grade – che corrisponde al sottotenente di vascello – Schaefer alle ore 00.00; il turno sembra iniziato alle 23.10 del 26 giugno 80 dal guardiamarina Norris e chiuso da Schaefer.

Alle 23.30 manca il valore di head bearing. Mentre agli altri inizi di mid-watch – ovvero la guardia tra le 00.00 e 04.00 – tale valore è sempre riportato. In ogni mid-watch viene data la posizione della nave, determinata con tre rilevamenti, di cui il primo è il cd. head bearing. Proprio nella mid-watch tra il 27 e il 28, come s'è detto, è stato omesso il valore dell'head bearing.

Sempre il 27 giugno 80 ad ore 00.00 vi sono 135 braccia di catena a mare. Ventiquattro ore dopo ce ne sono invece 150. Queste 15 braccia di differenza corrispondono a circa 27 metri. La differenza, secondo il teste, potrebbe derivare da diversità nei punti di misura della lunghezza di catena a mare, come dall'argano o dall'occhio di cubia o dalla superficie del mare. In vero in nessuna occasione s'è fatta menzione di queste diverse posizioni; si deve piuttosto stimare che la misurazione segua un criterio unico e avvenga sempre dallo stesso punto. Per cui la differenza di lunghezza deve trovare altra spiegazione.

Quanto alle condizioni di prontezza, o stato di approntamento, in

inglese come già detto readiness conditions, IV, e quelle di condizioni di prontezza materiale, in inglese material conditions, Yoke, il teste rileva come queste condizioni siano tipiche della navigazione in tempi di pace; mentre per la sosta in porto la readiness condition è la V e la material è la X-Ray, pur ammettendo che l'assunzione di tali condizioni è notevolmente flessibile in relazione alla disponibilità di personale, all'ubicazione dell'ormeggio ed altre situazioni.

Quanto alle EMCON conditions, esse concernono le condizioni di management delle trasmissioni elettromagnetiche e l'acronimo che precede la loro iscrizione nel Log sta per Hazard Electro Magnetic Radiation Ordinance e cioè pericoli causati da radiazioni elettromagnetiche nei confronti di armi o sistemi d'arma (v. esame Ricci Francesco, GI 12.11.92).

Il teste fornisce altresì una traduzione della procedura riveduta per la tenuta dello Ship's Deck Log in vigore all'epoca del fatto e cioè l'Opnavist 3100.7, emanata il 12 gennaio 74 dal Dipartimento della Marina Militare – ufficio del comandante in Capo delle Operazioni Navali per tutte le navi e le basi. In queste istruzioni oltre a sezioni dedicate a criteri informativi generali e norme, raccolta e conservazione, annotazioni richieste ed esempi di annotazioni, v'è una sezione specifica dedicata ai moduli e alla compilazione del detto Log. Di rilievo il paragrafo 2-1 che prescrive la specie di moduli da usare, tutti della categoria Navpers 3100. Il 2-2 che prescrive la preparazione di un originale e una copia del Log. L'originale deve essere inviato mensilmente al Direttore del Personale per la permanente conservazione, mentre la copia è mantenuta a bordo dell'unità per un periodo di sei mesi al termine del quale può essere distrutto. Il 2-5 secondo cui il quartiermastro di guardia, o altra persona designata del servizio di guardia compila il Log per il turno di guardia in modo leggibile, registrando ogni evento all'orario in cui s'è verificato o in accordo agli ordini dell'ufficiale di guardia. Il 2-6 secondo cui l'ufficiale di guardia supervisiona la compilazione del Log e pretende che tutti i dati concernenti la navigazione e le operazioni, nonché tutte le altre informazioni relative ad ogni evento occorso durante il turno di guardia (incluso l'orario esatto) siano annotati accuratamente e nella successione cronologica nella quale si sono verificati. Il 2-7 nella parte ove detta che le annotazioni dovranno essere registrate giornalmente, per turni di guardia che aderiscono fedelmente al programma delle singole unità. Il 2-8 che elenca i casi nei quali le unità possono essere esentate dal registrare giornalmente le annotazioni per turni di guardia e cioè nel corso di operazioni speciali o durante periodi programmati di lavori regolari, di trasformazione o di inattivazione. Il 2-11 come vanno compiute le annotazioni nelle diverse colonne del Log: ora, ordine, rotta, velocità,

quota; registrazione di tutti gli eventi del giorno. In questa ultima colonna le osservazioni relative ad ogni evento devono essere scritte ad iniziare dalla riga corrispondente all'orario in cui l'evento stesso si è verificato sulle righe necessarie a contenere le osservazioni stesse. Il 2-12, di particolare importanza, pone in primo luogo le regole secondo cui non dovrebbe essere richiesto di riscrivere o trascrivere i fogli del Log in caso di errori. Quando necessario le correzioni delle annotazioni devono essere eseguite secondo la seguente procedura:

a. quando è ritenuto necessario fare una correzione, verrà tirata una riga sull'annotazione originale in modo che tale annotazione rimanga leggibile. Verrà quindi inserita la versione corretta badando ad assicurare chiarezza e leggibilità. Correzioni, aggiunte o variazioni verranno fatte solo dalla persona che deve firmare le registrazioni per quel turno di guardia e saranno da lui contrassegnate con le sue iniziali sul bordo della pagina.

b. Quando il comandante dispone una variante o una aggiunta ad una annotazione, l'incaricato della compilazione (del Log) eseguirà tale disposizione a meno che egli ritenga che la variante o aggiunta non siano corrette; in questo caso il comandante farà riportare tali aggiunte/varianti a sua firma.

c. Non verrà apportata alcuna variante al Log dopo che questo è stato firmato dal comandante senza la sua autorizzazione o ordine esplicito.

Soltanto l'ufficiale di guardia firmerà (alla fine del turno di guardia) il Log (ponendo la sua firma) dopo l'ultima annotazione del suo turno di guardia. Il nome dell'ufficiale verrà riportato con timbro scritto a caratteri stampatello sotto la firma. Non sono accettabili firme riprodotte.

Ogni qualvolta completate le pagine del Log relative ad un giorno, le pagine originali devono essere rimosse dal raccoglitore e archiviate per l'invio (a fine mese con tutte le pagine relative a quel mese) al direttore del personale.

Come ben si vede la stesura del Log in questione nel bimestre giugno-luglio di molto si discosta dalle regole. Ed anche ad ammettere che in genere le prassi si allontanano dalle pure normative, nel caso di specie non sembra osservata alcuna prescrizione. Restano le critiche della Relazione della parte civile, anzi dalla lettura del Blue Jackets ne escono rafforzate. Resta l'impressione di pagine formate per una qualsiasi ragione – anche un caffè rovesciato su di esse come qualcuno ha detto– in tempi di molto successivi ai fatti. Restano perciò i dubbi e le perplessità di questo ufficio.

Il comportamento standard della Saratoga nel lasciare l'ancoraggio viene ricostruito sulla base delle uscite dal porto di Napoli, quali risultano dallo Ship's Deck Log nei giorni 11 giugno, 7 luglio, 25 luglio, e tenuto

conto anche delle partenze dai porti di Rota (Spagna) del 26 marzo, di Livorno dell'11 aprile e di Palma di Maiorca (Spagna) del 21 aprile.

Questa l'analisi cronologica (tempi in minuti):

X – 60: posto di manovra.

X – 30: ufficiale di guardia in plancia.

X – 20: inizio salpamento ancora.

X – 7: prova telegrafi.

X – 5: inizio manovra per orientare l'unità verso l'uscita.

X : ancora salpata.

X +5: termine manovra per orientare l'unità, macchine in moto pari avanti.

X +20: ingresso canale dragato (simulato).

X +33: uscita dal canale dragato (simulato).

X +40: termine posto di manovra.

X +65: uscita dal golfo di Napoli.

X +105: uscita dalle acque territoriali italiane.

Dal Log si constata che le operazioni di volo della Saratoga dopo la partenza dai porti venivano effettuate in mare aperto a velocità comprese tra i 20 e i 27 nodi, in genere dopo un'accostata per portare la prora al vento. Venivano precedute dalle chiamate della squadra ponte di volo ("flight quarters") per l'approntamento del ponte, delle catapulte, per l'esecuzione dei check prevolo ecc.; l'intervallo medio tra la chiamata dei "flight quarters" alla partenza da un porto e le operazioni di volo era di circa 4 ore, l'intervallo minimo è stato di circa 2 ore (giorno 22 aprile: partenza da Palma di Maiorca alle 23.50, flight quarters alle 07.58, operazioni di volo dalle 09.51). I "flight quarters" venivano chiamati in genere dopo il termine del posto di manovra (da alcuni minuti ad alcune ore dopo). In un'occasione, però, il 25 luglio i flight quarters sono stati chiamati durante il posto di manovra 4 minuti dopo il salpamento dell'ancora. Non sembra invece che le operazioni di volo con soli elicotteri richiedessero la preventiva chiamata dei flight quarters o l'assunzione di velocità elevata. In un caso l'11 giugno, all'uscita del canale dragato alle ore 09.32, in pieno posto di manovra, viene riportato "hailed down foxtrot and day shape" (ammainata la bandiera foxtrot – che indica operazioni di volo con aerei o elicotteri – e i segnali di restrizione di manovra); si ritiene che in realtà siano stati ammainati solo i segnali di restrizione di manovra (uscita dal canale dragato) e che il foxtrot sia un errore in quanto: – non c'è traccia dell'ordine precedente di alzare il foxtrot (inizio operazioni di volo); – in precedenza l'unità aveva manovrato di continuo; – alle 09.06 il controllo ponte di volo aveva riportato nessuna attività in corso; – non erano stati chiamati i "flight quarters". E' altresì possibile si sia trattato di operazioni di elicotteri. In effetti le portaerei per

ragioni di cortesia internazionale non effettuano attività volativa nelle acque territoriali e tanto meno all'interno di rade e porti, ma anche queste regole soffrono di eccezioni. Come attestano le dichiarazioni di Berritta Sergio, già sottufficiale AM e controllore di traffico aereo, il quale ha più volte constatato a Palermo che aerei compivano decolli ed atterraggi proprio sulla portaerei Saratoga in acque territoriali italiane nel golfo di Palermo ad appena cinque miglia dall'uscita del porto (v. esame Berritta Sergio, GI 18.10.91).

2.1.9. Le indagini a Napoli sulle fotografie degli sposi del 27 e 28 giugno 80.

Per accertare i movimenti della portaerei nei giorni 27 e 28 di quel giugno sono state anche acquisite le fotografie di nozze celebrate in quei giorni a Napoli e scattate agli sposi, come di consuetudine, da punti panoramici della città con sfondo del golfo di Napoli e in particolare della rada. I matrimoni di quei due giorni sono stati accertati sulla base dei registri anagrafici del Comune di Napoli e alla conseguente identificazione degli sposi è seguita la convocazione e l'escussione della maggior parte di essi. Una buona percentuale dei comparsi ha consegnato copie di fotografie e films utili alle indagini.

Due tra coloro che si sposarono il 27 giugno, De Franco Antonio e Cosenza Raffaele, hanno esibito fotografie del proprio matrimonio, sulle quali appare sullo sfondo la sagoma di una portaerei. Il primo ha dichiarato che le fotografie furono scattate nei pressi della chiesa di S. Antonio a Napoli, ove furono celebrate le nozze alle 17.00; il secondo che le fotografie furono scattate a Villa Scipione, sempre a Napoli, dopo il matrimonio celebrato presso la chiesa di S. Maria di Costantinopoli alle 16.00. Entrambi precisavano che le fotografie erano state scattate intorno alle 18.00 circa.

Tra coloro che invece si sposarono il successivo 28 giugno diversi hanno portato fotografie delle nozze, in cui viene ritratta una unità navale di notevoli dimensioni in rada. Tutti hanno collocato gli orari delle fotografie tra le 12 e le 19 di quel giorno.

In effetti su tutte le fotografie, raccolte in album da polizia giudiziaria, è visibile sullo sfondo una unità portaerei, eccetto che sulla nr.14, delle 18.30 del 28 giugno, in cui la portaerei è probabilmente nascosta dalle figure in primo piano. Le fotografie del giorno 28, in particolare la nr.4, 5 e 7 consentono di identificare l'unità come la Saratoga in base ai seguenti elementi: la forma della prora e della poppa; la forma squadrata e l'ubicazione dell'"isola", quasi esattamente al centro della nave, particolare proprio delle sole portaerei della classe Forrestal, cui la Saratoga appartiene;

la forma e l'ubicazione delle principali antenne radar e dell'albero, in particolare del radar SPS-43 sulla parte poppiera dell'isola e dello SPS-30 sulla parte prodiera, imbarcati all'epoca sulla Saratoga. Anche i due film acquisiti confermano l'identificazione evidenziando pure ulteriori particolari dell'albero e della cappa del fumaiolo di forma squadrata, propri della Saratoga.

Sulle fotografie del giorno 27 l'immagine della portaerei è più piccola e i particolari sono difficilmente distinguibili. L'unità è però senz'altro una portaerei di grandi dimensioni. Vi si notano l'isola e numerosi aerei sul ponte di volo, e l'aspetto generale appare del tutto simile a quello rappresentato sulle fotografie del giorno 28 giugno.

Il contrammiraglio Ricci, essendosi riservato sulla questione delle posizioni della Saratoga, produce nel successivo esame un breve ma ben dettagliato documento, redatto con l'ausilio di personale dell'Istituto idrografico della MM, sugli elementi che si potevano desumere dall'analisi delle fotografie del 27 e 28 giugno e dei film del 28 giugno in atti e cioè sulla posizione della portaerei Saratoga il 27 e 28 giugno 1980 in base alle fotografie 8 coppia Di Franco e 11 coppia Cosenza – coppie del 27 giugno -, 4 coppia Boccia, e 13 coppia Di Martino – coppie del 28 giugno -; e sull'orario delle fotografie 8, 11 e 12 (coppie De Franco e Cosenza).

Al riguardo delle cause delle imprecisioni si constata che le maggiori tra di esse erano costituite da: 1- indeterminazione dei punti di scatto delle foto e incertezza nella individuazione sulla carta nautica di alcuni dei punti cospicui visibili sulle foto – in un caso limite, nelle foto 11 e 12; la mancata individuazione sulla carta delle posizioni di riferimento perché sconosciute aveva impedito l'utilizzazione delle foto stesse;

2- conseguenti imprecisioni nelle misure di angoli e direzioni;

3- imprecisioni di tracciamento dovute alla scala della carta nautica relativamente piccola (1:25000);

4- imprecisioni nella determinazione delle distanze con il metodo delle proporzioni causate da imprecisioni nella misura sulla carta nautica delle dimensioni di riferimento (ad esempio lunghezza della penisola di Castel dell'Ovo);

5- imprecisioni nella misura delle dimensioni e nell'apprezzamento delle direzioni sulle fotografie;

6- imprecisioni nelle immagini fotografiche causate dalle distorsioni introdotte dall'obiettivo della macchina fotografica.

Per quanto riguardava gli orari le maggiori cause di inaccuratezza erano costituite dalla imprecisa conoscenza dell'orientamento dei palazzi in ombra e di quelli ancora illuminati dal sole visibili sulla foto 8 e dalla

mancata conoscenza dell'orientamento del palazzo in ombra della foto 12.

I rilievi effettuati dal Maridrografico hanno determinato: – con buona precisione le posizioni di scatto delle foto 4, 8, 11, 12, 13; – con ottima precisione le posizioni di tutti i punti cospicui visibili nelle foto nonché gli orientamenti delle direzioni utili per stabilire la posizione della portaerei. Di conseguenza tali rilievi hanno eliminato più o meno completamente tutte le cause di imprecisione citate, escluse quelle di cui ai commi 5 e 6 (consentendo tra l'altro l'utilizzazione della foto 11 per ottenere un rilevamento della portaerei). I risultati del lavoro del Maridrografico sono stati riportati nel Rilievo topografico scala 1:5000 (allegato alla Relazione), sul quale sono stati tracciati tutti i punti cospicui, le posizioni del fotografo, i rilevamenti, le distanze ed altro.

Sono poi analizzati in dettaglio gli elementi più importanti desunti da ogni foto. 1- Foto 4: in essa sono stati determinati e tracciati i punti principali del porticciolo di Sannazzaro, la posizione del fotografo e quella delle estremità della penisola su cui sorge Castel dell'Ovo; è stato verificato che l'allineamento portaerei-faretto verde-radice molo pescherecci è fittizio in quanto non passa per il punto di scatto dalla foto; pertanto il rilevamento della portaerei è stato determinato con il metodo degli scostamenti laterali (dalla punta Sud della penisola di Castel dell'Ovo) ottenendo un valore di 103.5 rispetto alla posizione di scatto della foto (104 nella relazione in riferimento); è stata altresì determinata la distanza dalla posizione di scatto della foto con il metodo delle proporzioni, ottenendo un valore di 4200 metri (4300 metri nella relazione in riferimento).

2- Foto 13: in essa è stata determinata la posizione del fotografo, dei principali punti cospicui ed un rilevamento della portaerei in base alla direzione individuata dalla congiungente portaerei chiesa di S. Francesco di Paola – punto di scatto; tale rilevamento 142, è stato sostanzialmente confermato dall'orientamento del circolo ufficiali di via Cesario Console che, nella foto, coincide con la direzione della portaerei.

In base ai dati delle foto 4 e 13 è stata stabilita la posizione della Saratoga il giorno 28.06.80 alle 13.00, posizione che risulta essere sul rilevamento 007 distanza 155 metri dal punto di fonda (rlv 050 - distanza 160 metri dalla relazione in riferimento), ben dentro il cerchio di fonda di raggio 430 metri.

3- Foto 8: è stata determinata e tracciata la posizione del fotografo in aggiunta alle posizioni già individuate nelle foto 4.

Sono stati determinati il rilevamento della portaerei (con il metodo dello scostamento laterale dalla punta Sud della penisola su cui sorge Castel dell'Ovo) ottenendo un valore di 105.5 rispetto alla posizione di

scatto della foto (contro 106 nella relazione di riferimento) e la distanza con il metodo delle proporzioni ricavando 4510 metri (4500 metri nella relazione in riferimento); in base a tali dati la posizione della Saratoga il giorno 27.06 alle 18.00 circa risulta essere su rilevamento 076 dal punto di fonda ad una distanza di 330 metri (rilevamento 082 distanza 400 metri nella relazione in riferimento) e pertanto entro il cerchio di fonda.

4- Foto 11: sono state determinate e tracciate le posizioni del fotografo nonché quella dello spigolo del balcone del palazzo in secondo piano la cui congiungente con il punto di scatto individua la direzione della portaerei. Il rilevamento così ottenuto (099 della poppa, 100 dell'isola) conferma con ottima approssimazione la posizione determinata utilizzando la foto 8.

Quanto agli orari di scatto delle foto 8, 11 e 12: per la foto 8 sono state effettuate tre determinazioni dell'orario: a. determinazione dell'orario in base all'azimuth del sole stabilito misurando l'orientamento dei palazzi in ombra e di quelli in luce di via Partenope; tale metodo ha fornito un orario compreso tra le 18.05 e le 18.30; b. determinazione dell'orario in base all'azimuth del sole stabilito misurando la direzione della congiungente spigolo palazzo grigio e relativa ombra sul palazzo rosso in secondo piano, tale metodo ha fornito come orario le 17.49; c. determinazione dell'orario in base all'altezza del sole ottenuta misurando la inclinazione della congiungente sommità del palazzo grigio e relativa ombra sul palazzo rosso in secondo piano; tale metodo ha fornito come orario le 17.58.

Le determinazioni di cui ai commi (b) e (c) sono affette da imprecisioni causate dalla difficoltà a determinare con precisione la posizione della linea d'ombra. L'orario più probabile è pertanto tra le 18.05 e le 18.30.

Per la foto 11 è stata effettuata una sola determinazione dell'orario con il metodo della risoluzione delle meridiane; l'orario ottenuto è 17.33.

Per la foto 12 è stata effettuata una sola determinazione approssimata dell'orario basata sul fatto che la facciata e il cornicione del palazzo visibile in secondo piano, orientali per 301, appaiono in ombra; l'orario ottenuto sono le 20.30 circa. Il Ricci però su questo orario osserva che la relativa determinazione si basa sull'assunto che la facciata del palazzo fosse in ombra, perché il sole ha raggiunto un azimuth superiore a 301; e dichiara di ignorare quale "effetto ombra" potesse essere causato dal flash che sembra impiegato per scattare questa foto.

A conclusione stimava di poter affermare che le posizioni della Saratoga nei giorni 27 e 28 giugno cadessero entrambe entro il cerchio di fonda a circa 300 metri l'una dall'altra; che gli orari delle fotografie 8, 11 e 12 apparissero essere rispettivamente 18.05/18.30 per la 8, 17.33 per la 11,

20.30 per la 12.

Il contrammiraglio Ricci ritornava però sulla questione, apportando ulteriori osservazioni sulla posizione della Saratoga il 27 e il 28 giugno 80. Preliminarmente sottolineava di aver considerato come “punto di fonda” le posizioni riportate nello Ship’s Deck Log alle 00.01 dei giorni in questione; questo punto era stato lo stesso durante l’intera durata della sosta in porto a Napoli dal 23.06.80 al 7.07.80; e di aver ritenuto che le variazioni registrate nei tre rilevamenti che individuano le posizioni della Saratoga nel Log - otto complessivamente, distribuiti in sei giorni come mostrato dall’elenco dei rilevamenti dal 23.06 al 7.07 allegato sub 1 - fossero attribuibili ad errori di compilazione e non a ripetuti spostamenti dal punto di fonda dell’unità.

Le posizioni fornite dal documento in questione assunte come punto di fonda erano state determinate dai rilevamenti di: head bearing cioè il rilevamento prodiero, dal faro 4 lampi periodo 15 secondi del molo S. Vincenzo; - drop bearing cioè rilevamento di fondo ancora, dell’asta di Castel dell’Ovo e da un terzo rilevamento di conferma, del faro periodo 4 secondi, della diga frangiflutti.

Nel primo dei suoi documenti il Ricci aveva valutato che l’imprecisione delle posizioni ricavabili dalle fotografie fosse tale da rendere accettabile di considerare aprioristicamente le posizioni riportate nello Ship’s Deck Log coincidenti con il punto di fonda dell’unità senza particolari controlli della accuratezza di tale assunzione. Il successivo, basato sui rilievi dell’Istituto Idrografico, aveva invece consentito di ottenere dalle fotografie posizioni più affidabili ed aveva perciò determinato il riesame della questione al fine di individuare con sicurezza e precisare il punto di fonda della Saratoga, e ricavare quindi, con altrettanta precisione, le distanze da tale punto delle posizioni dell’unità risultanti dalle fotografie del 27 e 28 giugno. E così una volta stabilito il punto di fonda della Saratoga durante la sosta a Napoli del giugno 1980: - determinare con accuratezza gli scostamenti rispetto a tale punto delle posizioni dell’unità risultanti dall’analisi delle fotografie; - verificare quindi se tali posizioni cadessero o meno all’interno del cerchio di fonda.

Aveva quindi letto i dati del Log della Saratoga alla luce delle procedure standard di ancoraggio della U.S. Navy, in particolare di quelle riportate nel libro di testo di navigazione piana dell’Accademia Navale di Annapolis “Marine Navigation 1 – Piloting” di Richard R. Hobbs ristampa 1977, edito dal Naval Institute Press di Annapolis, da considerare una pubblicazione ufficiale a tutti gli effetti. Aveva così ricostruito sulla base delle summenzionate procedure l’ancoraggio dell’unità il 23 giugno, individuando in tal modo l’effettivo punto di fonda della Saratoga in quel

giorno e di conseguenza, come riteneva, durante l'intera sosta a Napoli.

Tale esame consentiva di stabilire in primo luogo che il rilevamento prodiero misurato il 23 giugno del faro del molo S. Vincenzo era 018.4 e non 017.4 come inizialmente interpretato (la terza cifra del rilevamento, peraltro scritto con caratteri molto piccoli, era infatti un "otto" e non un "sette"); lo stesso esame poneva inoltre in evidenza che la posizione della portaerei indicata nel suo Log il 23 giugno alle 07.26, ora di arrivo a Napoli (individuata dai rilevamenti: "Head Bearing" 018.4 del faro del molo S. Vincenzo; "Drop Bearing" 308.2 dell'asta di Castel dell'Ovo, di conferma 063 del faro della diga frangiflutti) era quella della plancia dell'unità nel momento in cui era stato dato fondo all'ancora e non quella dell'ancora nello stesso istante (che è invece l'effettivo punto di fonda). Questa conclusione era suffragata: - dalle denominazioni dei rilevamenti che individuano le posizioni nello Ship's Deck Log, rilevamento "prodiero" (head bearing) e di "fondo" (drop bearing); questi sono evidentemente rilevamenti misurati nel momento in cui è stato dato fondo all'ancora; - dal fatto che tutti i rilevamenti vengono (di norma) misurati dalla plancia; questa, oltre a essere dotata degli strumenti per tali misure, è il "luogo di riferimento" per eccellenza di ogni unità navale; - dalle procedure in vigore nella U.S. Navy per l'ancoraggio desumibili dalla già citata pubblicazione "Marine Navigation 1- Piloting". Tale pubblicazione indica con chiarezza che il punto di incrocio del "rilevamento di fondo" (Drop Bearing o Let go Bearing) con il "rilevamento prodiero" (Head Bearing) è il punto in cui si trova la plancia quando viene dato fondo all'ancora ("punto plancia"); la stessa pubblicazione indica che il punto di fonda "effettivo" si trova a proravia del summenzionato "punto plancia" di una quantità pari alla distanza tra la plancia e la prora della nave (più precisamente l'occhio di cubia; 150 metri nel caso della Saratoga).

Pertanto la posizione del punto di fonda effettivo della Saratoga era 150 metri a proravia della posizione fornita dal Log ("punto plancia" all'atto del fondo ancora); il punto di fonda così determinato distava dal punto di fonda ordinato (punto X 2) circa 20 metri sul rilevamento 037. Ricci aveva tracciato il punto plancia e il punto di fonda effettivo sul "Rilievo topografico" dell'Istituto Idrografico, correggendo inoltre la dicitura "Punto di fonda effettivo" ivi riportata in "Punto plancia" e il rilevamento del faro molo S. Vincenzo da 017.4 in 018.4.

Prendendo come centro il punto di fonda effettivo aveva poi tracciato nel "Rilievo topografico" di cui sopra: - il "cerchio di fonda normale" (Swing Circle) di raggio eguale alla somma della lunghezza della nave e della catena filata; nel caso della Saratoga, 571 metri alle 00.01 del giorno

27 con 135 braccia di catena a mare, 598 metri alle 0001 del giorno 28 con 150 braccia di catena a mare; - il “cerchio di fonda ridotto” (Drag Circle), di raggio eguale alla somma della distanza plancia – occhio di cubia e della lunghezza di catena filata, all’interno del quale devono cadere tutte le posizioni della nave all’ancora misurata della plancia; nel caso della Saratoga tale raggio era 397 metri alle 00.01 del giorno 27, 424 metri alle 00.01 del giorno 28. Le posizioni della Saratoga, determinate in base ai rilievi dell’Istituto Idrografico per i giorni 27 e 28 giugno 80, risultavano distanti dal punto di fonda effettivo 260 metri su rilevamento 104 il 27 giugno e 45 su rilevamento 280 il 28 giugno; esse cadevano pertanto entrambe all’interno del “cerchio di fonda ridotto”, sia quello di 397 metri determinato considerando 135 braccia di catena filata, sia quello di 424 metri ottenuto con 150 braccia di catena filata. A tal proposito appariva necessario, secondo il Ricci, sottolineare che mentre per il 28 giugno doveva essere impiegato il cerchio di raggio 424 metri, non era possibile stabilire se la dimensione del raggio del cerchio di fonda ridotto nel pomeriggio del 27 giugno fosse di 397 o 424 metri, poiché non appariva possibile stabilire a che ora fossero state filate le ulteriori 15 braccia di catena tra le 00.01 del 27 e le 00.01 del 28 giugno (l’istante non era riportato sul giornale in questione); ciò però aveva nell’interpretazione di Ricci importanza trascurabile perchè la posizione della Saratoga alle 18.00 distava molto meno di 397 metri dal punto di fonda.

A conclusione si affermava che: - la posizione riportata giornalmente nel giornale di bordo non era il punto di fonda, ma la posizione della plancia (“punto plancia”) dell’unità all’atto del fondo dell’ancora; - il punto di fonda effettivo si trova a proravia di tale “punto plancia” ad una distanza pari a quella tra plancia e occhio di cubia della nave; - le posizioni “fotografiche” della Saratoga del 27 e 28 giugno cadevano entrambe ben al di dentro del “cerchio di fonda ridotto”, centrato sul predetto punto di fonda e erano perciò attribuibili allo stesso punto di fonda, o a punti di fonda diversi, ma sufficientemente vicini da rendere le sue posizioni attribuibili allo stesso cerchio di fonda.

Era però necessario, aggiungeva infine il Ricci, sottolineare che i risultati dell’analisi delle fotografie del 27 e 28 giugno sui quali si basavano le sue relazioni avevano validità limitata dagli errori introdotti nella determinazione delle posizioni “fotografiche” della Saratoga, dalle deformazioni delle dimensioni causate dall’obbiettivo, dalle imprecisioni commesse nell’effettuare le misure sulle fotografie e dalla non esatta contemporaneità delle fotografie utilizzate per determinare le posizioni – 4 e 13 per il 28, 8 e 11 per il 27.

A corredo una tabella cronologica dei dati di head bearing, di drop bearing e di terzo rilevamento, e l'estratto del manuale in uso presso l'Accademia navale di Annapolis.

25/00

DATA	CATENA FILATA BRACCIA	RILEVAMENTO PRODIERO (HEAD BEARING) FARO MOLO S VINCENZO GP 4 LAMPI, 15 SEC.	RILEVAMENTO DI FONDO (DROP BEARING) ASTA CASTEL DELL'OVO	TERZO RILEVAMENTO FARO DIGA FRANGI-FLUTTI LAMPI 4 SEC
230726	135/150	018.4	308.2	063
240001	150	NON RIPORTATO	308.2	062
250001	150	017	308.2	062
260001	135	018.4	308.2	063
270001	135	018.4	308.2	063
280001	150	NON RIPORTATO	308	062
290001	150	NON RIPORTATO	308	062
300001	150	NON RIPORTATO	308	062
010001	M A N C A L A P A G I N A R E L A T I V A			
020001	150	NON RIPORTATO	308	062
030001	150	NON RIPORTATO	308	062
040001	150	004 (?)	308	062
050001	150	001 (?)	308	062
060001	150	001 (?)	308	062
070001	150	VIENE RIPORTATA LA POSIZIONE RISPETTO AL PUNTO DI FONDA		

In calce la seguente nota di Ricci. “Le lievi differenze tra i rilevamenti dal 23 giugno al 3 luglio appaiono senz'altro causate da errori di compilazione; le forti differenze nel rilevamento prodiero il 4, il 5 e il 6 luglio potrebbero essere attribuibili al fatto che il quartiermastro di guardia all'atto della registrazione, il 4 luglio, non ricordasse il rilevamento prodiero “originale”, non più riportato a partire dal 28 giugno e registrasse a memoria un dato sbagliato; la normativa in vigore prevedeva infatti che al termine di ogni mese le pagine relative a quel mese fossero ritirate dal Corpo di Guardia e trasmesse a Washington alla Direzione del Personale; è possibile, comunque, che le pagine venissero addirittura ritirate giornalmente dal Corpo di Guardia e questo potrebbe spiegare le lievi differenze su accennate”.

Invero le conclusioni del contrammiraglio, seppure derivate da uno studio complesso e da un'analisi rigorosa, che soltanto le sue cognizioni potevano generare, appaiono da ultimo tendenzialmente di comprensione e giustificazione degli errori, dei vuoti, delle “stranezze” di quelle annotazioni,

e quindi, anche se in piena coscienza e buona fede, assolutorie nei confronti della relazione del Deck Log. Specialmente se si comparano alla precisione e alla severità delle norme quali si desumono dal libro di testo impiegato dall'Accademia navale di Annapolis già citato. Norme che si devono riportare:

1-Ancoraggio: vi sono quattro distinte fasi in ogni ancoraggio – scelta dell'ancoraggio, tracciamento della manovra, esecuzione della manovra procedure post ancoraggio.

2-Scelta dell'ancoraggio: la posizione dell'ancoraggio viene in genere decisa dall'autorità superiore responsabile del porto.

3-Tracciamento della manovra di ancoraggio: determinata la posizione dell'ancoraggio, viene effettuato il tracciamento della manovra di ancoraggio. Questo il significato dei termini impiegati: -“head bearing” ovvero rilevamento prodiero; normalmente viene scelta una rotta di avvicinamento all'ancoraggio per quanto possibile coincidente con il rilevamenti di un punto cospicuo sulla costa; tale rilevamento viene indicato con il termine di “rilevamento prodiero”; - “letting go circle” ovvero cerchio di fondo dell'ancora; centrato sul punto scelto per l'ancoraggio ha raggio eguale alla distanza tra luogo della nave da cui vengono misurati i rilevamenti (di solito plancia) e prora (occhio di cubia); - “letting go bearing” ovvero rilevamento di fondo (anche indicato come “Drop Bearing”); rilevamento misurato dalla plancia di un punto cospicuo scelto in modo da risultare ortogonale alla rotta di avvicinamento; quando dalla plancia si misura il rilevamento di fondo viene dato fondo all'ancora; - “Swing circle” ovvero cerchio di fonda “normale”; cerchio centrato sulla posizione dell'ancora di raggio eguale alla somma della lunghezza di catena filata e di quella della nave; - “Drag circle” ovvero cerchio di fonda ridotto; cerchio eguale alla somma della lunghezza di catena filata e della distanza dalla plancia alla prora; dopo l'ancoraggio tutte le posizioni della nave devono cadere entro tale cerchio. I termini “fondo” e “fonda” indicano rispettivamente l'azione di rilascio dell'ancora (fondo) e l'ancora giacente sul fondo (fonda).

Il tracciamento della manovra di ancoraggio consiste nell'individuare i punti cospicui che possano fornire il rilevamento prodiero (Head Bearing, coincidente con la rotta di avvicinamento) e il rilevamento di fondo (Drop Bearing, ortogonale a tale rotta); vengono quindi tracciati il punto di fonda, il rilevamento prodiero e il rilevamento di fondo nonché il cerchio di fondo dell'ancora; il cerchio cioè centrato sul punto di fonda di raggio eguale alla distanza plancia - prora nave; tale cerchio risulterà tangente al rilevamento di fondo.

4-Esecuzione dell'ancoraggio. L'unità viene manovrata lungo la rotta di avvicinamento coincidente con il rilevamento "prodiero" a velocità decrescente; indicativamente a 1000yds dal rilevamento di fondo viene diminuita drasticamente la velocità; a 300yds pari ferma; a 100yds macchine indietro; quando dalla plancia viene misurato il "Drop Bearing" (rilevamento di fondo) viene ordinato di dar fondo all'ancora e vengono misurati con la massima precisione il rilevamento prodiero, quello di fondo e un terzo rilevamento di conferma; dalla posizione così individuata viene tracciata una linea orientata secondo la rotta della nave di lunghezza eguale alla distanza tra plancia e prora dell'unità. Il punto finale di tale linea è il punto di fonda, centro dei cerchi di fonda "normale" e "ridotto". Il punto di fonda effettivo dovrebbe cadere entro 50 yds da quello ordinato.

5-Procedure post ancoraggio. Con centro sul punto di fonda effettivo vengono tracciati i cerchi di fonda normale e ridotto; ogni 15 minuti viene effettuato il punto nave, tutti i punti nave devono cadere entro il cerchio di fonda ridotto; se un punto nave cade al di fuori del cerchio di fonda ridotto significa che l'ancora sta arando; è necessario allora allertare l'ufficiale di guardia per le azioni del caso."

Di fronte a tanto rigore, pur a voler tutto concedere al clima del Mediterraneo e all'atmosfera del golfo di Napoli, la rilassatezza e le conseguenti irregolarità e inspiegabilità delle annotazioni su quel libro di bordo – dalle lunghezze della catena filata ai rilevamenti di head bearing – non appaiono giustificabili. Restano comunque i primi rilievi di Ricci. In particolare quelli sui fogli proprio di quel 27 giugno. E cioè l'omissione dell'assunzione della guardia da parte dell'ufficiale; l'omissione dell'head-bearing; le condizioni proprie della navigazione e non della sosta; la differenza di quindici braccia nella catena di mare.

Resta in particolare tale ultima questione, questa differenza riscontrata nei giorni 27 e 28 giugno. In effetti dal giorno di arrivo al 27 giugno la lunghezza di catena a mare è stata di 135 braccia, il 28 diviene 150. Nei giorni successivi sino al giorno di partenza la lunghezza resta sempre di 150 braccia. Non si può ritenere, come già s'è detto, che tali differenze possano dipendere da differenti criteri di misurazione; potrebbero dipendere da esigenze dovute a modificazioni della situazione del mare, come correnti, venti od altro, che hanno determinato la necessità di dare più catena. Ovvero s'è modificato il punto di ancoraggio e la profondità del fondale è diversa come lo stesso Ricci, pone quale ipotesi di pari dignità delle altre. Potrebbe così essere accaduto ciò che afferma lo stesso comandante dell'unità e cioè che anche con il miglior intendimento non si riesce mai a gettare l'ancora due volte nello stesso punto, e che la necessità del secondo ancoraggio fosse

dipesa, sempre secondo quanto detto dall'ammiraglio, dall'allontanamento da Napoli per una breve esercitazione in quel tardo 27 giugno.

2.1.10. La testimonianza dei coniugi Cosenza.

Al fine di risolvere il contrasto tra le dichiarazioni rese da Cosenza Raffaele – secondo cui, lo si ricordi, le fotografie del suo matrimonio, esibite alla PG ed acquisite agli atti, erano state scattate alle 18.00 di quel 27 giugno 80 – e le risultanze degli esami compiute su di esse dagli esperti della Marina Militare – secondo cui due di esse, quelle indicate con il numero d'ordine 11A e 12A del rapporto della DCPD 23.01.93, erano state scattate, in particolare a causa dell'ombra che si scorgeva sul palazzo alla sinistra dei due sposi, alle 20.30 – venivano escussi la moglie del Cosenza, il fotografo e nuovamente il Cosenza.

Questi confermava le dichiarazioni rese nel dicembre 92 e, pur asserendo di non aver memoria esatta dei particolari della cerimonia in chiesa, poneva l'inizio di essa tra le 16.30 e le 17.00. Aggiungeva che era durata più del previsto e che al termine avevano raggiunto, dal Vomero alto ove era sita la chiesa, la Villa Scipione a Posillipo ove era previsto il ricevimento tra le 18.00 e le 18.30. Le foto erano state scattate, quelle sul belvedere dalla Villa ove gli sposi erano stati ritratti da soli, tra le 18.00 e le 18.30. Altre foto, quelle con amici e parenti, erano state scattate più tardi, sotto il tendone ove erano collocati i tavoli del ricevimento. Tutte le fotografie erano state fatte da certo Facchini amico di famiglia (v. esame Cosenza Raffaele, GI 29.09.97).

La moglie, che la precedente volta non era stata escussa, confermava con maggiore precisione di dettagli la ricostruzione del marito. Ricorda infatti che la cerimonia era fissata per le 16.30, ma che ella era giunta con una decina di minuti di ritardo, cosicché la Messa era iniziata tra le 16.40 e le 16.45, nella Cappella Cangiani della Chiesa S.Maria di Costantinopoli al Vomero. Hanno lasciato la Chiesa poco dopo le 18.00; hanno raggiunto la Villa in mezz'ora circa; qui hanno fatto subito le fotografie da soli.

Alla esibizione delle foto, meglio descritte in verbale, afferma con sicurezza che esse sono quelle scattate prima dell'arrivo degli invitati e quindi intorno alle 18.30. Esclude che possano essere state fatte in orario successivo, "cioè con il buio ovvero dalle 20.30 in poi; anche perchè intorno alle 19.00 il tempo cambiò e si levò un forte vento che ci costrinse a restare sotto il tendone ove si svolgeva il ricevimento." Le fotografie erano state

scattate tutte da un fotografo conosciuto da un parente di nome Facchini Luigi.

Dopo la chiusura del verbale rammenta un particolare che fa collocare la ripresa di quelle fotografie certamente prima delle 19.00. A quell'ora, come aveva detto, s'era levato un forte vento e perciò quelle fotografie scattate dopo quell'orario sotto il tendone, mostrano il suo velo nuziale molto mosso; mentre in quelle mostrate il velo è fermo. "Su questo punto il mio ricordo è preciso." (v. esame Cosentino Grazia, GI 29.09.97).

Anche il fotografo, citato, conferma con precisione tutte queste circostanze. Ricorda in particolare quel matrimonio, perchè in quel mese e in quell'anno si congedò dalle Ferrovie di cui era stato dipendente. Le fotografie, sia quelle in chiesa che al ricevimento, erano state scattate tutte da lui. La cerimonia era cominciata alle 16.30. A Villa Scipione erano tra le 18.30 e le 19.00. Le fotografie che gli vengono mostrate erano state scattate prima che cominciasse il ricevimento. Anche quelle allegate al rapporto DCPD 14.07.97 sono le stesse di quelle numerate 11A e 12A. La differenza nei colori dipende dalla elaborazione nello sviluppo. Le foto possono essere state scattate tra le 18.00 e le 19.00 (v. esame Facchini Luigi, GI 29.09.97).

In conclusione può affermarsi che al confronto delle fondate incertezze della relazione Ricci sull'orario delle fotografie del matrimonio Cosentino-Cosenza – che pur con più riserve spostava l'orario delle riprese sin oltre le 20.00 – la precisione delle dette testimonianze non consente di portarlo oltre le 18.30-19.00. Quindi il 27 giugno 80 la certezza che la Saratoga sia rimasta in rada giunge sino a questo orario.

2.1.11. L'intervista del giornalista Claudio Gatti all'ammiraglio Flatley.

Nel numero 49 dell'Europeo apparso nelle edicole tra la fine di novembre e i primi di dicembre del '92, l'ammiraglio Flatley rilasciava al giornalista Gatti una lunga intervista i cui passaggi principali erano i seguenti.

L'alto ufficiale afferma di aver dichiarato nell'esame di questo ufficio di circa un anno prima – mal ricorda, perchè l'atto è di due anni circa prima – che la sua portaerei la sera del 27 e la notte tra il 27 e il 28 era rimasta ancorata in rada. La nave era rimasta esattamente nello stesso punto a partire dalla mattina del 23 giugno fino alla mattina del 7 luglio. Tali circostanze, in vero, contrastano in pieno con le dichiarazioni richiamate; in esse egli affermava esattamente il contrario e cioè che l'unità era arrivata a Napoli il

27, aveva fatto rifornimento ed era uscita per una esercitazione tra la Sardegna e la Corsica tra la sera tardi del 27 e il mattino presto del 28. Nega poi, sempre in contrasto con quanto detto prima che ci sia stata un'esercitazione il 27 o il 28. Gli sembra di aver parlato nella dichiarazione di una fast cruise, che spiega si tratta di un'esercitazione da fermi senza rimuovere l'ancora, in cui l'equipaggio si mobilita e compie tutte le manovre come se la nave dovesse salpare, fast cruise che invece s'è tenuta nel successivo 2 luglio.

Anche queste circostanze non furono assolutamente dichiarate, come attesta il verbale di quell'esame testimoniale; nè da parte dell'ufficio s'è mai equivocato sul significato di fast cruise, come pure s'è sostenuto, asserendo che la fast cruise sarebbe stata malamente interpretata per veloce, mentre sta per "da fermo"; fast cruise equivale cioè a crociera da fermo e non esercitazione rapida e in tal senso è stata sempre intesa.

La precisione che ha dato nelle risposte di questa intervista fa presumere che Flatley questa volta si sia documentato mediante la lettura di documentazione di bordo della portaerei. Continua poi nell'intervista fornendo un'importante precisazione e cioè che la sua portaerei per sistemarsi nella rada di Napoli non ha alcun bisogno di aiuti esterni, come non ne ha per allontanarsene. Aggiunge però che durante la sua permanenza ha necessità di assistenza logistica, per cui è raggiunta da diverse chiatte; chiatte con pezzi di ricambio per gli aerei, chiatte con le vivande, chiatte per l'immondizia. Quanto alla sua presenza a bordo dichiara di aver sempre dormito sulla nave eccetto tre notti, probabilmente i primi tre giorni di luglio, passati con la moglie in un albergo di Ravello.

Quanto ai nastri radar – contrariamente a quanto fin qui emerso – afferma che "qualcuno", non ricorda se l'Ambasciata, la 6^a Flotta o la Navy, voleva sapere se i radar della Saratoga avessero visto qualcosa. A questa domanda fu risposto che non vi era alcunché (che non si aveva nulla) che potesse contribuire a stabilire cosa fosse successo. Sull'intervista alla Cadringer conferma quell'atteggiamento già assunto e cioè che le sue risposte alla giornalista erano solo di spiegazioni sul funzionamento di alcuni degli apparati di bordo.

Anche sui radar lo stesso atteggiamento. Sulla sua unità ce ne sono diversi: "uno che fa sorveglianza di superficie, uno che fa sorveglianza aerea, e poi altri tre con capacità ridotta, che arrivano a vedere solo nelle immediate vicinanze. Di solito nessun radar rimane acceso, a meno che non si faccia manutenzione. In quel caso i radar sono accesi ma a capacità ridotta". Alla domanda se fossero accesi o spenti, risponde ora di non ricordare. "So solo che nel caso fossero stati accesi, non sarebbero

comunque stati in grado di vedere lontano, perchè operavano a capacità ridotta ai fini di manutenzione. E probabilmente non c'era nessuno davanti ai loro schermi”.

Di nuovo poi la modificazione solita. Contestatogli che alla Cadringer aveva detto di aver visto “intenso traffico aereo a sud di Napoli”, testualmente ribatte “quello che mi ricordo di aver detto è che se i radar fossero stati accesi, probabilmente avrebbero visto il traffico aereo di quella zona, solitamente piuttosto intenso”.

Sui nastri, quindi, è lui stesso che premette che sulla questione c'è una incomprensione di fondo. La Saratoga, essendo una nave degli anni 50, non aveva un sistema di registrazione automatico di tutto ciò che appariva sugli schermi radar come quelli di cui sono dotati unità più moderne. L'unica registrazione che veniva effettuata era quella dei parametri di funzionamento dei radar e pertanto c'erano solo nastri di registrazioni di quei parametri.

Precisa che nei Paesi alleati ed amici la portaerei abbassa la guardia. La protezione spetta a costoro. E l'unica preoccupazione che permane è quella di attentati terroristici. L'unità in queste situazioni non è nemmeno sorvegliata dagli E2C di ricognizione.

Quanto alle “stranezze” del libro di bordo, sostiene la tesi della tenuta di una bella e di una brutta, per motivi di leggibilità. A parte il caso dei cinque turni di seguito scritti dalla stessa mano, ci sono sedici casi di due turni di seguito e uno di tre turni scritti dalla stessa mano. Anche la direttiva Opnav 3100.7 che espressamente raccomanda la compilazione di una singola copia del libro di bordo ed espressamente detta “il sottufficiale di turno deve riempire il modulo del libro di bordo in modo leggibile, descrivendo ogni evento nel momento in cui accadde” valeva per la brutta copia. D'altronde quella stessa direttiva, afferma l'ammiraglio, “dice che l'operazione di ricopiatura in bella non è richiesta ma non dice che è vietata”. Sul serbatoio, rinvenuto nei pressi dei relitti del DC9, conclude che se ne sganciano diversi; nella sua esperienza anche due o tre a semestre.

2.1.12. La seconda testimonianza dell'ammiraglio Flatley.

Di fronte ad una tale situazione di contrasto si decideva, come già accennato, una nuova commissione rogatoria per un ulteriore esame dell'ammiraglio Flatley. Escusso nel dicembre del 92, l'alto ufficiale modificava buona parte delle dichiarazioni del dicembre 90.

Nella deposizione di questa seconda rogatoria l'ammiraglio

sostanzialmente ritratta le prime dichiarazioni e colloca quella sosta a Napoli, durante la quale fu compiuta un'esercitazione nel Tirreno, in data successiva di qualche settimana, a luglio od agosto di quell'80; aggiungendo che invece in quel periodo di due settimane, tra giugno e luglio, di sosta nel capoluogo campano, non vi fu alcuna esercitazione, né NATO né della Marina USA. Quanto al ricordo della manutenzione dei radar, non gli appare significativo, perché ogni volta che si sosta in un porto – ovviamente di alleati od amici – si provvede ad operazioni del genere. Anche la circostanza di rilievo che aveva ricordato in quelle prime dichiarazioni, cioè la richiesta che gli era venuta da un Comando superiore di trasmettere le registrazioni dei radar, viene in questa deposizione annullata, giacché rifacendosi a quanto aveva riferito l'ufficiale esperto in radar, a quel tempo le apparecchiature radar di cui era dotata la portaerei non consentivano la registrazione. Ricorda comunque che dopo l'incidente di Ustica vi fu un'inchiesta ed afferma che nell'ambito di essa potrebbe essere stata, nei confronti di quelle unità che già disponevano di apparati di registrazione, rivolta la richiesta dei nastri radar.

Quanto al mutamento delle sue dichiarazioni tra il 90 e il 92, l'ammiraglio si giustifica asserendo che le prime, quelle rese alla giornalista italiana, non erano state assolutamente preparate e si basavano solo sui ricordi di fatti di un decennio prima, ricordi di manovre, quelle compiute nel Mediterraneo, ripetitive e di normale amministrazione. Al presente invece egli aveva avuto modo di prepararsi consultando documenti del tempo.

L'ammiraglio, in questa occasione, risponde anche sul diario di bordo, cioè sullo Ship's Deck Log, e sulla "stranezza" delle annotazioni tra il 27 e il 28 giugno 80. Non trova una spiegazione al fatto che una stessa mano sembra aver compilato cinque turni di seguito. Rileva soltanto che tre giorni dopo e quattro giorni prima appare una stessa grafia per due turni di seguito. "Posso solo dire che è una coincidenza che cinque turni siano scritti dalla stessa persona il giorno in questione. Capisco che dà luogo a perplessità, ma è semplicemente un caso. Non ho una risposta migliore... . Era un giorno particolare, il giorno sbagliato suppongo, ma non ci ho fatto caso quando ho firmato il diario, perché ci ero abituato".

Anche sulla questione che nella mid-watch di quella notte manchi il rilevamento del valore di head bearing, l'ammiraglio non sa dare una spiegazione. "Non ho una spiegazione, a meno che non fosse leggibile alla persona che lo ricopiò. Normalmente il guardiamarina non omette di scrivere quel valore." "La nave è ancorata, ci sono circostanze in cui non si riesce a prendere i rilevamenti?" A questa domanda risponde il comandante Mangold con precisazioni che però non danno una risposta esatta alla questione.

“Potrebbe essere una spiegazione. Io stesso ho fissato i punti di rilevamento e c’è un problema riguardo al faro dei frangiflutti. Ho saputo che a Napoli hanno fatto dei lavori sui frangiflutti. Noi abbiamo una carta recente e il faro è più lontano rispetto alla sua posizione all’80. Oggi i punti di rilevamento daranno una posizione meno precisa di allora ... noi abbiamo controllato soltanto il primo giorno, quando la nave è entrata in rada, per essere sicuri che l’ancoraggio a Napoli fosse un X-ray”. Le dichiarazioni continuano, ma non danno spiegazione perché quella notte, a differenza di tutte le altre notti non fu rilevato quel valore di bearing. Solo Flatley aveva tentato di darne, asserendo che vi erano, non precisa però quando, talmente tante informazioni che l’“Head Bearing” non fu indispensabile per assicurare la validità di questo rilevamento (v. esami Flatley James e Mangold Thomas, in commissione rogatoria Washington 09.12.92).

E’ invece da presumere, considerato che le prime dichiarazioni dell’ammiraglio Flatley – il fatto da lui stesso asserito, che non fossero state preparate, potrebbe essere un valore positivo, e non negativo come egli ritiene - sono sicuramente quelle più conformi a verità – nei tempi successivi possono essere intervenuti ripensamenti o pressioni, comunque ci sono stati dei ridimensionamenti – che anche se alcuni impianti radar fossero in manutenzione, altri siano rimasti in funzione per una primaria necessità di sicurezza della portaerei, che anche se si trovava, nel porto di un Alleato, era sempre in un’area “calda” e a rischio, come dimostrato dai pedinamenti quasi a vista dei sommergibili sovietici.

Da questi radar in funzione l’ammiraglio ha ricevuto i dati sull’intenso traffico a Sud. Di questi radar sono state chieste ed inviate le registrazioni del cielo sul Tirreno di quella sera. Lo stesso Tinkham aveva riferito che a quel tempo l’apparecchiatura di registrazione già esisteva, ma che essa non veniva tenuta in funzione di continuo ma solo all’occorrenza (v. esame Tinkham Ralph D., in commissione rogatoria USA, 03.12.90).

2.1.13. La testimonianza di Corrado Fioretto della Capitaneria di porto di Napoli.

Da ultimo sulla posizione della Saratoga potrebbe essere di interesse la testimonianza di Fioretto Corrado. Costui che ha prestato servizio presso l’ufficio Tecnico della Capitaneria di porto di Napoli in qualità proprio di addetto agli ormeggi ed ai disormeggi delle navi dal maggio 79 al marzo 92, riferisce, basandosi su una memoria non comune, i movimenti della portaerei

statunitense.

Egli dopo aver descritto le procedure in genere che dovevano essere osservate dalle navi che chiedevano l'ormeggio sia in porto che in rada, si sofferma in particolare sulla portaerei in questione. La Saratoga, come d'altra parte le navi da guerra in genere di bandiera statunitense, allorchè si trovava in prossimità di Napoli, avvisava via radio un particolare ufficio americano chiamato Fleet Line, ubicato all'interno del porto, all'altezza del molo 5, che a sua volta riferiva all'ufficio Tecnico della Capitaneria l'ora esatta di arrivo. La Saratoga non poteva, a causa delle sue dimensioni, attraccare alle banchine; ormeggiava perciò in rada; il suo punto di fonda era solitamente l'X2 all'altezza di Santa Lucia. Allorchè entrava in rada, essa, come tutte le altre navi da guerra, veniva controllata da una motovedetta della Capitaneria di porto, che accertava gli indici di inquinamento atmosferico cagionato dalle attrezzature di bordo. Questa motovedetta comunicava, a cadenze di trenta minuti, con Compamare, e tutte le operazioni da essa compiute venivano trascritte sul libro di bordo.

All'atto del disormeggio le navi da guerra statunitensi avvisavano il Fleet Line – ove operavano militari statunitensi di origine italo-americana, che perciò parlavano con facilità l'italiano – che a sua volta riferiva a Compamare. Compamare d'altra parte riceveva la notizia del disormeggio dalla motovedetta, che non solo comunicava l'operazione, ma ne dava anche conferma. Tutte le operazioni riferite a Compamare erano trascritte sul registro degli arrivi e partenze. Nell'ambito di dieci minuti dalla trascrizione Compamare comunicava l'ora esatta della partenza all'ufficio Operativo della Marina Militare.

Il Fioretto nella sua qualità di addetto agli ormeggi e ai disormeggi, provvedeva alle trascrizioni di cui sopra sul detto registro. Il registro aveva durata annuale e giornalmente vi venivano registrati arrivi e partenze sui rispettivi fogli. Il nostro in quel periodo – dal maggio 79 al 92 – faceva il turno di notte, montando alle 20.00 e smontando alle 08.00 del mattino successivo. Questo turno era articolato su tre impiegati, per cui prestava il servizio una notte ogni tre. La sera della “disgrazia” egli non era di turno. Questo ben lo ricorda, perchè le “disgrazie” cioè gli eventi particolarmente gravi, gli si imprimono nella memoria – come il terremoto dell'Irpinia – e ne rammenta data, circostanze e anche eventi connessi.

Non essendo stato al lavoro la notte di quel 27 giugno, egli è sicuro di aver prestato servizio o il 28 o il 29 immediatamente successivi. E ricorda questa sera immediatamente seguente, perchè nel corso di essa fu raggiunto dai capirimorchiatori che in genere gli portavano il caffè in ufficio ad inizio turno – i rimorchiatori erano attraccati al molo dell'Immacolata, accanto alla

sede dell'ufficio Tecnico – e quella sera gli riferirono di essere stati inviati sul luogo di caduta del velivolo. In quella occasione fu rilevata ? Fioretto rammenta di avere egli in prima persona commentato in tal senso ? l'assenza degli americani e il danno che ne era derivato ai soccorsi, dal momento che essi disponevano di mezzi largamente superiori e quindi avrebbero potuto dare ausilio di maggiore efficienza. Il commento del Fioretto, come l'implicita conferma dei capirimorchiatori, – è questo il passaggio di maggior rilievo – derivava dal fatto che egli era a conoscenza che la Saratoga alla data del disastro non era più a Napoli, avendo ricevuto dalla motovedetta data e orario di partenza. Del fatto dell'assenza da Napoli è sicuro così come che essa era avvenuta in giorni immediatamente precedenti l'incidente aereo; è solo incerto tra 26 e 27 di giugno. Così come è certo dell'orario e cioè le ore 00.45. Alle 01.00 avvisò l'operativo del Comando della Marina Militare sulla linea militare al numero 2717. Di ritorno, a brevissima distanza di tempo, sempre sulla linea militare riceveva telefonata del predetto operativo, che così si assicurava che la notizia del disormeggio provenisse da Compamare.

Esibito al teste il registro arrivi e partenze dell'80, in giudiziale sequestro, egli ha rilevato, attraverso la sua sigla, sue presenze il 22, 25, 28 giugno e 1° luglio 80. Ragion per cui la conversazione con i capirimorchiatori dovrebbe essere avvenuta la sera del 28 e la partenza della Saratoga nelle prime ore del 26. Egli riconosce, al 25 giugno, la sua firma lì ove “smarca” alle 21.40 il postale Carducci in partenza per Palermo. Osserva poi che laddove “ricordo di aver trascritto l'avvenuta partenza della Saratoga, si evidenziano cancellature rendendo impossibile ogni eventuale riscontro. Alla data del 01.07.80, dove risulterà montante alle ore 20.00, in corrispondenza della pagina relativa alla partenza della Saratoga, noto che la scritta in rosso, dove si evidenzia tra l'altro la cancellazione della sopraccitata nave, non è di mio pugno così come non lo è l'annotazione a matita del rimorchiatore “Meridiano” rientrato alle ore 02.00 del giorno successivo. Alla data del 6.07.80, a mia firma, non riconosco quanto scritto in rosso relativamente alla Saratoga. Faccio presente che era categoricamente proibito agli operatori l'uso della penna rossa per la compilazione del registro... la mia interpretazione, in relazione alla partenza della Saratoga, così come si evidenzia dal simbolo W, è incompleta dell'ora da parte di Maridipart Napoli”.

Il teste ricorda, da ultimo, che nel 92 o 93 l'allora comandante del porto ammiraglio Gallerano o Gallarano, che stava ricercando il personale in servizio al tempo dell'incidente di Ustica, per presentare la relativa lista all'AG, gli aveva chiesto se rammentasse la presenza della Saratoga nella

rada di Napoli quel 27 giugno 80. Aveva risposto che quella portaerei era partita alcuni giorni prima, anche perchè egli stesso l'aveva messa in uscita, e che comunque il fatto poteva essere verificato sul relativo registro. (v. esame Fioretto Corrado, GI 06.02.97).

Il ricordo del teste, animato dal desiderio di dar contributo alla ricostruzione dei fatti, è però contrastato da circostanze appurate con certezza. La Saratoga quel 27 giugno, di sicuro almeno fino al pomeriggio tardo, è stata in rada. E quindi l'uscita dalla rada potrebbe essere avvenuta solo dopo quell'ora e non prima cioè il 26. La memoria del Fioretto, che pure per alcune circostanze si mostra lucida, diviene di certo non credibile quando narra della sposa che attende per più tempo sul molo per imbarcarsi sulla Saratoga, ove avrebbe dovuto trascorrere la sua luna di miele.

3. L'attività volativa.

Contrariamente a quanto affermato nell'ormai famoso documento Cincusnaveur, emesso nell'immediatezza, con ogni probabilità su sollecitazione del Working Group e del 2° Reparto che a contatto di gomito lavorava con esso – e cioè che quella sera all'ora dell'incidente la 6^a Flotta non aveva alcuna nave nè aereo operanti nel Mar Tirreno; e che per di più non vi era stata alcuna perdita di aerei da portaerei della stessa Flotta o basati a terra - sono emerse più attività di volo prima durante e dopo l'incidente nel Tirreno e in particolare in aree prossime a quella dell'evento. Attività riconducibili a volte chiaramente alla Forza Aerea e all'Aviazione di Marina degli Stati Uniti; altre presumibilmente a velivoli libici; altre ancora non identificate, poiché prive di SIF, ma con caratteristiche di volo da piattaforme in mare, con ogni probabilità americane o francesi. Quanto a quelle individuate si devono separare, sulla scorta di una distinzione formulata in risposta alle rogatorie verso gli USA, una volta esclusi i civili e presi in considerazione solo i velivoli militari, quelli armati da quelli non armati. Per quelli non individuati si può soltanto dire che siano con funzioni belliche, in ispecie di caccia, quelli che volano a velocità molto alte, come si può dire con sufficiente certezza che siano imbarcati quelli che la detezione radar vede alzarsi od abbassarsi in aree di alto mare.

A parte quelli non armati da carico o supporto tutti i restanti individuati o la cui presenza è certa o probabile, devono ritenersi armati; come quelli in esercitazione in concomitanza dell'evento; quelli di scorta ai C141 Starlifter e ai C5 Galaxy, che arrivano il 28 successivo al disastro al

Cairo, i giganteschi aerei da trasporto che precedono il trasferimento di quelli da guerra e trasportano il materiale necessario alla costruzione della base e al funzionamento autonomo di un aerodromo militare; quelli che secondo Coe pattugliavano continuamente il Tirreno per impedire le penetrazioni libiche - macchine libiche e piloti del Patto di Varsavia - in quel mare; quelli che dovevano continuamente far caccia antisommergibile alle unità subacquee sovietiche, che in quel periodo erano quattro: una della classe Victor nel Mediterraneo occidentale; una della classe Echo 2° nello Ionio – Canale di Sicilia; una della classe Tango nel canale di Sardegna; una della classe Foxtrot nel canale di Creta.

Un'attività quindi a dir poco intensa e gravosa, propria di una Potenza che s'è fatta carico della tutela dell'intera area mediterranea; attività di certo che rende inattendibile il messaggio in questione, secondo cui ogni attività era cessata sin dal primo pomeriggio, dimenticando quella, sempre militare riservata o segreta, di certo armata e quella di routine, che ben poteva essere di esercitazione non armata, ma doveva esserlo se di osservazione ed eventuale contrasto di attività di forze armate ostili. Come rende inattendibile la nota Atwood del 15 maggio 89 ove si esclude che vi fossero aerei dell'USAF in volo al momento dell'incidente di Ustica, e si sottolinea che non vi è disponibilità di registrazioni radar relative al traffico aereo nel Tirreno per il 27.06.80. Precludendo così ogni possibilità di accertare voli che avevano toccato quell'area del Tirreno comprensiva della zona del disastro, a mezzo specialmente del monitoraggio radar della portaerei o del suo picchetto, osservatorio primario su quel cielo. Nota con la quale si dà meticolosamente conto dell'attività degli aerei imbarcati sulla Saratoga, che però dopo ventuno sortite dalla base aeronavale di Sigonella nel giorno 27.06.80, alle 16.18 avrebbero cessato ogni operazione.

Riguardo al trasporto e impiego di missili aria-aria – continua la Atwood -, i registri primari della Marina USA documentano che non vi è stata “nessuna prova su banco (captive test) né alcuno sparo da parte degli squadroni aerei della USS Saratoga né da parte di nessun altro squadrone della 6ª Flotta nei giorni tra il 26 ed il 28.06.80”. In tal senso anche i registri del 7555° “Squadrone di addestramento tattico” di Decimomannu; che infatti attestano che non ci sono stati voli di aerei appartenenti alla Marina USA da questa base sarda né è stato fatto alcun uso del poligono di tiro per missili aria-aria di Capofrasca in quel 27 giugno. Le registrazioni indicano anche che le operazioni giornaliere di volo da parte di elementi del Quartier Generale dell'Aeronautica USA in Europa (USAFE) a Decimomannu erano state portate a termine per le 17.00L. In conclusione i velivoli operativi statunitensi sul Tirreno dalle 17.00L in poi erano tutti fermi a terra nelle

varie basi.

Questa conclusione di non operatività si pone in un certo senso in contrasto con quelle prime dichiarazioni rilasciate proprio dall'ammiraglio James H. Flatley comandante della Saratoga, che nel luglio 90 aveva affermato che gli addetti ai radar della portaerei la notte del 27.06.80 avevano notato “un traffico aereo molto sostenuto nell'area di Napoli, soprattutto in quella meridionale; sul radar abbiamo visto passare moltissimi aerei”.

Ma la nota della Difesa USA del maggio 89 attesta perentoriamente che “nessuna registrazione verbale o radar riguardo a traffico aereo nel mar Tirreno per il pomeriggio sera del 27.06.80 è attualmente disponibile. Le procedure in uso al tempo richiedevano che registrazioni di questa natura venissero conservate solo per 24 ore, a meno che circostanze inusuali richiedessero un periodo più lungo. L'assenza dei registri indica che non era stato rilevato nulla di anormale. Le navi in porto sono obbligate a spegnere il sistema radar; quindi, la maggior parte delle navi della 6^a Flotta non erano in grado di monitorare il traffico nelle zone in cui erano attraccate.

A quest'ultimo proposito, ossia sulla indisponibilità e pertanto sulla irrilevanza delle registrazioni radar della portaerei USA a Napoli, non si comprende allora quale fosse l'interesse dei superiori gerarchici del comandante della Saratoga ad acquisire i nastri di registrazione radar della portaerei nei giorni successivi all'incidente di Ustica, come venne testimoniato proprio dall'ammiraglio Flatley “ci limitammo a riesumare i nastri con le registrazioni radar e li trasmettemmo ai superiori ... mi è stato detto che i miei superiori erano interessati all'esame delle registrazioni radar da noi effettuate quella notte”.

Né si possono comprendere, a meno che non si ritengano strumentali, le indicazioni della nota del 15.05.89 che attesta che al tempo le registrazioni venivano sì compiute, ma conservate solo per ventiquattro ore, a meno che circostanze insolite non rendessero necessario un periodo più lungo, e che le navi in porto sono obbligate a tener chiusi i loro sistemi radar. (v. nota Donald J. Atwood 15.05.89).

Appaiono perciò evidenti contraddizioni tra la prima e le successive dichiarazioni di Flatley, così come tra queste ultime e la nota del Dipartimento della Difesa, su registrazioni e conservazioni ed esibizione delle stesse.

3.1. Il primo accertamento della presenza di un velivolo della US Navy.

Ma non solo queste contraddizioni. Con il progredire dell'inchiesta, in particolare dalla trascrizione delle registrazioni tra diversi siti dell'Aeronautica Militare emerge invece una situazione ben diversa da quella dichiarata – sempre che non ci si fermi a quella formale e inaccettabile limitazione, per effetto della quale si prende in considerazione solo il punto e l'attimo dell'incidente. Ad ore 18.35Z, poco più di venti minuti prima del disastro appare in una conversazione tra Roma-Ciampino e Catania un Navy, un velivolo cioè della Marina degli Stati Uniti. Roma chiede a Catania “senti il Navy che fa?” e Catania risponde che è decollato proprio in quel momento e cioè ai 35'. Gli interlocutori s'accordano subito dopo su uno stimato su Reggio ai 50', e danno, in una successiva conversazione due minuti dopo, anche la sigla di questo velivolo ovvero Navy 61206. Tre minuti più tardi s'accordano per separarlo da un altro volo, con il quale coinciderebbe sull'ora nell'area di Reggio, collocandolo a 170 ovvero a quota 170 centinaia di piedi.

Ad ore 18.52Z conversazione diretta tra Roma-Ciampino e questo Navy. Il velivolo statunitense comunica che ai 50 aveva superato il Romeo-Charlie-Alpha, e ciò a 160 di quota. A richiesta di quale fosse lo stimato di Caraffa, risponde agli 07, ricevendo autorizzazione anche per la discesa a 100 e invito a contattare Lamezia su 118.8. Ad ore 18.54Z il velivolo americano ha una brevissima conversazione con Marsala cui dice d'essere Charlie 12 Sigonella e cioè November 61206, confermando Reggio Calabria alle 19.00Z. Ad ore 18.58Z Roma-Ciampino colloquiando con Lamezia chiede al sito calabrese se il Navy fosse con loro ricevendone risposta affermativa. Ad ore 19.28Z Roma dice a Lamezia di farsi dare dal Navy al momento in cui lascia Lamezia il livello voluto e lo stimato di Caraffa, giacchè Ciampino non lo sente quando è basso. Lamezia risponde che quell'aereo sta facendo la seconda procedura e, se ne fa una terza, in esito lo autorizza a Caraffa. Nel frattempo gli chiede la sigla e il livello. In una successiva telefonata, due minuti dopo, Roma chiede se sta ancora a terra e Lamezia risponde che non sta atterrando bensì sta facendo delle prove, dei passaggi; al momento è al finale di un passaggio; farà poi un altro avvicinamento, dopodiché andrà via; impiega quattordici minuti ogni avvicinamento. Ad ore 19.31Z Lamezia informa Roma che il velivolo in questione ha lasciato Caraffa in quel momento, e ne richiede la clearance. Ad ore 19.37Z c'è l'autorizzazione da parte di Roma per inserimento Caraffa livello 150 destinazione Sigonella via Reggio Calabria; ha lasciato Caraffa, sta facendo un ultimo avvicinamento che finirà ai 50 e poi ritornerà a Sigonella. Ad ore 19.58Z Roma contatta direttamente il Navy per chiedergli

il livello e conferma dello stimato per Caraffa agli 05'. Avuta risposta positiva lo invita a contattare Catania su 120.7. Ad ore 20.02Z Roma contatta Catania, riferendo che il Navy ha un fix di Ciampino rotta standard, sale e mantiene 200, soggetto al Navy - frase di cui non s'è inteso l'esatto senso, ma ben potrebbe interpretarsi come soggetto alla guida, ovviamente radar, della Marina statunitense. Ad ore 20.03Z chiamata di Ciampino per un sito non identificato, ove si menziona il Navy, ma non si comprende a quale proposito.

Ad ore 20.05Z comunicazione tra due siti non identificati di cui però l'X1 dovrebbe essere Roma. Questo X1 chiede se il Navy ha lasciato Reggio, ricevendo risposta negativa dal secondo sito, che comunque segue quel velivolo sul radar, collocandolo in quel momento a 30 miglia circa a Nord-Est di Reggio. Ad ore 20.15Z Catania avvisa Roma che il Navy ha lasciato Reggio in quel momento.

Questo velivolo è incontrovertibilmente un aereo della Marina degli Stati Uniti. E' in volo al momento del disastro, giacchè è sicuramente decollato intorno ad ore 18.35Z e a 20.15Z ha lasciato Reggio per dirigersi verso Sigonella aeroporto di destinazione. E' un C12 cioè Navy 61206. Sta facendo esercitazioni giacchè fa prove di passaggi cioè avvicinamenti sull'aeroporto di Lamezia. Secondo perito di parte civile, ing. Jorno, che aveva consultato documentazione statunitense, questo velivolo era un Beechcraft VC12B Super King Air matricola BJ16 registrato dalla US Navy con la matricola 61206, nel periodo 77/78.

In considerazione di queste risultanze e di quanto affermato sino ad allora dalle autorità degli Stati Uniti, si richiedevano mediante commissioni rogatorie nuovi accertamenti. In particolare con la rogatoria del 29.10.91.

Sul punto rispondeva il Sottosegretario alla Difesa Wolfowitz, affermando di aver effettuato un'indagine su tutta la documentazione disponibile originata dalla base aeronavale di Sigonella sul 27 giugno 80. Così testualmente sul velivolo con contrassegno Navy 61206: "era quasi certamente un UC129, King Air, aereo da trasporto, bimotores, turboelica, assegnato alla base aeronavale di Sigonella. Non è dotato di armi e non è stato mai modificato per portare armi di nessun tipo. Il numero dell'aereo è BUNO 16206. L'aereo è decollato alle 15.24 ore locali ed è rimasto in volo per 2,4 ore. E' decollato di nuovo dalla base aeronavale di Sigonella alle 20.34 ore locali (24 minuti prima della caduta del velivolo Itavia) per un ulteriore volo di 2,4 ore. Data l'autonomia dell'aereo, non è possibile che arrivasse sul luogo della caduta in 24 minuti".

In questa lettera il Sottosegretario Wolfowitz risponde anche sulla questione della presenza di traffico intenso militare, ribadendo la risposta del

maggio 89 formulata dal Vice-segretario Atwood contenente tutte le informazioni a disposizione del Governo degli Stati Uniti, e cioè per quanto concerne gli aerei - sulla portaerei già s'è detto nella parte relativa - che il gruppo di volo, imbarcato sulla portaerei Saratoga aveva effettuato quel 27 giugno 21 uscite dalla base aeronavale di Sigonella. L'ultimo degli aerei della Saratoga era atterrato alle 16.18 ora locale, ovvero tempo prima del disastro. Quanto all'Aeronautica Militare degli Stati Uniti, non v'era alcun aereo di nessun tipo appartenente ad essa in volo in zona (v. nota Paul Wolfowitz 04.12.91).

E' evidente che le informazioni fin qui individuate sono fortemente in contrasto con altre notizie acquisite agli atti ed in particolare con il noto messaggio di Cincusnaveur che, nell'80 precisava che "non operavano nel mar Tirreno navi o velivoli della 6^a Flotta USA". Tali contrasti alimentano ancor più il dubbio che la sera dell'incidente fossero presenti velivoli americani e pongono in evidenza, nonostante l'intento di rispondere ai quesiti delle rogatorie, le rilevanti difficoltà nel rapporto di collaborazione con gli Stati Uniti d'America. Resta comunque provato che un velivolo statunitense, nonostante la distinzione accampata tra velivoli armati e non armati, fosse in quel periodo di tempo in volo e addirittura si esercitasse.

3.2. La presenza del "Juliet Mike 169".

Sempre dalle trascrizioni delle registrazioni di comunicazioni tra siti dell'Aeronautica Militare è emerso che altro aereo statunitense lascia il territorio italiano a breve distanza di tempo dal disastro. Si tratta del "Jimmy 169", che appare per la prima volta in una conversazione tra Roma-Controllo e Catania ad ore 19.16Z. Catania riferisce di avere Jimmy 1-79 (probabile errore del controllore) per l'"accesa" cioè in procinto di decollo. Ad ore 19.24Z Roma chiede a Catania di interpellare il Juliet Mike su una determinata rotta, e via Reggio Bianca 26, Ambra 1, Elba. Nella successiva telefonata ad ore 19.26Z Catania comunica a Roma che il velivolo in questione non accetta la rotta proposta. Al che Roma risponde che in tal caso resta al suolo dal momento che vi è un Itavia che ancora non è atterrato e non si sa dove sia. Ad ore 19.27Z arriva la clearance con l'autorizzazione a Torrejon (e non Torre Jonne come erroneamente trascritto) via Bianca 20, Delta Whisky 23. Ad ore 19.31Z Roma dice di non avere Jimmy 169. Ad ore 19.32Z Roma chiede a Catania qual è il piano mancante e il sito siciliano risponde che è Jimmy 169, che deve andare da Sigonella a Leso (nuovo

errore nella trascrizione) cioè Lima Echo Tango Oscar - che è la sigla dell'aeroporto spagnolo di Torrejon, dove è situata una base statunitense; nde - con dettagli sul livello, lo stimato e la rotta.

Ad ore 19.39Z Catania comunica che quel velivolo è decollato ai 35' e si troverà a Palermo ai 55'. Seguono contatti diretti tra Roma-Controllo e il velivolo, principalmente per determinare il livello del volo. Questo Juliet Mike 169 in conclusione è un velivolo che chiede di decollare senza un piano di volo e pretende di ottenere la clearance solo dopo alcune questioni sulla rotta. Di questo velivolo si fa menzione nel registro dell'IC di Marsala.

Richieste notizie su di esso con la medesima rogatoria agli Stati Uniti che per il Navy 61206, con la stessa risposta il Sottosegretario Wolfowitz ha riferito che il velivolo con il contrassegno JM169 "era quasi certamente un CT-39 Sabreliner commercializzato sul mercato, aereo da trasporto assegnato al Fleet Support Logistic Squadron (VR-24), che, secondo la documentazione della Marina degli Stati Uniti, iniziò il volo alle 19.35 ora locale anzichè alle 19.30Z e rimase in volo per 4,1 ore". La Difesa americana si preoccupava inoltre di specificare che quel velivolo non era mai stato modificato per portare armi e che, essendo da trasporto, non poteva essere armato. Sottolineava inoltre che il numero d'identificazione del velivolo, cioè nr.159362, era ancora in dotazione al VR-24 di Sigonella che continuava ad usare il segnale di chiamata Juliet Mike. La nota del Sottosegretario americano concludeva: "il piano di volo è stato distrutto molto tempo fa, per normali procedure militari".

Certo potrebbe apparire contraddizione tra le due versioni. Mentre la prima individua questo JM169 come velivolo militare da trasporto diretto a Torrejon (Spagna), la seconda lo descrive come velivolo di base a Sigonella che, decollato alle ore 19.35, rimane in volo per circa quattro ore. A proposito di entrambe le versioni, a prescindere dal contrasto rilevato, appare comunque strano che la traccia in questione non risulti individuata dai siti radar di Siracusa, Marsala e Licola.

Al fine di acquisire elementi che potessero chiarire i dubbi sull'effettiva attività volativa dell'aereo è stata svolta istruttoria sulla base USA di Sigonella, sede del 41° Stormo dell'AM. Istruttoria che, tuttavia, non ha consentito l'acquisizione di ulteriori informazioni sulla missione eseguita quella sera dal velivolo da trasporto statunitense, giacchè l'ufficiale italiano interpellato non risponde, stimando la materia coperta da segreto militare. (v. rapporto DCP, 04.12.91).

Nonostante la distinzione che viene posta dalle autorità statunitensi tra velivoli armati e quelli disarmati, resta che altra attività militare, da base in Italia verso la Spagna, viene posta in essere a brevissima distanza dal

disastro da aereo la cui partenza appare non programmata, perchè senza piano di volo; urgente perchè con richiesta di clearance immediata; che tocca aree del basso Tirreno nelle quali si presumeva fosse precipitato il velivolo.

3.3. I velivoli P-3C.

Nella predetta nota Wolfowitz si aggiunge che anche altri tre velivoli P-3C da ricognizione marittima erano decollati dalla base aeronavale di Sigonella ed erano rimasti in volo la sera del 27 giugno 80. Il primo aveva lasciato Sigonella alle ore 14.35 ora locale ed aveva effettuato una missione di routine di 10.5 ore di pattuglia antisommergibili. Al momento della caduta del DC9 Itavia era in volo al Sud della Sicilia, oltre 50 miglia nautiche dal luogo dell'incidente. Il secondo era decollato alle 19.10 ora locale, era rimasto in volo per 48 minuti ed era atterrato approssimativamente un'ora prima del verificarsi della caduta. Il terzo era decollato alle 22.00 ora locale, oltre un'ora dopo l'incidente, ed aveva effettuato una missione di routine di 10.4 ore di pattuglia anti-sommergibili a Sud della Sicilia.

L'estensore della nota così concludeva la nota “riassumendo... devo ribadire che quest'ultimo esame della nostra documentazione indica che i cinque velivoli – e cioè oltre i tre P-3C, il Navy 61206 e il Juliet Mike 169 - sopraccitati della Marina degli Stati Uniti erano in volo la sera del 27 giugno 80. Erano tutti aerei da trasporto o da ricognizione”. Si afferma qui la distinzione tra queste due categorie e le restanti, più propriamente con funzioni belliche, che però non coincide con la distinzione tra velivoli armati e non armati.

In effetti l'aeroporto di Sigonella era all'epoca, ed è, sede di base NATO e nell'80, come ora, era adibito all'atterraggio ed al decollo di aerei militari italiani, statunitensi e dell'Alleanza Atlantica. Dalla trascrizione delle registrazioni tra diversi siti dell'AM emerge che il 27.06.80, erano in volo velivoli denominati “P/3 Orion”, quadrimotori della Lockheed in uso alla Marina americana per il pattugliamento marittimo anti-sommergibile.

In una missiva del 29.11.88, relativa all'attività dei velivoli stranieri il 27.06.80 redatta dalla 3^a Regione Aerea ed indirizzata allo SMA - Segreteria particolare S.C.S.M. si pone in evidenza che il CRAM di Marsala, in diversi orari, alle 02.45Z, 14.03Z e 22.10Z aveva avuto un contatto radio/radar con tre velivoli P/3 americani (la cui missione consisteva nell'eseguire un raid chiuso Sigonella-Sigonella) che durante la fase di rientro avevano chiesto assistenza alla navigazione.

Quindi aerei militari, sicuramente armati, in volo all'ora dell'incidente.

3.4. La presenza del velivolo “JM125”.

A seguito della perizia fonica Ibba-Paoloni disposta nel luglio 96, emergeva una circostanza di interesse dalla trascrizione della bobina 2°, contenente la comunicazione delle ore 19.45Z intercorsa tra un velivolo “JM125” e la sala operativa di Marsala. Dalla conversazione si evince che l’aereo era in volo per Catania. Ma su tale velivolo non sono apparse altre evidenze oltre a questa conversazione, né i competenti organi americani sono stati in grado di riferire notizie precise e certe su di esso, sicuramente militare.

Su questa attività volativa, di cui si deve sottolineare l’orario di poco successivo alla perdita di contatto con il DC9 Itavia, s’è provveduto a verificare la presenza in un’eventuale relativa traccia sulle “THR” di Marsala; però con esito negativo.

Ma ciò sembra valere in linea generale; si può cioè affermare che tutti i voli JM - di cui si è avuta conoscenza nel corso dell’inchiesta - non risultano esser mai stati inizializzati dagli operatori radar e pertanto non appaiono sulle THR. E quand’anche risultassero sulle THR, sarebbero solo teoricamente individuabili, ma non identificabili, perché la sera dell’incidente nessun velivolo militare dà risposta al “SIF2”.

3.5. La traccia Alfa Juliet 421: i velivoli C141 USA impiegati per un ponte aereo con l’Egitto nel giugno 1980.

L’interesse sui velivoli C141 scaturisce da evidenti riferimenti tratti dalle conversazioni telefoniche tra enti e siti radar dell’AM. In particolare, dalla conversazione telefonica delle ore 22.22Z del 27.06.80, bobina D - canale 14 di Martina Franca - tra il capitano dell’AM Patroni Griffi, capo sala operativa del 3° ROC di Martina Franca ed il maresciallo Acampora della sala operativa del 22° CRAM di Licola, di cui già più volte s’è detto.

Accertato nel 96 che quella conversazione telefonica era intercorsa tra la sala operativa del SOC e l’utenza del capo controllore di Licola, la richiesta di Patroni Griffi presenta molteplici significati che non hanno mai trovato una spiegazione sia nel materiale documentale che nelle varie dichiarazioni rese da testi e imputati. Si ricordi che l’ufficiale di Martina Franca chiede all’operatore di Licola: “l’Alpha Juliet 421, che ci state

plottando cos'è?”. In effetti il Nato Track Number appare originato e assegnato dal centro radar di Marsala, per cui sarebbe dovuto essere nelle registrazioni radar e quindi apparire sui tabulati THR di quel centro radar che coprono anche l'orario in questione, cioè 22.22Z. Invece singolare è la circostanza che proprio quel NTN non appare nella fascia oraria in disamina sul tabulato della THR ed è ancor più singolare che quel NTN qualche ora prima, cioè dalle ore 18.53Z alle 19.01Z appaia sui tabulati THR di Marsala come il volo del DC9 Itavia. Non è possibile riscontrare se tale traccia sia stata effettivamente trasmessa da Licola a Martina Franca, intorno alle ore 22.22Z, in quanto sia il DA1 che la messaggistica trasmessa dal 22° CRAM al 3° SOC la notte dell'incidente fino alle ore 01.00Z sono stati distrutti.

Patroni Griffi, in merito al contenuto della telefonata, aveva sempre sostenuto, sin dal suo primo interrogatorio gennaio 92, che la conversazione intercorreva con il centro radar di Marsala e non con quello di Licola, per cui le sue dichiarazioni si basavano sulla tesi che egli seguisse il traffico sul PPI della console Nadge della sala operativa del SOC. L'ufficiale aveva fornito, nei diversi esami testimoniali, varie argomentazioni sul contenuto della telefonata finché il 7 novembre 96, gli viene contestato, secondo quanto scoperto, che quella telefonata era avvenuta non con Marsala bensì con Licola. Patroni Griffi tenta di fronteggiare la contestazione, asserendo che egli vede, trattandosi di sito fonetico manuale, la traccia plottata sul display board e non sul PPI. Quindi fornisce una ulteriore spiegazione sul significato della frase pronunciata nella conversazione “occhio che vedo dei baffoni”, nel senso che egli vede segnati sul display board dei segmenti che, a seconda della lunghezza, indicano la velocità del velivolo. Sul fatto che il NTN sia AJ421 e il relativo plottaggio venga effettuato da Licola, quando questa traccia risulta inesistente sui tabulati THR di Marsala in quella fascia oraria, Patroni Griffi non sa dare alcuna spiegazione. E' singolare anche che quel capo controllore, venuto a conoscenza nel corso della telefonata che quella traccia corrispondeva a un C141, velivolo da trasporto americano di rilevanti dimensioni e quindi non eccessivamente veloce, non sa dare spiegazioni e il significato che egli dà al termine “baffoni”, sia visti al PPI che sul display board, come indicativo di alta velocità, appare di dubbia interpretazione. Di certo Patroni Griffi, che non può sostenere la tesi della velocità, parla di C141 sulla base di altre conoscenze, che possono essergli provenute tra l'altro da messaggi e piani di volo. E quindi che egli sapesse che a quell'ora dovesse passare un C141.

A seguito di rogatoria del 15.02.92, il Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti, con nota del 25.11.92 comunicava, tra l'altro, l'esito delle attività svolte in merito ai velivoli “C-141 e HC-141 Operations”. “L'aereo

C141 è un aereo di trasporto molto grande appartenente alla USAF. Non è armato. Il prefisso “H” è aggiunto dai controllori del traffico aereo per identificare l’aereo come “heavy” (pesante) ai fini di poter separare il traffico aereo del controllo. L’Air Mobility Command è stato in grado di ricostruire un vecchio nastro magnetico di un computer delle missioni dei C141 nell’area del Mediterraneo il 27 giugno 80. L’elenco dà i tempi e i luoghi dei decolli e degli arrivi. Non sono ancora disponibili né i segnali di chiamata né le rotte precise”.

A tal proposito si deve ricordare che nel marzo del 92 furono acquisite notizie stampa che riferivano dell’arrivo in Egitto, nel mese di luglio del 1980, di una squadriglia di caccia bombardieri USA “F4 Phantom” per un’esercitazione di addestramento congiunta con l’Aviazione militare egiziana. Furono perciò richieste informazioni nel 92, alle competenti autorità egiziane e, nel 93, a quelle statunitensi. Le risposte fornite da questi due Paesi non furono di alcun conforto perché entrambe le autorità interpellate non fornivano elementi di riscontro in ordine alla presunta esercitazione, che ad ogni modo veniva confermata solo dagli americani come la Bright Star, collocata però nel novembre del 1980. L’Aeronautica militare americana ha comunque schierato in Egitto degli aerei da combattimento, il 9 e il 10 luglio, mediante un volo non stop di 13 ore dagli Stati Uniti. La squadra d’anticipo che doveva appoggiare questo schieramento era stata trasportata in Egitto il 28.06.80 a bordo di due aerei da trasporto C141 e CS, cioè Galaxy e Starlifter. Questi aerei furono riforniti di carburante in volo, sopra il Mediterraneo, da aero-cisterne KC-135, che avevano preso il volo dalla base della RAF di Mildenhall, nel Regno Unito. E quindi questi velivoli “tagliavano” sul Mediterraneo e se sono giunti al Cairo il 28, è probabile che abbiano volato anche il 27 di giugno di quell’anno.

Per quanto riguardava le esercitazioni nei cieli italiani, l’Autorità rogata poneva in evidenza che la maggior parte degli aerei statunitensi di stanza in Europa, che erano in volo nel pomeriggio del 27 giugno 80, stavano partecipando a due esercitazioni in Nord Europa. Il Dipartimento comunque non era in grado di poter confermare se nella zona di interesse vi fossero stati dei voli locali di addestramento di routine, in quanto normalmente questo tipo di voli non veniva registrato.

Tuttavia nell’aprile del 95 il giornalista Andrea Purgatori consegnava degli articoli stampa apparsi su giornali americani, sul detto rischieramento di caccia Phantom americani in Egitto, e sul relativo ponte aereo militare, avvenuto anche il giorno 26.06.80 per garantire loro la necessaria assistenza a terra.

Si deve anche ricordare la relazione “La situazione mediterranea del 1980” datata 15.05.95, della Commissione Stragi. In esso al paragrafo “Il ponte aereo del Cairo”, appaiono particolari d’interesse sulla presenza degli Americani nella capitale egiziana, a seguito di un ponte aereo effettuato nella terza settimana di giugno sui cieli del Mediterraneo. Questo ponte era parte dell’operazione “Proud Phantom”, che aveva come obiettivo ufficiale un programma di esercitazioni della durata di tre mesi, durante i quali un gruppo di volo di Phantom del 347° Stormo tattico dell’Aeronautica Militare americana venne trasferito dalla base georgiana di Moody all’aeroporto di Cairo Ovest.

Il ponte aereo americano per l’Egitto è sostenuto da aerei da trasporto militari: i C5 Galaxy e i C141 Starlifter. La relazione riporta anche le diverse ipotesi sul vero obiettivo del ponte aereo e della stessa operazione. Tra le tante spiegazioni che si susseguono, appare di rilievo quella fornita da un anonimo analista apparsa sulla rivista specializzata americana “Aviation week and space technology”. Vi si avanza il sospetto che l’esercitazione “Proud Phantom” nasconda la preparazione di un attacco militare americano-egiziano alla Libia. Questa notizia appare sulla citata rivista il 23.06.80, data della sua distribuzione nelle edicole statunitensi. Tra le varie informazioni sul ponte aereo, la rivista annuncia che un secondo gruppo di specialisti in comunicazioni dell’Aeronautica Militare americana “partirà il 26 giugno” diretto al Cairo.

3.6. Velivolo della US Navy in decollo da Verona-Villafranca con destinazione “ZZZZ”.

Come s’è scritto, il maresciallo Berritta Sergio, all’epoca dei fatti controllore del Traffico Aereo presso l’aeroporto di Villafranca di Verona, ha reso dichiarazioni collegabili al disastro aereo di Ustica. Il sottufficiale nelle numerose deposizioni ha affermato che la sera della caduta del DC9 Itavia aveva iniziato il servizio tra ore 19 e le 20 circa e che il collega smontante gli aveva riferito che un aereo della Marina statunitense, tipo Crusader, senza destinazione sul piano di volo era in sosta nel piazzale antistante il 28° Gruppo, in attesa di decollare. Berritta ha ricordato che proprio per questa lacuna, relativa alla destinazione sul piano di volo dell’aereo americano, il controllore della sala operativa di Padova aveva fatto alcune rimostranze ed il sottufficiale era stato costretto a chiedere al pilota se quell’indicazione “ZZZZ” stesse a significare la presenza di una

portaerei nel Mediterraneo. Berritta ha dichiarato che la risposta del pilota aveva confermato la presenza dell'unità americana.

Deve essere sottolineato che la versione del sottufficiale assume maggior valenza proprio riguardo a quest'ultima circostanza; infatti Berritta prosegue ricordando che l'operatore del Controllo di Padova aveva autorizzato il decollo del Crusader a seguito della confermata presenza della portaerei. Contemporaneamente anche Roma-Controllo aveva accettato il velivolo straniero e, in considerazione del fatto che nello stesso frangente stava decollando un altro aereo dall'aeroporto di Bologna (il DC9 Itavia), il Centro di Roma comunicò che avrebbe assegnato il livello più alto al velivolo che fosse partito prima.

Secondo il Berritta, i contatti con la sala operativa dell'aeroporto di Padova erano proseguiti. Il Centro di Padova, ad un certo momento gli comunicò, su suggerimento del Soccorso di Ciampino a seguito messaggio "Incerfa", di attivarsi per iniziare le ricerche del velivolo americano che era caduto in mare. Il sottufficiale di conseguenza effettuò una serie di telefonate agli aeroporti limitrofi, ma le ricerche furono vane. Successivamente, sempre Padova rettificò la comunicazione rilasciata in precedenza e gli disse di sospendere le ricerche in quanto Roma-Controllo aveva riferito che il velivolo caduto in mare non era quello americano, bensì l'aereo Itavia, partito da Bologna. I contatti telefonici tra il Berritta ed il Centro padovano si conclusero con la richiesta del sottufficiale di notizie relative al velivolo americano, ma l'operatore padovano non seppe dare alcuna risposta.

La disamina della documentazione acquisita presso i Comandi dell'AM e le dichiarazioni rese dal personale del 28° Gruppo di Verona, del Centro di Controllo Regionale di Monte Venda (PD), del Nucleo NIMA di Roma-Ciampino e da parte dei controllori di Padova non hanno permesso di confermare le dichiarazioni del maresciallo Berritta. Peraltro un certificato medico su un suo stato di malattia, emesso proprio quel giorno determinava dubbi sull'effettiva presenza del sottufficiale in sala operativa la sera del 27.06.80. Gli unici elementi in parte coincidenti sono stati riscontrati nella deposizione del sottufficiale in servizio presso l'ACC di Istrana, tal Pintore Giuseppe, costui infatti ha affermato di aver ricevuto una telefonata dal Berritta che gli chiedeva informazioni su un velivolo di nazionalità americana tipo A6 o A7 partito da Verona con destinazione una portaerei.

Per acquisire elementi di valutazione sulle dichiarazioni rese dal Berritta ed ottenere maggiori informazioni sui movimenti di aerei militari americani che avessero sorvolato il nostro territorio il 27 giugno 80, nel febbraio e nel luglio 92, venivano inoltrate due rogatorie agli USA chiedendo, tra l'altro, informazioni su un velivolo della Marina statunitense

che sarebbe decollato dall'aeroporto Villafranca di Verona intorno alle ore 18.00Z di quel 27 giugno. Il Dipartimento di Giustizia americano, con nota del 25.11.92 comunicava che “nessun aereo della USN aveva volato sul Mediterraneo la sera del 27 giugno 80...” e che la Saratoga, unica portaerei americana nel Mediterraneo, quel giorno era ormeggiata nella rada del porto di Napoli.

Ma sulle incertezze che ancora persistono sulla effettiva permanenza in rada di quella unità quella sera, s'è detto. Come si è accertato che anche una breve uscita dalla rada avrebbe consentito movimenti in atterraggio e decollo dalla portaerei. Non si può perciò affermare con certezza che la versione del Berritta corrisponda a verità, nè che sia inficiata da errori su date e circostanze.

3.7. La presenza di altri aerei statunitensi prima e dopo l'evento.

Dall'esame sempre delle trascrizioni più volte sopra menzionate, sono emerse conversazioni tra siti AM, chiamate che menzionano aerei con sigle apparentemente statunitensi, e colloqui con detti aerei a breve distanza di tempo dal disastro e anche nell'ora dell'incidente.

Sono un Delta Romeo-Foxtrot 070, un Delta Romeo-Foxtrot 030, un Juliet Mike 463, un Tango-Charlie 068, un November 5034, un Alpha-Delta-Delta-Yankee. I primi due appaiono in conversazioni tra i siti di Roma-Ciampino e Catania a partire dalle ore 20.01 come aerei in volo o in procinto di decollare. Il terzo appare in conversazioni tra i siti di Roma-Ciampino e Pisa a partire dalle ore 19.59 come un velivolo che chiede Lamezia. Il quarto appare in conversazioni tra i siti di Roma-Ciampino e Brindisi a partire dalle ore 19.54 dello stesso giorno, come aereo in volo da Atene a Saragozza. Il quinto appare in conversazioni tra Roma-Ciampino e Brindisi a partire dalle ore 18.58 come un aereo in volo da Eraklion a Nizza. Il sesto appare in conversazioni tra Ciampino e il sito francese di Marsiglia a partire dalle 19.58 come aereo in volo da Ajaccio a Tripoli.

Esperita commissione rogatoria in data 15.05.92 le Autorità statunitensi rispondevano sulla base di una nota del Dipartimento della Difesa datata 24 novembre 92. Su Delta Romeo-Foxtrot 070 e 030 il Pentagono affermavano che l'Aeronautica degli Stati Uniti non utilizza l'alfabeto fonetico Alpha, Bravo, Charlie, Delta ecc., come segnale di chiamata, mentre la Marina degli Stati Uniti utilizza sì l'alfabeto fonetico, ma i segnali Delta Romeo-Foxtrot 07 e 030 non sono congruenti con le

procedure normali di identificazione della Marina. Sia la USN che l'USAF non erano in grado di trovare corrispondenza tra le informazioni fornite e le attività di volo conosciute.

A dir il vero sia per il contenuto delle conversazioni che per gli orari questi Romeo Delta-Foxtrot potrebbero coincidere con i P-3C di cui alla risposta Wolfowitz.

Quanto alla sigla Juliet Mike 463, continua la nota, il prefisso fonetico Juliet Mike è usato dagli aerei di appoggio operativo della USN destinati all'Ascomed cioè al coordinamento dei servizi aerei per il Mediterraneo che hanno le loro basi a Sigonella, in Italia, e a Rota, in Spagna. Tutti gli aerei dell'Ascomed sono utilizzati come mezzi di trasporto e non sono armati (C-1A, C2, CT39G, RH53D, UC-12B e US-2C). Le cifre che seguono il prefisso fonetico identificano una missione specifica, ma la USN non ha nessuna registrazione di una missione Juliet Mike 463 per la data in questione. Anche se ci fosse stato tale volo, il relativo piano di volo sarebbe stato distrutto dopo 60 giorni, secondo le normali procedure militari. Non v'era nessuna indicazione nei registri dell'USN sulla presenza di aerei dell'Ascomed in operazione nelle vicinanze dell'isola di Ustica all'ora dell'incidente.

Su Tango Charlie si afferma che tale prefisso non corrisponde ad un segnale di chiamata destinato agli aerei dell'USN, e che l'USAF, come detto sopra, non utilizza l'alfabeto fonetico.

Su November 5034 questo segnale di chiamata non è assegnato a nessun aereo militare degli Stati Uniti. Secondo i registri del Federal Aviation Agency, November 5034 era assegnato ad un aereo BAC 1-11 (numero di serie BAC 076). Questo velivolo era stato dapprima acquistato e registrato dalle American Airlines nel luglio del '66; in seguito nel luglio del '77 era stato ceduto e registrato da Tag Aircraft Services di Los Angeles, California; era stato quindi rimosso dal registro degli Stati Uniti nel maggio '83 in quanto venduto alla compagnia Air St. George delle Bermude. Nel marzo dell'85 l'aereo era rientrato nel registro americano con il segnale "November 333 Golf Bravo" registrato da HM Holdings Inc. di Newark, Delaware.

Su Alpha Delta Delta Yankee si riferiva che quel segnale non era assegnato nè ad aerei dell'USN nè a quelli dell'USAF. E questa risposta corrisponde al vero, perchè quella sigla sembra corrispondere a un velivolo libico. Ma proprio per questa ragione appare difficile che gli Americani non la conoscessero o non sapessero spiegarne il significato.

Ma tra il primo e il tardo pomeriggio e la sera di sicuro anche altri

velivoli statunitensi. In primo luogo gli F111 di cui a lungo s'è detto a proposito degli aeroporti di Aviano, Grosseto e Grazzanise. Di certo uno sul primo; altro con ogni probabilità sul secondo; un esemplare di certo atteso sul terzo e dirottato sul primo. F111 che senza dubbio dovrebbero far parte – proprio per il pianificato atterraggio a Grazzanise aeroporto standard NATO, piuttosto defilato, e quasi a mezza strada tra la Gran Bretagna e l'Egitto – di quegli stormi inviati al Cairo in quel torno di tempo.

In considerazione di queste novità si è provveduto ad una più attenta lettura delle trascrizioni delle registrazioni dei siti, e in particolare di quelle acquisite solo il 4.11.94 di Napoli-Capodichino, come già s'è scritto nel relativo capitolo. L'attività di volo di velivoli sicuramente statunitensi è apparsa notevole a far tempo dalle h.14.30 del pomeriggio di quel 27 giugno, poche ore prima del decollo del DC9 – e s'è tenuto in considerazione questo termine iniziale, perchè in genere i velivoli militari sia negli spostamenti che nelle esercitazioni restano in volo per diverse ore.

Dalle ore 14.30Z sono in volo: un C130 in contatto con Napoli; tre elicotteri Alfa Charlie 732 in avvicinamento a nave USA nel porto ed in contatto con radar avvicinamento della nave.

Dalle ore 15.00Z: un November 8650 sulla verticale di Aversa ed in contatto radio con l'aeroporto di Grazzanise – e qui una volta per tutte si deve ricordare che November è sigla USA, della Marina USA -; un November 91866 sulla verticale di S.Maria-Benevento ed in contatto radio con Grazzanise; un JM-167 in avvicinamento a Napoli; un JM-462 che entra in contatto radio con Napoli allorchè si trova a 27NM da Teano e a 7000 piedi di quota; un Mec 60183, che chiede l'autorizzazione al decollo e la ottiene solo dopo aver dichiarato di essere un November.

Dalle ore 15.30Z: un Everec (fonetico; nde) 362 chiede autorizzazione al decollo dichiarando, dopo richiesta di informazioni sulla rotta “sì, signore, vorrei cambiare ... ho una procedura di piano di volo (5-5) (inc) e non saremo più un Everec, saremo JM-362”; un November 10657 in contatto con Grazzanise; un JM-961 “traffico con cui andare da Sorrento diretti a Catania” ... “appena sarete autorizzati da Pratica; un secondo Everec 361 (che successivamente si riveleranno velivoli USA) in avvicinamento a Napoli; un JM-167 in partenza da Napoli via Sorrento Ponza; un November 60183 che chiede autorizzazione al decollo; un JM-362 pronto al decollo, che chiede autorizzazione; un Jetstar 8300 che chiede autorizzazione al decollo; un JM-462 che chiede autorizzazione al decollo e poi riceverà rotta per Ponza con messa in moto alle 15.50Z; un JM-361 che dichiara di essere pronto al decollo ma di non aver il piano di volo.

Dalle ore 16.00Z: un Jetstar 8300 poi November 8300 ovvero un

C141 Starlift che naviga in quota all'altezza di Ponza; un Charlie Yankee che decolla agli 01 dalla Navy Line; un FCY destinazione LFTH, cioè via Ponza, pronto al decollo.

Dalle ore 16.30Z: un JM-161 che chiede autorizzazione all'atterraggio a Napoli; un November 8650 autorizzato al decollo.

Dalle ore 16.45Z: un November 8650 lascia Napoli ed entra in contatto radio con Grazzanise sulla verticale di Aversa; un JM-161 chiede l'autorizzazione all'atterraggio.

Dalle ore 17.00Z: un November 10657 chiede l'autorizzazione all'atterraggio; un November 8650 appare in avvicinamento a Torre Napoli; Grazzanise attende l'arrivo di un T-33 da Treviso e di un Hawk da Aviano.

Dalle ore 17.30Z: un November 8650 in contatto con Napoli; un November 10657 ancora a 5nm da Napoli; Grazzanise segnala due traffici su Teano.

Tra le ore 16.00Z e le ore 18.00Z sono registrate numerose conversazioni sia tra le torri di Capodichino e Grazzanise sia TBT concernenti velivoli che, nel gergo aeronautico, vengono chiamati November Uniform e November Yankee. A proposito di tali velivoli, di essi non vengono mai citati nè il nominativo radio nè il NTN. Per quanto concerne i November Uniform, può trattarsi sia di velivoli Gruman di soccorso (Uniform 16) che di alcuni tipi di caccia. Per quel che concerne i November Yankee, gli operatori nelle conversazioni parlano di "decollo dalla Navy Line". Di conseguenza non trattasi di elicotteri bensì di velivoli militari in partenza dalla zona aeroportuale americana dell'aeroporto di Napoli Capodichino.

Ad ore 18.00Z circa si interrompono le comunicazioni sulle frequenze radio 118.5 e 120.1, usate dal TBT per il contatto con i velivoli militari americani. Alle ore 18.27Z Grazzanise riceve la notizia del dirottamento su Aviano dell'F111 (Trest 31) che era atteso ad orario imprecisato. Tra le 17.10Z e le 17.50Z vi sono le partenze dei 5 velivoli militari dal golfo di Napoli. Di quasi tutti i velivoli sopra elencati la torre di Napoli non conosce i relativi piani di volo.

Quindi gli altri emersi da comunicazioni di altri siti.

Tra le 18.20Z e le 18.30Z, in concomitanza col passaggio del DC9 Itavia, staziona sull'Appennino tosco-emiliano un velivolo Awacs la cui missione, per motivi altrove specificati, è rimasta sconosciuta. Tale presenza è stata rilevata sia dalle THR di Poggio Ballone e Potenza Picena sia dalla annotazione sul registro dell'IC di Poggio Ballone.

Ad ore 18.52Z avviene invece una conversazione diretta tra Roma-Ciampino ed il velivolo Navy 61206 che stima Caraffa ai 19.07Z.

Ad ore 19.16Z in una conversazione tra Roma controllo e Catania viene citato il velivolo JM169 sul quale si è ampiamente trattato, e che viene citato anche nel registro dell'IC di Marsala.

Ad ore 19.45Z vi è una conversazione tra un velivolo JM125 e la sala operativa di Marsala.

Ad ore 20.25Z circa decolla da Sigonella il velivolo AM210 con missione di intercettazione. Il velivolo rientra su Sigonella intorno alle 22.40Z circa.

Tale velivolo nulla ha a che vedere con l'ultimo dei 3 P-3C di cui alla risposta del sottosegretario alla Difesa USA Wolfowitz sia per l'orario di decollo da Sigonella sia per la durata del volo (2ore e 30 c.ca l'AM210, 10ore e 40 il P-3C). Nei registri di Marsala viene annotato come traccia significativa e l'IC ne annota i contatti radio.

Ad ore 22.22Z da una telefonata intercorsa tra il capitano dell'AM Patroni Griffi, capo della sala operativa del 3° ROC di Martina Franca ed il maresciallo Acampora della sala operativa del 22° CRAM di Licola, emerge la presenza di un volo militare HC141 che viene correlato con una traccia AJ421.

Infine in una risposta, come già scritto, a rogatoria di questo GI il Sottosegretario alla Difesa USA Wolfowitz aggiunge che i tre noti P-3C da ricognizione marittima decollati dalla base aeronavale di Sigonella e rimasti in volo la sera del 27 giugno 80.

Ma è molto probabile se non certo che i traffici sopra elencati non coprano tutta l'attività dei velivoli militari statunitensi. Difatti si deve tener conto che diversi voli operativi non squoccavano il SIF 2 e a volte neanche quello di modo 1, ed altri non erano individuabili con il manuale NATO ACP-160 relativo ad Afsouth.

Inoltre occorre tener conto che diversi velivoli militari non si qualificavano con immediatezza quali November, Juliet Mike, Uniform o Yankee, bensì con altri nominativi radio che ad una prima analisi apparivano come traffici civili. In particolare, le sigle Everec, Mec o Jetstar si sono poi rivelate essere rispettivamente, dei November, Juliet Mike e C141 Starlifter; ma tale qualificazione veniva assunta e comunicata dal pilota solo dopo la richiesta di piano di volo (quasi sempre, in ogni caso, inesaudita) da parte del controllore di torre di Capodichino.

E' tutta una serie di velivoli, molti dei quali apparsi negli ultimi tempi dell'istruzione da letture di registrazioni aeroportuali, ma sui quali se anche si fossero fatte richieste rogatorie, comunque ne sarebbero venute risposte negative, per la distruzione dei records. Velivoli la maggior parte dei quali sicuramente statunitensi, i restanti probabilmente, perchè solo le forze aeree

di questo Paese erano così dislocate – specie a Capodichino – ed erano in grado di affrontare una tale entità di movimenti. Velivoli in cui voli in massima parte non coincidono con i tempi del disastro, ma dimostrano la continua attività USA, che sarebbe ben strano che si fosse fermata nell'intorno del tempo di caduta del DC9. E sulla quale comunque non si potrà mai avere certezza proprio per strane modalità di registrazione dei nostri CRAM, che o non inizializzavano i velivoli militari amici o se inizializzati immediatamente droppavano tali tracce. Cosicché nemmeno nei nostri siti sarebbe mai potuta restare memoria, in termini radaristici, di questi voli.

Quel che è certo, comunque, è la quasi totalità dei velivoli militari statunitensi in decollo dalla Navy Line dell'aeroporto di Napoli Capodichino veniva istradata via Sierra Oscar Romeo, corrispondente al punto di riporto di Sorrento, e Papa November Zulu, corrispondente a Ponza, per poi proseguire sull'aerovia Ambra 1 o 14, se i velivoli erano diretti a Nord o Nord-Est, o sull'Ambra 13 o 18 se diretti a Sud o Sud-Est. Questo qualora non “scorrazzassero” liberamente. Da tener presente che il DC9, nell'ultima fase di volo, aveva percorso l'Ambra 14 e si era portato, superata Ponza, sull'Ambra 13.

Dopo il disastro – a parte il velivolo che Marsala stava per guidare, con l'azione di Vector Assistance, e di cui si son dette le ragioni per cui non poteva non essere statunitense – quello o quelli che possono collegarsi alla AM210 di Marsala. Questa traccia è di particolare interesse, perchè mostra un'attività aerea di rilievo. In primo luogo quanto alla sua consistenza o strenght, l'IO, che evidentemente nota sul PPI più ritorni, con azioni di strenght request cod.34 effettua una serie di richieste sulla forza; tali interrogazioni da console rimangono dapprima inevase; poi il sistema registra il cod. 0=forza sconosciuta; quindi, per una battuta lo strenght è =7 e cioè 6 velivoli; infine torna a 2. Potrebbe perciò trattarsi di più velivoli.

Tale traccia ha IFF1=32, è senza IFF2 ed ha dapprima IFF3=6510 che poi diviene 5100. Per la NATO trattasi di “velivolo sotto il comando di una task force o di un gruppo navale”. Per l'ACP 160 è ACLANT, velivolo imbarcato. Sembra decollare da Sigonella alle ore 20.37Z per farvi rientro circa due ore dopo. Compie il periplo della Sicilia. All'altezza di Lampedusa, a bassa quota, effettua una puntata verso Sud, in direzione della Libia, perdendo per circa 23' il contatto radar con Marsala.

E' interessante notare come su tale traccia l'IC inserisca continuamente dati di missione ed alle 22.05 ed alle 22.06 con azione 34 dia il “Command target on” e il MC, alle 22.15 ed alle 22.25, compia azioni a console di Sam Status (act.44) improprie per Marsala, perchè dal documento

cd. "Fagiani" si rileva che tale azione non era disponibile per il sito di Marsala.

Inoltre dal tabulato Alert elaborato dagli esperti dell'N.P.C. emergono dati concernenti una missione di intercettazione. In particolare l'Alert "reale" CO significa Command. Il sistema cioè informa l'operatore che è tempo di dare un nuovo comando per la condotta dell'intercettazione. In conclusione, il velivolo militare contrassegnato con NTN AM210 decolla da Sigonella non per effettuare una normale ricognizione, bensì per una specifica missione di intercettazione a Sud di Lampedusa. Per orario e durata della missione non è uno dei tre P3C, di cui alla risposta alla rogatoria fornita dalle competenti autorità USA.

3.8. Le autorizzazioni al sorvolo concesse dallo SMA a velivoli statunitensi.

Nella ricerca degli aeromobili presenti nei cieli e sugli scali italiani in quel giorno e nei giorni prossimi si provvedeva al sequestro della documentazione relativa ai nulla-osta concessi dallo Stato Maggiore Aeronautica ai velivoli civili e militari di nazionalità straniera; documentazione conservata presso la Direzione dell'aeroporto di Ciampino. Emergevano così dal fascicolo "autorizzazioni sorvolo e scalo da Stato Maggiore Aeronautica" due documenti, secondo i quali velivoli militari potevano essere in volo quel 27 giugno sul Tirreno e, in particolare per quelli indicati dal secondo documento, proprio tra la Calabria e la Sicilia. Il primo, datato 24 giugno 80 e ricevuto dalla RIV di Ciampino il 25 seguente, proveniente dalla 2^a Regione Aerea e diretto all'aeroporto di Decimomannu (e ad altri Enti per conoscenza) - con oggetto "Gran Bretagna rifornimenti in volo velivoli RAF", comunicava che il giorno 26 e per riserva il 27 giugno dodici velivoli Phantom e quattro Victor provenienti da Malta avrebbero effettuato rifornimento in volo secondo modalità riportate a fogli del 75 e del 76 per l'esercitazione "Patricia" e che gli orari previsti per il rifornimento sarebbero stati dalle ore 10.30 alle 15.00Z in entrambi i giorni (v. sequestro, nr.113 del 28.10.91).

Il documento del 75, sequestrato presso la RIV era un foglio SMA, 3° Reparto-Piani Operazioni e Addestramento, prot.SMA-35/6359/246.18 datato 29 settembre 75 con oggetto "Gran Bretagna - Rifornimento in volo di velivoli RAF", firmato Bartolucci. In esso si leggeva che le autorità inglesi avevano richiesto di poter effettuare, nello spazio aereo italiano

sovrastante la Sardegna, rifornimenti in volo a velivoli della RAF durante voli di trasferimento. In allegato si specificavano le procedure per la effettuazione di tali rifornimenti. I velivoli della RAF sarebbero partiti da Decimomannu e da Luqa. Il rifornimento sarebbe avvenuto nello spazio aereo compreso nel CTR di Cagliari e dentro la zona LIR 54 - Oristano, e sempre sopra F1150. I velivoli da rifornire sarebbero decollati dall'aeroporto di Decimomannu o da quello di Luqa. Gli enti ATC sarebbero stati informati dell'attività prevista a mezzo piani di volo, così come sarebbero stati mantenuti i contatti bilaterali con gli enti ATC e DA interessati. Al fine di permettere l'identificazione delle operazioni sarebbero stati ad essi assegnati, i nominativi di identificazione (nick-name): Mary White per l'esercitazione concernente i velivoli Lightning e Harrier da Decimomannu, e Patricia per l'esercitazione concernente i velivoli Phantom da Luqa. Veniva quindi specificata la rotta assegnata per il rifornimento con punti di riporto e identificazione - da Carbonara VOR e rispettivamente punto uscita Aerovia B21, Alghero VOR e punto entrata aerovia E. Infine i periodi, che all'epoca erano diversi da quelli dell'80. (v. sequestro nr.275, del 13.07.94).

Il documento del 76, sequestrato presso lo SMA e l'ITAV, riportava le istruzioni permanenti interne della RIV di Roma aggiornate con più varianti in diverse date. In tale documento al punto 3.4.3. erano riportate generalità, rotte e caratteristiche del percorso della Patricia e della Mary White coincidenti con quanto specificato nel documento del 75 sopra menzionato. Nella stessa pagina al punto 3.6 dal titolo "attività della 6^a flotta nella FIR di Roma" si legge "qualora l'attività dei velivoli della U.S. Navy non si svolga nei termini stabiliti dal relativo ODS, il CSO ovvero il capo sala operativo, può segnalare la inadempienza riscontrata a Ambasciata USA, MR C.F.R.B. Baumstark (o suo sostituto) tel.4674/int.550". Se Guidi, Massari - il CSO - e compagni avessero tenuto a mente queste istruzioni, avrebbero bene e immediatamente saputo chi chiamare quella notte. Il testo acquisito, si noti, è la variante n.16 del 20.03.80 (v. documentazione acquisita presso l'ITAV e presso lo SMA per effetto dei decreti emessi in data 13.07.94, nr.281 e 282).

Il secondo documento datato 2 giugno proveniente dallo Stato Maggiore Aeronautica-Sios e diretto a Civilavia e per informazione alla RIV di Ciampino che lo riceve il 3 giugno, comunicava, a seguito di anticipazione per le vie brevi, che il Naval Air Facility di Sigonella aveva richiesto, tramite l'Ambasciata USA in Roma, l'autorizzazione ad effettuare voli addestrativi di avvicinamento ILS su Palermo e Lamezia (senza scalo) durante il periodo 09.06.80-01.08.80 nelle fasce orarie 12.00/14.00Z e 17.00/20.00Z (notturno) da e per Sigonella con aeromobili C131 e UC128 Beechcraft

Super King Air 200. L'autorizzazione veniva richiesta per l'intero periodo, ma i voli addestrativi sarebbero stati compiuti non più di due volte alla settimana, secondo la disponibilità di velivoli e piloti.

Entrambe le attività di volo, date per eventuali da detti documenti, si effettuarono invece proprio quel 27. La prima è risultata da comunicazioni dell'ACC di Ciampino. Ad ore 20.41Z infatti mentre da questo sito tentano di mettersi in contatto con l'Attachè all'Ambasciata americana, proprio attraverso l'extension 550 indicata dal documento sopraddetto, dall'interno della sala si odono frasi o parti di frasi che fanno riferimento ad esercitazioni in genere e alla Patricia in particolare proprio all'inizio: "X: senti...la... scusami tanto l'esercitazione interessava aeroplani americani.. molti?; X1: ce l'avevamo noi l'esercitazione... (inc.)... Quindi qualche tempo dopo X: chi c'era? c'era un'esercitazione?... c'era un'esercitazione in giro?... Americana?... X1: beh, guarda dalle 10.30 alle 15.00 la Patricia (inc.); X: fino a che ora?; X1: fino alle 15.00... 15.00 avete, avvertito quel COP lì allo Stato Maggiore, lì... c'è il COP là... il coso (inc.)".

Questa conversazione veniva sottoposta all'esame del capo sala operativa - colui che dovrebbe conoscere meglio degli altri in sala le istruzioni di cui sopra, in cui espressamente si parla della Patricia e che non sa come raggiungere gli Americani - cioè il maggiore Massari, e del maggiore Chiarotti, che quella sera per l'ottima sua conoscenza dell'inglese fa la telefonata all'Ambasciata americana. Ebbene Massari fa a tal punto lo gnorri - anzi induce in errore - da affermare, dinanzi a precise e più contestazioni secondo cui in quella conversazione si sta parlando di una esercitazione e che di essa si dà anche il nome, che invece la parola deve intendersi come Amatrice, giacchè ad Amatrice c'è una zona di lavoro per aerei militari, l'AR48. A tal punto negativo sulla prima interpretazione e fermo sulla seconda, da indurre a ricerche e indagini sulla zona di lavoro indicata (v. interrogatorio Massari Porfirio, GI 23.01.92).

Chiarotti indicava invece in quella parola il nome di un'esercitazione, anche se levava un dubbio sulla sua denominazione esatta, se si trattasse cioè della Patricia o di una Patrich (v. esame Chiarotti Elio, GI 31.01.92).

Phantom e Victor sarebbero dovuti atterrare a Decimomannu, come potrebbe stimarsi dal fatto che quell'aeroporto era il destinatario della comunicazione, o sarebbero potuti ritornare al luogo di partenza e cioè a Malta, mettendosi sull'Ambra 13. Ma dall'esame della documentazione acquisita presso la citata base AM non veniva riscontrato nulla in merito all'esercitazione Patricia; in particolare, dal registro del centro controllo Aeroporto di Decimo - quaderno di servizio APP acquisito in data 18.03.91. Alla data del 24.06.80 vi si leggeva che alle ore 18.50 il radar era spento per

“passaggio su GGEE per voli notturni”; tale annotazione però non riportava ulteriori informazioni sulla nazionalità e il numero dei velivoli impegnati nell’attività notturna. Nel registro della torre di controllo, acquisito nella medesima data, emergeva un’annotazione riguardante la ritardata chiusura della torre al fine di consentire l’atterraggio di Eagle 1 proveniente da Capo Frasca. Altresì dai memorandum doganali, acquisiti il 18.03.91, si rilevava che il 27.06.80 era stato effettuato sulla base di Decimomannu il rifornimento a velivoli Jaguar di nazionalità inglese.

Dall’esame delle risposte alle rogatorie dirette alle autorità maltesi di desumeva che alcun velivolo o squadrone di velivoli militari della Royal Air Force (Phantom e Victor) aveva sorvolato lo spazio aereo maltese nei giorni e nelle ore di interesse, né era decollato o atterrato all’aeroporto di Luqa (Malta); inoltre, nessun registro conservato da quel Dipartimento segnalava la presenza di detti aerei.

L’autorità inglese, rogata per molteplici volte, con missiva datata 16 gennaio 95 riferiva di non aver trovato alcuna registrazione o notizia relativa alla esercitazione Patricia, effettuata nel giugno 80 da squadroni Phantom della RAF, né di aver rilevato alcuna operazione nel vicino spazio aereo italiano il 27 giugno 80. Riferiva infine che dal 31 marzo 79 Luqa non era più base aerea della RAF.

In effetti da questa documentazione emerge più attività britannica che statunitense. Ma emergono anche conferme di quella attività di esercitazione su Lamezia, che s’è scoperta per caso nelle trascrizioni dei nastri di Ciampino, e di quel numero dell’Ambasciata americana, compreso l’interno, che doveva essere chiamato in caso di inadempienze della 6^a Flotta, e che fu chiamato quella sera da quell’ACC.

3.9. Le indagini sulla cd. “attività sconosciuta”.

Con il sequestro presso la RIV di Roma si acquisiva anche altro fascicolo dal titolo “Attività aerea sconosciuta”. Dagli atti in esso contenuti emergevano fatti di rilevante interesse; in poco più di sei mesi ben undici episodi di “attività aerea sconosciuta”; di essi ben otto concernenti spazi sul Tirreno. Il 6 marzo 80 il comandante del volo BM 1337 tratta Catania - Linate, segnalava di avere incrociato, alle ore 07.25Z un velivolo militare in rotta opposta ed a livello superiore. Il velivolo probabilmente non era italiano in quanto aveva due code. La RIV informava che per quel giorno era in atto nella FIR di Roma intensa attività aerea in VFR fuori dagli spazi

controllati (Notam 1^a classe 1858 del 28.02.80). L'8 marzo 80 il comandante del volo AZ122 tratta Fiumicino-Punta Raisi comunicava che alle 19.30Z, mentre iniziava la discesa, aveva notato due velivoli che attraversavano la rotta dell'aereo. La RIV informava che il traffico aereo segnalato era sconosciuto a Roma ACC e che per la stessa giornata era in atto nella FIR di Roma una intensa attività militare VFR fuori spazi aerei controllati (Notam 1^a classe A858 del 28.2.80). Il 12 marzo 80 il comandante di un elicottero dei Carabinieri segnalava l'avvistamento di due aerei di colore chiaro, sconosciuti all'ente di controllo del Traffico Aereo, che avevano attraversato il settore di avvicinamento e decollo dell'aeroporto di Punta Raisi. Nella medesima giornata venivano segnalati dal 35° CRAM numerosi aeromobili non identificati operanti in VFR e non in contatto radio. La RIV informava che il giorno 12 marzo erano pervenuti a Roma ACC tre piani di volo di aviogetti della U.S. Navy tipo A6 e A7, basati su portaerei. Il 23 marzo un jet di colore bianco di nazionalità sconosciuta alle ore 09.45Z simulava atterraggio presso l'aeroporto di Punta Raisi per poi allontanarsi. La RIV informava che in quella giornata si erano alzati in volo aviogetti della U.S. Navy dall'aeroporto di Sigonella del tipo A7 che avevano effettuato percorsi Sicily 3 e Sicily 1, ed aviogetti tipo F4 e B3A che avevano effettuato voli operativi con percorsi non specificati. Il 16 giugno 80 il comandante del volo IH 779 tratta Bergamo - Roma segnalava una near collision verificatasi alle ore 17.56Z con due aerei militari F104. La RIV informava che il disservizio era stato provocato da un coordinamento non accurato effettuato a voce tra l'assistente UNR ed il controllore radar del settore NES e da una errata valutazione della situazione da parte di quest'ultimo il quale interveniva tardivamente sul volo civile.

Il 7 luglio 80 la RIV segnalava all'ITAV ed alla 2^a Regione Aerea che quello stesso giorno era stata evidenziata una intensa attività aerea militare entro gli spazi aerei controllati ed in particolare sulle aerovie A13 e A15, creando situazioni di grave disagio ai controllori radar. Probabilmente i velivoli segnalati erano quelli partecipanti alla esercitazione aerea segnalata con Notam 1^a classe A2760 datato 1.07.80. L'8 luglio il comandante del volo BM185 tratta Fiumicino-Bari segnalava di aver incrociato, alle 11.56Z, un F104, che volava a 20-40 metri al di sopra del suo velivolo. La RIV faceva risalire la causa ad un errore di valutazione del controllore radar. Il 26 agosto 80 il comandante del volo Itavia IH772 tratta Ciampino-Bergamo segnalava, alle ore 18.58Z l'avvistamento di una scia luminosa con traiettoria orizzontale proveniente da Sud-Est. La traccia viaggiava a velocità elevatissima ed arrivata all'altezza del velivolo esplodeva irraggiando intorno detriti incandescenti. Il nucleo della esplosione era di colore rosso fuoco

mentre all'intorno appariva un'intensa fiamma color verde. Medesima segnalazione veniva fatta dal comandante del volo HS1146. La RIV comunicava che non era in grado di fornire elementi di valutazioni in merito al fenomeno avvistato.

Il 13 settembre 80 il comandante dell'aeromobile ATI BM313 tratta Fiumicino-Trapani segnalava un incrocio alle ore 12.20Z con un bireattore mimetizzato con ala a delta viaggiante a quota di 3500/4000 piedi inferiore. La RIV informava che non era stato possibile identificare l'aeromobile e che comunque in quella giornata era in atto una esercitazione nella FIR di Roma con attività militare aerea della US Navy. Il 15 settembre 80 il comandante del volo AZ167 tratta Palermo-Fiumicino, mentre si trovava in avvicinamento al radiofaro di Pomigliano segnalava, alle ore 09.49Z, l'avvistamento di un oggetto velocissimo "simile ad un missile" in rotta opposta e di poco più alta. La RIV comunicava che dalle indagini attivate al momento non emergevano elementi utili alla identificazione dell'oggetto segnalato. Il 20 settembre 80, il comandante del volo AZ6379 tratta Tel Aviv - Fiumicino segnalava, alle ore 22.48Z, di aver avvistato una luce fortissima ad una quota stimata tra i 20 ed i 25000 piedi sulle montagne dell'Albania. L'avvistamento era avvenuto nel tratto di rotta tra il punto TIGRA e Brindisi/VOR. Dalla lettura dello stralcio delle comunicazioni intercorse tra l'aeromobile e Ciampino si evinceva che anche un aereo dell'Air France aveva notato e comunicato lo stesso fenomeno.

A richiesta di questo Ufficio l'ITAV comunicava gli esiti delle investigazioni compiute su tali attività sconosciute, esiti minimi come si vedrà. Sull'episodio del 6 marzo quell'Ispettorato nulla aggiungeva, giacché con ogni probabilità le investigazioni non avevano dato nessun risultato. In quello dell'8 marzo l'ITAV comunicava che gli aeromobili erano rimasti sconosciuti agli enti del Traffico Aereo, ritenendo con "ragionevole certezza" che i velivoli avvistati fossero militari ma per la differenza di quota non si fosse verificato il pericolo di collisione. Su quello del 12 immediatamente successivo l'Ispettorato nulla aggiungeva. Su quello del 23 stesso mese, stesso esito negativo. Così come su quello del 16 giugno. Sull'episodio del 7 luglio sempre esito negativo. Su quello del giorno successivo segnalava che gli aerei partecipanti alla esercitazione facevano parte della US Navy imbarcati su portaerei della 6^a Flotta. Sull'episodio del 26 agosto l'Ispettorato nulla aggiungeva. Su quello del 13 settembre nulla di più di quanto già detto. Su quello del 15 seguente l'Ispettorato comunicava che per quei giorni erano stati emessi nove Notam di 1^a classe relativi a tiri a fuoco autorizzati dai Comandi della 2^a e 3^a Regione Aerea. Sull'episodio del

20 settembre l'Ispettorato non era in grado di fornire elementi di valutazione.

Come ben si vede solo per un episodio l'ITAV riusciva a rintracciare documentazione, cioè i Notam che potevano spiegare l'attività sconosciuta. Sugli altri le indagini, se ci sono state, non erano riuscite ad approdare a nulla. Resta che questi episodi dimostrano invece l'esistenza di attività frequenti nel Tirreno di sommo pericolo per la navigazione aerea civile, oltre che di spregio per i Paesi rivieraschi, non conosciute dalle autorità preposte al Traffico e alla Difesa Aerea e che rimarranno tali nonostante le investigazioni successive; meno che in un caso, quello dell'8 luglio, a dieci giorni dal disastro, nel quale si riuscì ad accertare con sicurezza che si trattava di aerei della 6^a Flotta in esercitazione.

3.10. L'incidente di volo del 16.12.79 su Capaci.

Nessuna delle tante persone interrogate od esaminate, appartenenti al 3° Reparto, all'Ufficio di Sicurezza del Volo, al sito di Marsala o comunque a conoscenza dell'incidente avvenuto in località Capaci (PA) il 16.12.79 ad un velivolo EA-6B imbarcato sulla portaerei statunitense "Nimitz", ne ha mai parlato. Eppure tale incidente, verificatosi sì qualche mese prima di quello in giudizio, presentava analogie d'interesse con il nostro e ne emergevano elementi di conoscenza che sarebbero stati più che proficui alla presente inchiesta. Senza dire che su di esso era stato fatto rapporto alla stessa Procura di Palermo che pose in essere i primi atti di questa istruttoria, anche se in lingua inglese a cura della Commissione mista italo-statunitense, molto più breve delle "informazioni" in lingua italiana, redatte dai rappresentanti dello SMA in detta Commissione mista.

La sera di quel 16 dicembre erano stati lanciati dalla portaerei Nimitz, presente nel mar Tirreno - ma in nessuno degli atti si rileva la sua posizione o la sua rotta - numerosi caccia tattici per una missione addestrativa notturna, su cui si dovrà tornare. Al momento del rientro uno di essi - un caccia bireattore Grumman EA-6B "Prowler", appartenente al 134° Gruppo Caccia Tattici Elettronici rischierato a bordo della detta portaerei, con equipaggio composto da quattro ufficiali di cui uno pilota e tre operatori di sistemi elettronici per contromisure (ECMO) - non riuscendo ad "appontare", nonostante più tentativi, sulla portaerei, era stato posto in circuitazione e comandato ad effettuare il rifornimento in volo. Non era stato però possibile provvedere a tale operazione a causa dell'inefficienza

dell'impianto di travaso carburante installato a bordo del rifornitore. Il velivolo perciò era stato diretto verso l'aeroporto di Punta Raisi, anche se inidoneo per caccia tattici. Giunti nella zona dell'aeroporto, il pilota e i tre operatori elettronici dell'equipaggio non riuscivano però a localizzare strumentalmente la pista di atterraggio a causa della incompatibilità fra apparati di bordo e radioassistenze a terra; né a scorgere a vista l'aeroporto a causa di un temporale in atto nella zona. Dopo aver effettuato diverse circuitazioni di orientamento e ricerca, nell'imminenza dell'arresto dei motori per mancanza di carburante, l'equipaggio si era lanciato col paracadute. Due operatori erano rimasti illesi ed uno ferito; il pilota era deceduto.

Quella sera, oltre a detto velivolo con nominativo radio AJ612 erano presenti nello scenario un AG-E rifornitore con nominativo radio AJ511 e un E2B Early Warning con nominativo radio AJ011 – e qui ci si rende conto come di regola il nominativo radio coincida con il NTN. Erano inoltre in volo, sempre per l'esercitazione, numerosi altri velivoli USA, alcuni dei quali individuati dall'MDC della DA di Marsala con la sigla AJ. Nessun Ente ATC - così conclude il documento in italiano - era informato della presenza di questi velivoli così come nessun piano di volo era stato trasmesso dal Comando del Reparto di volo imbarcato sulla portaerei Nimitz. In volo nessuno dei piloti aveva contattato il Centro di Controllo Regionale di Roma, nella cui area di competenza essi operavano. Essi avevano attraversato spazi aerei controllati, come ad esempio l'aerovia DW2, l'aerovia Ambra 13 - quella su cui è avvenuto il disastro di Ustica -, i CTR di Palermo Est e di Palermo Ovest e l'ATZ di Punta Raisi, entro i quali si svolgeva altro traffico civile come quello del DC10 Alitalia I-Dike.

Durante le indagini condotte presso il C.D.A. di Punta Raisi, presso l'MDC di Marsala, presso il C.D.A. e l'Ufficio Operazioni di Trapani-Birgi e mediante le interviste a controllori del Traffico Aereo ed a piloti militari intercettori che svolgevano attività nell'area della Sicilia, si era rilevato che molto spesso velivoli USA imbarcati sorvolavano la Sicilia e i mari circostanti secondo le modalità sopra descritte. Era frequente il caso che velivoli USA imbarcati, ignoti sia a tutti gli enti del Traffico Aereo nazionale che ai centri operativi della Difesa Aerea, entrassero in "silenzio" nelle FIR di Roma o di Brindisi e attraversassero spazi aerei controllati o riservati, provocando scramble dei velivoli d'allarme per l'identificazione.

Il Senior Officer del Team USA con il quale l'ufficiale rappresentante dello SMA aveva condotto le indagini, e cioè il LT Commander Frank Escobar, della Marina statunitense, Air Operations and Safety Officer for Commander, Fleet Air Mediterranean, con sede a Napoli, e tre suoi colleghi

piloti imbarcati avevano confermato che tale sistema di volare era “consueto”, perché essi volavano secondo criteri nazionali e non erano tenuti al rispetto delle Regole dell’Aria e delle norme ICAO sulle comunicazioni radio, non avendo gli Stati Uniti d’America sottoscritto la Convenzione ICAO. Tant’è che quella sera del 16 dicembre l’AJ612 volava in VFR, cioè volava secondo le regole del volo a vista.

Come s’è detto, della portaerei nulla è stato riferito: né posizione, né rotta, né da quale porto fosse salpata o dove si dirigesse. Nemmeno di quale esercitazione si trattasse, né se essa coinvolgesse altro naviglio o altri velivoli basati altrove. Anche se questi elementi con ogni probabilità poco sarebbero serviti alle finalità di questa inchiesta. Solo incidentalmente in altra parte del rapporto si viene a conoscenza della presenza di un’altra portaerei, come si vedrà oltre.

Nel rapporto appare soltanto che nello scenario che interessava il velivolo precipitato erano presenti altri due aerei, i detti A6-E rifornitore con sigla AJ511, e lo E2B, velivolo Early Warning, con sigla AJ011. Appare altresì che la Nimitz si trovava nel Tirreno per svolgere un normale programma di operazioni aeree approvato dal comandante della 6^a Flotta. L’esercitazione consisteva nella simulazione di un attacco contro la portaerei Forrestal - qui veniamo a sapere della presenza di un’altra portaerei - e il velivolo incidentato aveva il compito di fornire, insieme ad altri velivoli, il supporto di contromisure elettroniche durante l’attacco.

L’indomani mattina, il 17 dicembre successivo all’incidente, giungeva sul luogo di caduta del velivolo un team formato da sei ufficiali e sottufficiali della Marina statunitense e da personale civile anch’esso di nazionalità statunitense. Questo team iniziava immediatamente le operazioni di competenza, prescindendo dalle autorità italiane.

Solo il giorno seguente, 18 dicembre, su richiesta dell’Addetto militare dell’Ambasciata USA (USDAO) a Roma, giungeva sul luogo dell’incidente il maggiore pilota Giulio Rodorigo, inviato dallo SMA con il compito di assistere il team durante l’investigazione.

Il 19 dicembre le autorità militari italiane proponevano all’Addetto militare USA un’indagine congiunta secondo l’Accordo internazionale di Standardizzazione. Questa proposta veniva accolta e quindi venivano nominati come rappresentanti della Marina degli Stati Uniti il detto capitano di corvetta pilota Frank Escobar, e come rappresentante dello SMA il maggiore pilota Giulio Rodorigo, ufficiale Sicurezza al Volo qualificato, capo Ufficio Operazioni dell’aeroporto di Trapani-Birgi. Il rappresentante USA si avvale della collaborazione di tre differenti commissioni, che condussero tre indagini separate e cioè tecnica, amministrativa, giudiziaria.

Il rappresentante italiano si avvalse della collaborazione del maggiore CTA Giuseppe Militello dell'aeroporto di Catania.

Il 20 dicembre su consiglio del rappresentante italiano, la Procura della Repubblica di Palermo disponeva il dissequestro del velivolo. Iniziavano quindi i lavori di recupero sia del relitto che di tutti gli impianti speciali opportunamente accantonati e piantonati da marines USA e carabinieri italiani.

Le riunioni della Commissione si tennero inizialmente presso il Consolato Generale USA a Palermo e successivamente per l'assistenza logistica presso il Comando dell'Aeroporto di Trapani (v. atti acquisiti presso l'Ispettorato sicurezza al volo dello SMA e trasmessi dal GI di Venezia, nota 08.08.97). Sulla base di tali atti questo GI disponeva acquisizione del nastro magnetico e di ogni altra documentazione sia presso il sito radar di Marsala che presso lo SMA (v. decreto acquisizione GI, 12.09.97), e richiedeva altresì all'AG di Palermo il fascicolo relativo all'incidente (v. richiesta GI, 17.09.97). Dagli atti giudiziari emergeva che quella Procura aveva immediatamente disposto il sequestro dei resti dell'aeromobile e del nastro di registrazione delle comunicazioni TBT di quel 16 dicembre in funzione presso la torre di controllo dell'aeroporto di Punta Raisi (v. decreto di sequestro 17.12.79).

L'aeromobile però che doveva essere piantonato solo dai carabinieri, immediatamente viene piantonato anche dai marines USN come già s'è detto e risulta dalla documentazione d'inchiesta a cura della Commissione mista formata da rappresentanti dei due Stati interessati del 28.11.80.

Il 18 successivo appare un comunicato USA con il quale si afferma che la Nimitz al momento dell'incidente stava conducendo una ordinaria esercitazione, precedentemente programmata, di addestramento per operazioni antisommergibili, antiaeree ed antiunità di superficie, e che a questa esercitazione stavano partecipando unità degli Stati Uniti, insieme ad unità italiane (v. nota Usica ovvero United States International Communication Agency, Palermo, 18.12.79).

Quello stesso giorno il Consolato Generale degli Stati Uniti d'America comunica la volontà delle Forze Americane di avvalersi del diritto di priorità nell'esercizio della giurisdizione sul disastro, in forza della Convenzione stipulata a Londra il 19 giugno 51 tra gli Stati aderenti al Trattato del Nord-Atlantico (v. nota senza protocollo Consolato Generale USA, Palermo, 18.12.79).

Il Ministro di Grazia e Giustizia, investito dal Procuratore Generale di Palermo – che però dette parere negativo – a sua volta investito dalla locale Procura, non ravvisò l'opportunità di avvalersi della facoltà di chiedere allo

Stato di origine la rinuncia al diritto di priorità nell'esercizio della giurisdizione come ex art. VII, par.3, lett.C della detta Convenzione di Londra del 51- L.30.11.55, n.1355 – in relazione all'art.2 del relativo Regolamento – DPR 2.12.56, n.1666. (v. nota Procura Generale Palermo 26.03.80).

L'indagine dell'AG italiana si limitava perciò all'accertamento di eventuali responsabilità imputabili ai servizi di radioassistenza a terra. E in questo ambito si appurava che i segnali trasmessi dall'aviogetto militare statunitense erano pervenuti, sia pure flebilmente, alla torre di controllo di Punta Raisi ed erano stati registrati. Restando così confermata la deposizione di uno dei tre ufficiali salvatisi, Paul B. Holzbaur (gli altri due erano Robert Hendricks e James Mackin). E cioè che in quella notte l'equipaggio del velivolo dirottato aveva più volte, ma inutilmente, tentato di porsi in contatto radio con la torre di controllo palermitana. Tale mancato collegamento però, dapprima nel rapporto della Commissione militare mista d'inchiesta, poi nelle motivazioni giudiziarie, non fu stimato elemento determinante nel quadro dell'incidente (v. requisitorie PM del 10.10.81 e decreto di archiviazione GI Palermo 22.10.81).

Nessuno propose di acquisire nè offrì le registrazioni radar; nessuno accertò le presenze italiane. Una volta invece acquisito il nastro magnetico della D.A. di quella sera, è emerso, dalla riduzione in THR e CDR che:

1) i tre velivoli in difficoltà “squoccano” il codice di emergenza tra le 20.13Z e le 20.16Z. 2) Questo dato è confermato in THR dai seguenti parametri: SIF3=7700, SOS SIF1=1, BLINK=1. 3) La qualità della traccia decresce sino a qualità 2, determinando l'accensione della spia di low quality. E così al momento dell'incidente (20.30Z ca.) in sala operativa due spie intermittenti di alert segnalano la situazione. 4) L'IC in quel periodo di tempo, non svolge attività. Mentre tale operatore, in questi casi, avrebbe il compito di effettuare le azioni idonee per guidare i caccia al rientro. 5) Dai registri dell'IC e dell'MC si rileva che Marsala riceve solo più tardi la notizia da Punta Raisi. 6) Non risulta nè dal CDR nè dai registri di sala operativa, alcuna attivazione tecnicamente rilevabile. E' il sistema che segue “in automatico” i tre velivoli militari. 7) Anche l'MC non sembra compiere azioni conseguenti ad uno stato di emergenza velivoli. I due addetti alle armi avrebbero potuto compiere delle azioni di “Pair” per il RTB o ritorno alla base.

Le procedure di emergenza operativa in caso di “emergenza velivolo” avrebbero dovuto essere, nei tre casi previsti (SOS SIF Alert, Radio, Informazione telefonica), quelle prescritte, con precisione, nel check list dell'MC.

1. Se da SOS SIF all'accensione del relativo segnale le seguenti azioni: a. sequence; b. controllo dei codici sul TOT; c. richiesta di conferma all'IO (pannello IFF/SIF-Light Pen); d. coordinamento con siti collegati; e. coordinamento con F.A. con eventuale chiamata radio; f. informativa al Sector Controller; g. ordine al TPO di registrazione della traccia.

2. Se a mezzo radio: a. richiesta al F.A. – del nominativo velivolo; - della posizione velivolo; - del tipo di emergenza; b. coordinamento con siti collegati; c. informativa al Sector Controller; d. ordine al TPO di registrazione della traccia.

3. Se da informazione telefonica: a. richiesta di tutte le notizie concernenti il velivolo in emergenza; b. messa in atto di opportune azioni di coordinamento con siti limitrofi e con i SOC; c. ordine al TPO di registrazione della traccia.

Qui, come già s'è constatato a Poggio Ballone, l'“emergenza velivolo” non determina alcuna reazione, con ogni probabilità non viene nemmeno recepita da un personale o distratto da altre attività o assolutamente impreparato, in tutto simile a quello di sei mesi dopo. Certamente dotato della stessa capacità di vigilanza di quello di Punta Raisi che non percepisce il segnale radio, forse tenuto basso per non disturbare i sonni di qualche addetto. Negligenze che hanno come effetto la caduta del velivolo e la morte del pilota, nonostante la benevolenza dei magistrati palermitani. Proprio comparando le registrazioni della sera del 16 dicembre, da quelle del successivo 27 giugno emerge una differenza di sommo interesse sugli IFF di modo 2. In effetti: 1) dalla THR del 16.12.79 emerge una ricchezza di dati tale da permettere, attraverso la decodifica degli innumerevoli IFF di modo 2 squoccati, l'identificazione dei velivoli militari operanti la sera dell'incidente. 2) I nominativi radio dei velivoli in emergenza coincidono, nelle 3 cifre successive alla prima, con l'IFF di modo 2, come ad esempio il nominativo radio JM311 corrisponde SIF2 0311. Al contrario le THR del 27.06.80 di Marsala, Poggio Ballone e Potenza Picena, pur evidenziando un congruo numero di velivoli militari, e nonostante, nel loro complesso, siano relative ad un'area molto vasta, non riportano, tra le 17.30 e le 21.00Z, alcun IFF di Modo 2. Sono presenti solo dei codici non significativi quali 0000, 7777 ed un 5346 che risulta squocato da terra.

Quanto ai documenti acquisiti si rileva che in questa occasione il CRAM ha custodito entrambi i registri principali, quello dell'MC e l'altro dell'IC, a differenza di quanto avvenuto a seguito del disastro del 27 giugno seguente, allorchè si conserva solo quello dell'IC. E sempre a differenza della sera del disastro di Ustica, sul registro del MIO, che copre entrambi i fatti, si riescono a leggere al riguardo del primo annotazioni di interesse e

dettagliate che non appaiono assolutamente al riguardo del secondo incidente. Esse sono le seguenti:

- 16.12.79 operatore D'Amico, ad ore 14.05 compare l'annotazione: "continua la reg. sul nastro N.81"; - 17.12.79 operatore D'Apuzzo, ad ore 10.25 compare l'annotazione: "EOF sul nastro N.81"; - 20/21.12.79 operatore D'Apuzzo, a fine turno viene inserita l'annotazione: "Conservare il nastro N.81 del 16.12.79"; - 25.01.80 operatore Pitarresi, a fine turno appone la nota: "Effettuare "Data Reduction" con ATM del nastro N.81 trovati in cassaforte SO"; - 21/22.07.80 ad ore 09.00 viene annotato: "Consegnati al tenente Del Zoppo i nastri di registrazione N.81-99-100-9; riguardanti rispettivamente gli incidenti aerei del 16.12.79-27.06.80 (99-100)-18.07.80".

Nella stessa giornata il comandante del 35° CRAM, cioè il noto colonnello Cespa Piero, dispone la custodia dei nastri di registrazione radar (99-100) e T/B/T relativi al 27.06.80, tralasciando qualsiasi disposizione dei nastri 81 e 9. Unitamente al nastro N.81 sono stati acquisiti, come s'è detto, i registri di sala operativa dell'IC e dell'MC, ma non sono state rinvenute disposizioni in merito alla loro custodia. Nel turno da ore 18.45Z ad ore 07.00Z del 16/17-12-79, il capo controllore e IC era il capitano Russo. Nel registro dell'MC compare ad ore 21.17 la seguente annotazione: "TWR Palermo ci comunica che è caduto un jet americano tipo "Cobler" AJ612 nella zona di Mondello alla periferia di Palermo. Avvisato il SOC".

Questa vicenda è emblematica. Se fosse emersa tempestivamente, cioè all'inizio di questa inchiesta, l'inquirente ne avrebbe tratto più insegnamenti. In primo luogo che le esercitazioni militari nel Tirreno, su acque internazionali, si fanno senza alcun avviso alle autorità nazionali, tanto più gli Americani senza avvisi, giacchè essi, non avendo sottoscritto la Convenzione ICAO, non sono obbligati ad osservare le regole che ne discendono. Ed anche esercitazioni di dimensioni gigantesche, che vedono impegnate due portaerei, decine e decine di velivoli, alcuni dei quali sofisticatissimi come i Prowler specializzati nella guerra elettronica. Non solo tutto avviene senza notificazioni, ma anche nell'assoluto silenzio radar, spengendo cioè tutti i SIF, che, come poi si è appreso, comporta continui scramble per il semplice fatto che nulla si sa, attraverso i primari che appaiono sulla nazionalità dei velivoli, se cioè siano Friendly o Zombie. Sull'incidente, per effetto della vigente normativa, la giurisdizione nazionale viene esclusa e s'instaura solo quella dello Stato di bandiera dei velivoli, così come è accaduto nel Cermis e come potrebbe accadere – tanto si scriveva prima dei ritrovamenti nell'Adriatico – anche sugli sganci di serbatoi e bombe con conseguenti danni sul territorio italiano durante il

presente conflitto balcanico. Ma vi sono anche altre analogie. Anche in questo incidente viene squoccato il codice di emergenza, cosicchè se si fossero conosciuti questi atti, non si sarebbero persi anni nelle interpretazioni nè si sarebbe dovuto ricorrere, da parte degli interpellati, alle menzogne che ci sono state propinate. Ma v'è anche un'altra terribile analogia con il disastro di Ustica. Anche qui il segnale non è stato capito o almeno nulla s'è fatto per reagire all'emergenza. Questo da parte dei militari di Marsala. Da parte di quelli di Palermo ancora peggio. Il volume delle chiamate TBT, come s'è detto, era stato a tal punto abbassato – probabilmente da chi preferiva dormire piuttosto che stare all'ascolto – che quella chiamata in voce non fu udita da nessuno.

3.11. Conclusioni sulle attività di volo.

Quindi in conclusione anche sugli aerei non si può dire una parola definitiva. Certo si son compiuti progressi notevoli dalla nota di Cincusnaveur del 3 luglio 80. Si è accertato che i CRAM militari, seguono il traffico civile, ma non quello militare. Vale al riguardo quanto emerso ed emergerà da Marsala che, quanto alle tracce di velivoli con ogni probabilità militari per SIF1, per SIF3, per caratteri cinematici, immediatamente le droppa, se inizializzate manualmente; inizializzate automaticamente immediatamente le aggancia e le droppa; che se inviate in cross-tell da Poggio Ballone, le aggancia e le droppa; su almeno tre senza SIF, non compie alcun tentativo di identificazione. Ed anche da Licola, che non riporta sui propri plottaggi nessuno dei cinque velivoli militari, che partono in successione da Capodichino, e che invece dovrebbero essere da tal sito individuati, giacchè sorvolano il punto di riferimento PNZ (o Ponza). Si è dimostrato, anche se certo non s'è provato, un diretto coinvolgimento con il disastro, la presenza in volo in diverse parti del Tirreno nell'intorno temporale dell'incidente, di più velivoli statunitensi, in esercitazione o in trasferimento, armati e non. E di questi è stato difficilissimo, se non impossibile trovare la memoria. Ma molti altri ve ne sono, che potrebbero avere, od hanno, una connessione con la caduta del DC9. Che sono militari ed hanno movimenti compatibili solo con la presenza di una portaerei. Questi non possono essere di un'aeronautica qualunque, la portoghese o l'ungherese; devono essere di quei Paesi, che ne dispongono, sono in grado di farli volare e guidarli, prescindendo da FIR, aerovie e disposizioni di Traffico aereo, nel Mediterraneo. E questi Stati, è inutile tornarvi su, sono

stati più volte indicati da personalità qualificate a parlare in questa materia, dall'ammiraglio Martini nell'89 al generale Arpino dieci anni dopo. Non si può perciò dire che manchino indicazioni, o più realisticamente sospetti, a carico purtroppo proprio degli Stati Uniti. Di questi velivoli abbiamo sovente NTN, coordinate ed orari, e definizioni come Friendly; altre solo ritorni primari, il che sta a significare che non sono stati inizializzati o sono stati immediatamente droppati. Il che vuol dire anche che sono stati altrettanto immediatamente identificati come amici; ché se fossero stati Zombie ben altre procedure, è oramai noto, si sarebbero dovute porre in essere.

Ragioni di Stato, tanto palesi quanto ovvie, che però ci saremmo attese più da altri Stati che dagli Stati Uniti, impediscono, non si può sostenere il contrario, ogni collaborazione con la semplice assunzione della scomparsa, per il tempo trascorso, della scomparsa di ogni ricordo o memoria di archivio.

4. I salvagenti recuperati in mare.

Nei giorni immediatamente successivi al disastro una delle prime preoccupazioni dell'inquirente fu quella di recuperare e concentrare i relitti del velivolo. Infatti la Procura di Palermo, a distanza di quarantotto ore dall'incidente dispose, come già s'è detto, il trasporto dei reperti presso l'aeroporto Boccadifalco di Palermo. In questa attività purtroppo si registrarono gravi lacune, tra cui vale la pena di ricordare la mancata redazione di un elenco analitico del materiale all'atto del deposito, oltre all'imprecisa descrizione ed alla omessa inventariazione dei reperti da parte delle unità impegnate nel recupero. Certo è che alcuni reperti, forse tra i più interessanti, non sono stati trasferiti a Ciampino ma abbandonati invece nell'aeroporto palermitano e mai più ritrovati; tra gli altri il casco "John Drake", il serbatoio del T33, il carrello anteriore di un aereo, a detta di Lippolis, della 2^a guerra mondiale (v. audizione Lippolis Guglielmo, Commissione Stragi, 16.01.90).

Nel periodo in cui l'inchiesta rimase nella titolarità della Procura della Repubblica di Palermo furono conferiti, come s'è detto nel relativo titolo, più incarichi peritali, tra i quali si deve ricordare la perizia Cantoro ed altri, che rispose ad alcuni immediati quesiti formulati da quell'AG. Da una lettura dei quesiti posti emerge l'immediato interesse dell'inquirente all'accertamento della presenza o meno tra quanto era stato o s'andava

recuperando di reperti appartenenti ad uno o più velivoli diversi dal DC9 Itavia. I primi due quesiti infatti sono: “1. Accertino i periti quali tra i relitti ed i reperti rinvenuti non appartengono ad un aereo DC9; 2. Accertino i periti se tra i relitti ed i reperti ve ne siano taluni appartenenti ad altro tipo di aereo, diverso dal DC9, e dicano in tal caso a quale tipo di aereo appartengano, anche sotto il profilo merceologico”.

Il 26 novembre successivo il prof. Cantoro riferiva fornendo un elenco analitico dei relitti che sicuramente non appartenevano al DC9: tra gli altri “due giubbetti salvagente tipo marina con materiale di galleggiamento rigido sagomato a volume fisso, di fabbricazione statunitense come risulta dalla marca costruttrice. L’aeromobile DC9 è dotato, come tutti gli aerei passeggeri, di salvagente autogonfiabili”.

A tal proposito, occorre sottolineare che all’interesse dell’AG di Palermo – l’ordinanza è del 3 luglio - verso i reperti era comunque immediatamente seguito quello dello Stato Maggiore dell’AM, che il 4 seguente inviava a Boccadifalco il colonnello Bomprezzi ed il tenente colonnello Argiolas, rispettivamente appartenenti al 2° e 3° Reparto SMA, con l’incarico di prender visione, in forma riservata, dei reperti ivi concentrati e di accertare se tra di essi vi fosse materiale non appartenente al velivolo precipitato.

L’esito di quella missione è condensato in un appunto del 2° Reparto/SIOS per il S.I.S.MI e per il Gabinetto del Ministero della Difesa, corredato da ventidue fotografie, in cui, come già s’è detto, i reperti erano stati divisi in tre categorie: a. quelli certamente del velivolo in argomento, b. quelli presumibilmente a bordo del velivolo, c. quelli che non facevano certamente parte dell’aeromobile. Nelle fotografie allegate appaiono con chiarezza, nel vario materiale accatastato, due salvagenti di colore rosso di tipo marino con imbottitura galleggiante, che nel predetto appunto erano dettagliatamente descritti e collocati nella categoria dei materiali non facenti parte del velivolo Itavia.

Il primo salvagente viene così descritto: di colore rosso sbiadito, di tipo marino con imbottitura galleggiante, recante stampate sul tessuto le sigle “NSA OMB” e sulla targhetta bianca in tela, nella parte interna del giubbotto “Fibrus Glass Life Preserver Manufactured at the Savegard Corp. 1975-DSA-700-75-C-5924 in accordance Sec 2 -Charter 33 - Buships Manual” (foto nr.7,8,9,10). Il secondo, pur avendo caratteristiche identiche al primo, variava nelle sigle; infatti vi era riportato “CV60 UB4 DECU” e sulla targhetta i numeri d’identificazione del materiale “DSA 700-74-C-6476” (foto nr.11,12,13). L’appunto SIOS concludeva sostenendo che era “presumibile che essi (reperti non appartenenti al DC9) provenissero da

natanti in transito, ad eccezione della sonda meteorologica, caduta in mare in data imprecisabile”.

I due salvagenti che, si ricordi, erano stati individuati da una motobarca del Doria il 29 giugno, alle ore 06.41 in un'area maggiormente interessata al recupero, compresa nei punti 39.13N-13.09E, risultano indicati, seppur genericamente, nel processo verbale redatto il 24.12.80 e recante la firma di Furci Rocco, comandante dell'Aeroporto di Palermo-Boccadifalco in occasione del trasferimento presso i laboratori dell'AM siti in Roma, di tutti i reperti giacenti a Boccadifalco.

Al riguardo vale la pena di sottolineare che il concentramento, richiesto dalla Procura della Repubblica di Roma e disposto dal 4° Reparto dello SMA (v. nota della Procura del 17.11.80), fu connotato da inesattezze ed incertezze alle quali contribuì il pressapochismo degli enti militari - AM e CC. - che gestirono quel trasferimento, avvenuto tra l'antivigilia e la vigilia di Natale, senza alcuna preoccupazione di redigere in maniera analitica e dettagliata un elenco del materiale; i reperti partirono alla rinfusa da Boccadifalco e così giunsero all'aeroporto di Ciampino; nello stesso stato, l'antivigilia di Capodanno, furono trasferiti ai laboratori dell'AM di via Tuscolana. Per di più, le testimonianze rilasciate da coloro che parteciparono in prima persona ai passaggi relativi al trasferimento del materiale risultano alquanto vaghe e imprecise. Una circostanza purtroppo assolutamente negativa perché l'inchiesta ha dovuto registrare la “perdita” di reperti di sicura significatività.

Proprio in ordine a questo controverso trasferimento, il prof. Cantoro – che era stato incaricato dall'AG di Palermo anche di curare, al momento in cui gli fosse stato comunicato, il concentramento dei reperti da Boccadifalco a Roma - così riferiva testualmente: “mi risulta che il 23.12.80, alle ore 17.00, a mia insaputa, i reperti siano partiti da Boccadifalco per Roma-Ciampino con un a/m G222. Non essendo stato avvisato, non ero presente al carico e quindi non so se tutti i reperti siano stati caricati. Successivamente ho rilevato che l'elenco dei reperti consegnati al laboratorio AM di Roma in data 30.12.80 non era completo rispetto all'elenco che avevo a Palermo. Comunque certamente a Napoli il 19.02.87 mancava il reperto nr.1” (v. esame Cantoro Giulio, GI 20.01.97). Dichiarazioni che danno certamente il senso delle responsabilità in cui incorse l'AM.

Dall'indagine disposta da questo GI e condotta dall'Interpol negli Stati Uniti presso il Comando Generale della Guardia Costiera, è risultato che quei reperti erano giubbotti di fibra di vetro in dotazione alle forze militari. L'articolo era stato prodotto in grande quantità per molti anni e destinato alla Marina Militare ed alla Guardia Costiera degli Stati Uniti.

Generalmente quel giubbotto non doveva essere utilizzato a bordo di velivoli militari statunitensi, ma potevano esserne dotati occasionalmente gli elicotteri di soccorso durante le operazioni di emergenza. Comunque, era da sottolineare che l'uso di esso non era autorizzato a bordo di velivoli e navi civili o per il trasporto merci.

Per quanto riguarda il primo giubbotto, le indicazioni riportate sulla targhetta hanno consentito di individuare la ditta produttrice cioè la "Safeguard Corporation Ohio". La dicitura DSA, seguita con numero, stava ad indicare il contratto. La sigla NSA indicava di solito "Naval Support Activity" ovvero una particolare articolazione della Marina Militare statunitense con funzioni logistiche. OMB indicava di solito "Outboard Motor Boat". Quindi il giubbotto in questione doveva provenire da una piccola imbarcazione fuoribordo in dotazione ad una unità navale di supporto.

Il secondo giubbotto, come già accennato, era del medesimo tipo del primo e, particolare non trascurabile, le sigle CV60 UB4 DECU, indicavano la sua provenienza ossia la U.S.S. Saratoga con numero d'imbarcazione militare Navy Vessel Number CV60. La sigla UB4 indicava con ogni probabilità "Utility Boat 4". La sigla DECU si riferiva probabilmente ad un particolare settore della nave, forse la zona ponte. Questi elementi consentivano all'ente americano di affermare con certezza che quel giubbotto provenisse da una delle scialuppe di salvataggio della portaerei americana Saratoga (v. rapporto Interpol, 21.04.92). Ma consentono altresì affermazione analoga sull'altro giubbotto, che con ogni probabilità appartiene alla stessa unità, quanto meno ad altra della stessa Marina.

Prima ancora, questo GI aveva interpellato lo Stato Maggiore della Marina Italiana, che al riguardo riferiva che il significato delle sigle "NSA-OMB" e "CV60 UB 4 DECU" era sconosciuto. Lo SMM riferiva inoltre di aver interessato in merito il paritetico Stato Maggiore statunitense, secondo cui la sigla "NSA-OMB" non aveva nulla di noto, anche se le sigle "CV60 UB4 DECU" indicavano, rispettivamente: la prima, la portaerei Saratoga; la seconda, un'unità di supporto logistico; mentre per la terza non risultavano evidenze (v. rapporto del ROCC dell'11.05.92).

Al fine di chiarire le circostanze relative a questi salvagenti, è stato esaminato anche il comandante della Saratoga, ammiraglio Flatley (v. esame Flatley, in rogatoria USA 10.12.92). Questi ha dichiarato preliminarmente: "che il salvagente si sia trovato nell'immediatezza del fatto è un'altra coincidenza". Ha poi aggiunto che quel tipo di salvagente veniva utilizzato nel compimento di operazioni di trasbordo o sulle scialuppe per raggiungere la terra. Infatti a bordo della portaerei c'erano circa quattrocento esemplari di

quel salvagente. L'ammiraglio ha specificato che a volte i marinai piuttosto che aggiustarli li gettavano in mare e quindi durante l'anno se ne perdevano diversi. Comunque non si trattava di salvagenti per piloti d'aereo né venivano usati sugli elicotteri. A bordo c'era anche un terzo tipo di salvagente, un giubbotto meno ingombrante che veniva usato dai marines addetti alle operazioni di manutenzione sui ponti.

L'esito di tale attività istruttoria, già di per sé particolarmente apprezzabile per le implicazioni che ne scaturiscono, acquisisce maggiore pregnanza se si tiene conto delle dichiarazioni, alcune assurdamente laconiche e sconcertanti, rese da coloro che, per motivi connessi alle loro funzioni, avevano conoscenze specifiche riguardo ai reperti e, nel dettaglio, ai due giubbotti di chiara origine americana.

Bomprezzi, l'ufficiale del SIOS, che era stato inviato appositamente presso l'aeroporto di Boccadifalco per esaminare i reperti e nell'occasione aveva ben visto nell'hangar dell'aeroporto quei salvagenti, non collegò assolutamente le sigle che vi apparivano con unità militari. Ed ha preferito accollarsi una pessima quanto incredibile figura, piuttosto che dire la verità, asserendo di non conoscere i codici di identificazione delle navi. Egli che occupava un così alto grado nell'intelligence di forza armata e così mostra di non conoscere la sigla numerica di una portaerei della 6^a Flotta, cioè di una flotta dislocata nel Mediterraneo e non nel Pacifico o l'Indiano. (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 22.06.92).

Tascio, il comandante del SIOS, che dapprima mostra solo un labile ricordo sulla circostanza del rinvenimento dei due salvagenti di chiara marca americana, e quindi specifica "no, non richiamò... la mia attenzione, no di sicuro e penso che non abbia richiamato l'attenzione neppure del colonnello Bomprezzi. Certamente, forse, si è rilevata la provenienza perché essendoci questo, non so affatto" E comunque esclude che siano state fatte delle ricerche volte a conoscere le unità navali da cui potevano provenire i due salvagenti (v. interrogatorio Tascio Zenò, GI 29.05.92).

Più decisa e senza tentennamenti la risposta di Bartolucci. Nel ricordare che poco dopo la sciagura lo Stato Maggiore dispose l'invio di "due o tre ufficiali" a Boccadifalco per visionare i reperti, afferma che non si ritenne di prestare una particolare attenzione a quei reperti, perché "chiaramente erano in mare da tantissimo tempo o comunque non ci azzecavano assolutamente con questo incidente, questo è quello che è stato riportato" (v. interrogatorio Bartolucci Lamberto, GI 26.05.92).

Luzzatti Carlo, presidente dell'omonima Commissione ministeriale, non ha ricordato la presenza di due salvagenti di tipo marino, affermando poi che "questi oggetti non provenienti dall'aereo non furono presi in

considerazione dalla Commissione” (v. esame Luzzatti Carlo, GI 24.05.91).

Soltanto il pilota dell'Itavia, Grilli Giorgio, imbarcato sul Doria durante la fase di recupero dei relitti, ha sostenuto che il giubbotto US Navy, da lui visto sul ponte di quella unità, non poteva “essere interessato all'incivolo in quanto ricoperto da telline” (v. esame Grilli Giorgio, GI 26.02.92). Ma di certo egli ha visto qualcosa di diverso dai nostri due salvagenti, tenuto conto che questi non recavano alcuna scritta che li riconducesse direttamente alla Marina degli Stati Uniti, e nessuno, testi e periti che pure li avevano visti ed esaminati, aveva mai riferito di oggetti con lunga permanenza in mare; tra l'altro dalla visione delle fotografie scattate ai salvagenti in questione subito dopo il ripescaggio ed anche da quelle dirette dei reperti sino ai giorni nostri non vi appaiono mitili o simili.

Questi salvagenti, unitamente agli altri reperti del DC9 Itavia, nel dicembre dell'80 furono trasferiti presso i laboratori dell'AM - 4° Reparto dello SMA, ove rimasero fino al 1985, anno in cui su richiesta della Commissione Blasi, questo ufficio dispose il concentramento presso l'aeroporto di Capodichino. Avverrà solo dopo il 90, la definitiva ed attuale collocazione dei reperti presso l'hangar Buttler di Pratica di Mare. In conclusione quei salvagenti erano caduti in mare da pochissimo tempo prima del loro recupero. Queste perdite, s'è detto, non comportano una registrazione in una qualche memoria, e tal giustificazione potrebbe essere anche accettabile. Sarebbe invece stato ricostruibile, anche sulla base della semplice consultazione dei libri di bordo, l'occasione in cui quei salvagenti erano caduti in mare. Anche nel caso di un improbabile colpevole gesto di un qualche marinaio, sarebbe comunque bastato accertare quando, in quale data, l'unità era passata su quelle coordinate o in quell'area avesse mandato elicotteri o scialuppe.

Oltre ai due salvagenti sopra descritti, agli atti dell'inchiesta risulta una segnalazione della Compagnia CC. di Termini Imerese concernente il rinvenimento, in data 21.08.80, nelle acque antistanti il Comune di Trabia (PA), di un giubbotto salvagente di colore arancione, completo di custodia di colore grigio scuro riportante la seguente scritta: “manufactured August 1979 Contract nr. DLA 700=79=C=2119=U.S. Navy”. Peraltro, quello stesso Comando Compagnia riferiva che nel proprio archivio ed in quello della dipendente Stazione CC. di Trabia non figuravano atti, oltre alla segnalazione di rinvenimento, sul citato giubbotto, e che esso non era più custodito nei locali di quel Comando, né risultavano atti di trasmissione ad altri enti.

In data 9.07.92 questo Ufficio interpellava per rogatoria il Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti al fine di conoscere in quale

occasione era stato smarrito questo terzo giubbotto. La risposta dell'organo collaterale americano fu lapidaria: tenuto conto del lungo tempo trascorso, non esisteva alcuna documentazione di riferimento (essa veniva conservata per scopi di inventario e contabilità per non più di un anno) che consentisse di esaudire il quesito richiesto.

5. I caschi.

5.1. Il casco da pilota con la scritta "John Drake".

Nell'aprile dell'89 e poi negli anni successivi, tra il 90 ed il 92, il tenente colonnello Guglielmo Lippolis, responsabile nell'80, come s'è scritto, del Rescue Coordination Center del 3° ROC di Martina Franca - dichiara in sede giudiziaria e davanti alle commissioni d'inchiesta parlamentare ed amministrativa, di aver esaminato a Palermo un casco da pilota, conservato insieme ai rottami e relitti attribuiti all'incidente del DC9 Itavia nell'hangar dell'aeroporto di Boccadifalco (v. atti Commissione Pisano, Lippolis 10.04.89; v. audizione Commissione Stragi, Lippolis, 16.01.90; v. esame Lippolis, GI 01.07.91 e 23.06.92). L'esame del casco dovrebbe essere avvenuto nel mese di luglio 80 nel corso della prima riunione con il collegio peritale a Palermo o in occasione di una chiamata successiva, al più tardi nell'agosto dello stesso anno. Lippolis in quella circostanza aveva notato che il casco, di colore bianco, era di fibra, con una parte interna spugnosa, una visiera ed un cordone per l'auricolare; sull'esterno vi era la scritta John Drake. Inoltre l'ufficiale ricordava che gli era stato riferito da uno dei componenti il collegio peritale - incontrato nel sopralluogo presso l'hangar di Boccadifalco - che il casco da pilota era stato ritrovato su una non meglio precisata spiaggia siciliana.

Le ricerche compiute presso le Autorità USA, su iniziativa del Lippolis, - che nel riferire prima alla Commissione d'inchiesta interna e poi a questo ufficio dichiarava di aver telefonato lui stesso da Martina Franca ad Air South a Bagnoli, al suo rientro dalla missione a Palermo (v. esame Lippolis Guglielmo, GI 23.06.92) - accertarono l'effettiva esistenza di un pilota di nome John Drake che, decollato da un mezzo navale, a causa di un incidente aveva dovuto abbandonare il velivolo e lanciarsi in mare. Dalle autorità NATO interpellate - Air Force South di Bagnoli, tale maggiore Zimmermann - il fatto veniva collocato, in termini di probabilità, in un non meglio precisato periodo "di qualche tempo" precedente all'incidente di Ustica.

Il casco contraddistinto dalla scritta "John Drake" in seguito ai trasferimenti dei reperti da Palermo alle successive sedi, è andato smarrito; ma con ogni probabilità è stato fatto sparire, perché dell'altro materiale pur nei diversi trasferimenti nulla s'è perso.

Le lettere rogatorie inviate dal 14.05.92 al febbraio 93 da questo ufficio al Dipartimento della Giustizia USA ovviamente avevano come scopo l'accertamento delle circostanze in cui il casco era stato perso dal pilota e la conseguente assunzione a teste di costui. A tale scopo questo GI comunicava alle Autorità statunitensi ogni utile informazione sulle caratteristiche di quel reperto, alle modalità del suo rinvenimento ed alle fonti informative, specificando che le notizie erano state originariamente fornite in esito ad un contatto tra il Rescue Coordination Center del 3° ROC di Martina Franca ed il Comando NATO, Air South, di Bagnoli.

Dopo una prima evasiva risposta del giugno 92 - in cui il Dipartimento della Giustizia, stante il tempo trascorso e considerata l'estesa diffusione del nominativo John Drake, si proclamava impossibilitato a svolgere efficacemente la ricerca - finalmente nell'aprile del 93 giunge una definitiva risposta dell'autorità americana: il Dipartimento della Difesa rendeva noto che "Il Centro di Sicurezza della Marina ha effettuato una ricerca computerizzata sulla banca dati degli incidenti della Aviazione della Marina per il periodo tra il gennaio 77 fino al marzo del 93. Durante questo periodo si sono verificati quattro incidenti che coinvolgevano un membro dell'equipaggio con il cognome Drake. Nessuno di questi aveva il nome proprio che iniziava con la lettera "J", e tutti si sono verificati all'interno degli Stati Uniti continentali. Anche il Dipartimento di Sicurezza dell'Aeronautica Militare ha effettuato una ricerca nei suoi archivi. L'Aeronautica Militare ha un pilota con il nome John Drake, ma egli non è stato coinvolto in nessun incidente aereo e non era assegnato al teatro europeo nel periodo di tempo che ci interessa. L'affermazione che questo elmetto è stato perso durante un incidente aereo della Marina si può riferire ad un incidente precedente il 77, oppure si tratta di una semplice congettura. Sottolineiamo che esistono più tipi di elmetti indossati da persone che non sono membri di equipaggi aerei. Comunque, senza fotografia dell'elmetto, o senza una dettagliata descrizione, non siamo in grado di fornire nessuna ulteriore informazione. Sugeriamo che le Autorità investigative italiane contattino la NATO, e domandino se sono in grado di aggiungere qualcosa, confermare o smentire l'informazione ottenuta, secondo quanto risulta, dal "magg. Zimmerman o nome simile" alla Air South. Se avrete maggiori informazioni, potremo approfondire ulteriormente l'argomento".

In considerazione della precisa memoria del Lippolis e di fronte alle

informazioni conclusivamente fornite dalle Autorità USA, gli elementi di notizie faticosamente trasmessi dagli Stati Uniti non possono essere stimati sufficienti, poiché non coincidono affatto con la originaria spiegazione fornita dal Comando NATO di Bagnoli, pochi giorni dopo il 27.06.80 a quel Centro di ricerca e soccorso di Martina Franca. Se a detta di Air South un pilota a nome John Drake doveva essersi lanciato da un velivolo imbarcato su mezzo navale proprio in periodo di tempo appena precedente all'incidente di Ustica, riferirsi all'anno 77 appare non solo fuorviante, ma, alla luce delle informazioni così dettagliate fornite dall'organo NATO, addirittura preclusivo della verità sulla vicenda.

5.2. Casco rinvenuto nelle acque di Capaci.

Un altro casco recuperato nell'estate dell'80, precisamente il 10 agosto di quell'anno su di una spiaggia siciliana nelle vicinanze di Palermo (acque antistanti Capaci, in località Trabia), è stato a lungo oggetto di attenzione prima dell'Aeronautica Militare e poi di questa inchiesta.

Il casco era stato consegnato alla Capitaneria di porto di Palermo, ove risulta registrato in una comunicazione di ritrovamento, datata 12.08.80, diretta a Marisicilia, ed era stato esaminato dal colonnello Bomprezzi del SIOS Aeronautica giunto appositamente a Palermo il 12.08.80 su incarico del Sottocapo di SM generale Ferri. All'aeroporto di Palermo Boccadifalco Bomprezzi si era accorto che non si trattava di un casco di volo bensì di esemplare in uso al personale tecnico "di quelli che operavano sul ponte di una portaerei". Il vice Capo del 2° Reparto aveva anche notato su quel casco l'indicazione della ditta costruttrice. Nella relazione su quella missione aveva pure specificato che era attribuibile ad operatore di bordo di una portaerei e quindi era da escludersi che si trattasse di materiale di volo (v. interrogatorio Bomprezzi Bruno, GI 06.10.95).

Riguardo alle successive vicende di questo casco occorre sottolineare che, pur risultando trasmesso dalla Sicilia allo SMA già il 20.08.80, non appare mai pervenuto formalmente al 2° Reparto dello Stato Maggiore né è stata "rinvenuta traccia di come sia arrivato allo SMA". Sta di fatto che esso è invece documentato e viene trovato tra i materiali e le parti del MiG23 libico, trattenuti per esigenze informative, "conservati in contenitori di legno muniti di coperchio presso locali dello SMA-SIOS trasferiti a Pratica di Mare presumibilmente nel 1987" (v. nota SMA/225/702/1143 del 3 luglio 92 da Capo del 2° Reparto a Capo di Stato Maggiore).

Il casco è di colore verde, di fibra con una parte interna spugnosa, con visiera, e reca all'interno la seguente scritta: "helmets, flight deck crewman's, impact resistant size 7-1/4 mil- h - 81735 (AS) - 4- DSA100 - 77 - C - 0529 DEC - 77 Kings Point MFG. CO., INC / /7 8415 - 00- 071 - 8/86".

Accanto agli accertamenti tendenti a chiarire le circostanze di rinvenimento e l'insolito "percorso" del casco di Capaci, questo Ufficio ha promosso alcune commissioni rogatorie inviate, dal 14 maggio 92 al febbraio 93, al Dipartimento della Giustizia USA al fine di appurare le circostanze in cui il casco era stato perso e ad assumere informazioni testimoniali dall'eventuale utente. Nè si tralasciava di richiedere se forniture di caschi dello stesso tipo fossero state effettuate alla Jamahirija Araba Socialista di Libia dal dicembre 77 al giugno 80, sulla base del fatto che quel reperto si trovava tra quelli del MiG libico.

In esito alle ripetute richieste, corredate dalle cognizioni in possesso di questo ufficio, il Dipartimento della Giustizia USA, sentiti i Dipartimenti per il Commercio e la Difesa, nel novembre 92 rispondeva che quel casco per equipaggio di ponte di volo, prodotto dalla "Kings Point MFG. Co, di Fayetteville, NC, faceva parte di una partita di 7450 caschi forniti nel 77/78 alla Marina Militare USA, alla "Coast Guard" degli Stati Uniti e ad un non meglio specificato ente militare spagnolo.

Nella ricerca di ulteriori ed utili notizie sulle circostanze relative allo smarrimento di caschi in dotazione alla Navy statunitense, questo ufficio assumeva informazioni anche da soggetti diversi, tra cui l'ammiraglio James H. Flatley. Il comandante della Saratoga, pur non essendo al corrente di fatti specifici relativi allo smarrimento di caschi, suggeriva di fornire i dati in possesso all'ufficio preposto e ricordava che, quando un aereo cade in mare "non si recupera nulla, le salme sono perse per sempre, ma, inevitabilmente, il casco viene a galla e viene ritrovato" (v. esame J. Flatley in rogatoria USA, GI 10.12.92).

Quanto controversa e di difficile lettura sia la vicenda di questo casco, lo si deduce dalla testimonianza di Bomprezzi del giugno 92, che esordisce con un ricordo piuttosto confuso. Questo il primo passaggio testimoniale: "il casco del pilota credo di averlo visto in fotografia. Non credo di averlo visto materialmente. Ricordo che c'era una scritta riproducente un nome arabo, non completamente leggibile. Ricordo di aver visto un solo casco, sempre in fotografia". Nonostante questa solo apparente sicurezza mnemonica il vice capo del 2° Reparto, dopo aver ricevuto in visione il reperto in questione (rep. n.80 acquisizione n.15 del 10.11.90), si smentisce asserendo che quel casco non faceva parte dei reperti di Castelsilano e lui lo aveva visionato a

Boccadifalco su specifica richiesta del generale Ferri; sulla circostanza Bompreszi ha confermato che si trattava di “un casco di operatore di bordo di una portaerei e che non era materiale di volo”; l’ufficiale ha aggiunto che, considerata la non diretta attinenza ad operazioni volative, non aveva compiuto altre indagini e aveva considerato l’argomento chiuso. Non ha saputo però spiegare per quali ragioni si preferì lasciare il casco sul posto, in considerazione del fatto che esso era privo d’interesse, non trattandosi di dotazione da pilota. A questo punto però il ricordo si fa nuovamente confuso. Infatti Bompreszi, riferendosi a quell’unica missione siciliana per il rinvenimento del casco, ha affermato che “nelle fotografie da me fatte sulle scale del circolo ufficiali di Boccadifalco si leggeva forse il nome Drake”. Sottolinea di associare il nome John Drake al casco in questione e prendendo atto che il colonnello Lippolis aveva dichiarato di aver visto il casco Drake verso i primi di luglio, il Bompreszi ha ipotizzato di aver svolto quella missione ancor prima di quella con Argiolas avvenuta pure nel mese di luglio, ma ha escluso che si trattasse della stessa missione, perché ha ricordato con certezza “di aver fatto due viaggi e uno di questi fu compiuto esclusivamente per il casco” (v. esame Bompreszi Bruno, GI 22.06.92). Ma l’esitazione mnemonica del colonnello Bompreszi sul periodo preciso di quella missione siciliana è stata risolta dagli accertamenti dell’inchiesta, da cui è risultato un viaggio svolto il 12 agosto 80 con Sidoti, di cui lo stesso Bompreszi in una successiva testimonianza ha ricordato con maggiore precisione il periodo e cioè ad agosto, quando aveva sostituito il generale Tascio assente per ferie. In questo nuovo apporto testimoniale Bompreszi aggiunge che sul casco c’era il nome della ditta costruttrice “o forse del nome del tecnico, dello specialista che aveva impiegato il casco” (v. interrogatorio Bompreszi Bruno, GI 06.10.95). Infine non si può non ricordare che concludendo il primo esame reso a questo Ufficio nel giugno 92 il colonnello Bompreszi, pur avendo associato il casco al nome Drake, ha affermato di non riuscire a capire “come Lippolis possa affermare che si trattava di un casco da volo”. Egli infatti stimava, e qui tale confusione può apparire voluta, che il casco in oggetto non fosse assolutamente da volo.

E quindi ben si può concludere che tra i mesi di luglio e agosto dell’80 vengono rinvenuti due caschi in dotazione alla Navy statunitense, rispettivamente associati ai relitti del DC9 Itavia e a quelli del MiG23 libico. Ma anche che gli accertamenti condotti in quei mesi dall’Aeronautica Militare si manifestano alquanto lacunosi, come permane controversa la ricostruzione delle indagini svolte dalla Forza Armata; che, pur intervenuta tempestivamente sul posto con i suoi tecnici migliori, disperde quegli importanti reperti, già oggetto d’interesse da parte dell’AG precedente, fino

a confonderli sia nel ricordo degli ufficiali operanti, sia nei fatti, sia nella documentazione esibita a questo ufficio, specchio di una confusa e fuorviante istruttoria di quella Forza. Tale percorso, attentamente analizzato dall'inchiesta, conduce alla conclusione che quei reperti, proprio perché di provenienza militare non potevano, o non dovevano, essere associati all'incidente Itavia; dovevano cioè essere in qualche modo "dimenticati", rendendo difficile o impossibile la spiegazione della reale provenienza.

6. Il serbatoio eiettabile rinvenuto nel maggio 92, in zona D.

Nel mese di maggio 92, com'è noto, nel corso della campagna di ricerche e recuperi sottomarini del relitto del DC9 Itavia, precisamente il giorno 10, veniva avvistato nella zona D un serbatoio eiettabile supplementare per carburante o "droppable tank", recuperato a partire dal 18 successivo. Il serbatoio presentava i seguenti dati identificativi: "Pastushin Industries inc. pressurized 300 gal fuel tank installation diagram plate 225-48008 plate 2662835".

Considerati questi elementi, già quel maggio 92 questo Ufficio inviava lettere rogatorie alla competente autorità degli Stati Uniti; e quindi direttamente una missione Interpol in USA nel seguente luglio. Le numerose rogatorie, inviate sino al 3.01.94, avevano di mira l'accertamento della ditta costruttrice, dell'ente acquirente, e della occasione in cui quel serbatoio era stato eiettato; ed inoltre l'acquisizione della documentazione sui tests eseguiti su quel tipo di serbatoio, per caduta in terra ed in mare nonché per simulazione di altri danni. In particolare veniva richiesta la trasmissione di dati sulle modalità di sganciamento dal corpo del velivolo, sulle traiettorie compiute dal serbatoio dopo lo sganciamento, sia pieno che vuoto, sugli effetti sul serbatoio a seconda dei differenti tipi di impatto su terra e su acqua, pieno o vuoto.

Nell'agosto 92 perveniva una prima risposta negativa dal Dipartimento della Giustizia degli Stati Uniti, del seguente tenore: "con il passare di tanto tempo non esiste più alcuna documentazione che ci consenta di fornire le informazioni richieste". La nota proseguiva precisando che qualora il serbatoio fosse stato, all'epoca della sua eiezione, di proprietà della Marina statunitense, la stessa Marina non avrebbe avuto più alcuna documentazione indicativa del tempo e delle circostanze in cui esso era stato eliminato od eiettato. Successivamente a seguito di reiterate richieste, dal Dipartimento della Difesa USA giungeva nell'aprile 93 una risposta positiva

contenente elementi informativi sul serbatoio, ma già nel luglio 92, questo Ufficio disponeva di informazioni di dettaglio su quell'oggetto, ad opera dell'Interpol (v. rapporto 28.07.92, accertamenti espletati negli Stati Uniti, richiesta GI 06.06.92). In effetti ad Huntington, località californiana nei pressi di Los Angeles, nella sede della "P.AV.CO. Industries Inc." i funzionari delegati in apposita riunione avevano sottoposto agli esperti della società le foto del serbatoio ed il vice presidente Victor F. Pastushin aveva confermato che il serbatoio esterno per carburante tipo Aero D da 300 galloni, nr. di serie 272-48000, era stato prodotto dalla società per la Marina americana; la Pastushin Aviation Company aveva fornito quei serbatoi alla U.S. Navy dal 1950 al 1963. Anche sulle modalità di collaudo di quel genere di serbatoi la Pastushin dava dettagliate indicazioni sulle varie ipotesi di caduta e in ordine alla tenuta del telaio in collaudi di pressione, tiratura, ed altri - caduta di serbatoio vuoto in mare, pieno di carburante in mare, vuoto su terraferma, pieno su terraferma. Specificatamente quella società affermava che, per quanto concerneva i collaudi di caduta di serbatoio vuoto e pieno in mare, tali prove avevano accertato che il contenitore normalmente rimaneva intatto salvo leggere ammaccature, mentre i collaudi di caduta del serbatoio vuoto su terraferma avevano appurato che il contenitore presentava ingenti ammaccature ma nella maggioranza dei casi rimaneva intatto, mentre i collaudi di caduta del serbatoio pieno su terraferma avevano accertato che in alcuni casi il telaio del serbatoio aveva ceduto. I collaudi di tenuta o resistenza invece avevano accertato che non si erano mai verificati inconvenienti. Sempre in quella riunione il vice presidente della P.AV.CO. aveva tenuto a precisare che "le condizioni del serbatoio raffigurato nelle foto erano verosimilmente dovute ad un impatto avvenuto precedentemente alla caduta in mare" (v. rapporto Interpol, 20.07.92).

Nell'aprile dell'anno seguente la Difesa americana, come si è detto, confermava gli stessi elementi informativi già acquisiti e cioè che si trattava di un Aero-1D da 300 galloni, cioè un comune serbatoio di carburante sganciabile, aggiungendo queste ulteriori specifiche: "fabbricato per la prima volta nei primi anni 60, ed utilizzato sugli aerei A-4, S-3A, A-7, A-6, EA-6 e F/A-18, l'ultimo dei quali non era in servizio al momento dell'incidente di Ustica. Altre nazioni, oltre agli Stati Uniti, usano questi aerei che possono montare anche l'Aero-1". La società P.AV.CO. era stata uno dei cinque fornitori di circa 100.000 serbatoi sganciabili Aero-1 alla Marina degli Stati Uniti. "Attualmente risultano ancora in funzione circa 2.790 serbatoi del genere nell'inventario della Marina. A giudicare dalla apparente configurazione della struttura alettata di sganciamento, questo serbatoio può essere stato usato su un aereo A-6, EA-6 o S-3A. L'A-6, conosciuto come

“Intruder”, è un aereo di attacco di superficie e propriamente non ha missili aria-aria. L’EA-6 è una versione per la guerra elettronica dello stesso aereo, e non monta missili aria-aria. L’S-3A, conosciuto come “Viking”, è un aereo da ricerca e non è armato”. Nonostante queste informazioni pertinenti la costruzione, la fornitura e l’uso di serbatoi del genere - anche se non vengono fornite notizie su eventuali collaudi -, le Autorità americane danno una risposta evasiva sull’effettivo impiego dello specifico serbatoio, poiché affermano che tali serbatoi non sono soggetti ad un “controllo di inventario così rigoroso e quindi non sono identificabili da numeri di serie. I serbatoi vengono utilizzati in maniera intercambiabile, ed ogni singolo serbatoio non rappresenta un particolare interesse, e non comparirebbe normalmente in un archivio che fosse ancora disponibile”. Sul punto determinante l’autorità americana si chiude, deludendo le aspettative dell’inchiesta; infatti da questa risposta deriva l’impossibilità di determinare l’esatto tipo di aereo, la data della eiezione e le sue circostanze; addirittura non si può sapere se il serbatoio provenga da un aereo statunitense.

Infine, dopo ulteriori richieste, nel dicembre 93 il Dipartimento della Giustizia USA confermava soltanto quanto già comunicato dalla Difesa americana, trincerandosi dietro la considerazione fondamentale che “i serbatoi non sono pezzi controllabili” e che le Autorità competenti non avevano “nessun modo di controllare da quale tipo di velivoli il serbatoio potesse derivare”, né accertare se il contenitore fosse americano; in ogni caso l’ente americano si premurava di comunicare che da informazioni di archivio non risultava che alcun tipo di velivolo statunitense, recante quel genere di serbatoio fosse in volo sul Mediterraneo il 27 giugno 80.

A maggio del 94 lo stesso Dipartimento della Giustizia USA, richiamando una risposta del Dipartimento della Difesa considerava del tutto esaurita ogni possibilità di successiva indagine sul serbatoio ritrovato, negando perciò la disponibilità ad ulteriori accertamenti.

Ma recentemente, l’8.07.98, il Dipartimento della Giustizia USA, in seguito ad una richiesta di questo ufficio del 10.12.97, ha comunicato nuove informazioni dopo ulteriori ricerche svolte dalla Marina americana. E’ da notare che la Marina USA ha sviluppato queste ricerche solo dopo che questo GI aveva fornito riferimenti sul rinvenimento della carenatura dell’estremità piano orizzontale di un velivolo A-6E, avvenuto nei pressi di Capo Carbonara in Sardegna dopo l’80.

In sostanza con questi nuovi dati la Difesa americana ha individuato un incidente occorso ad un A-6E il 6.07.81: il velivolo era caduto a causa di un guasto al motore e l’equipaggio si era lanciato. L’incidente era avvenuto alle coordinate 39°29’N-14°09’E e dal momento che il serbatoio era stato

rinvenuto il 12.05.92 alle coordinate 39°44'N-13°10'E, la distanza tra i luoghi individuati poteva dare adito, secondo il Pentagono, all'ipotesi che il serbatoio fosse quello dell'A-6E caduto nel luglio 81. La data dell'incidente era tratta dai tabulati del Naval Safety Center, presso il quale era registrato quell'evento. Dai risultati della ricerca datata 20.05.98 presso il Naval Safety Center (Database Aviazione NSIRS periodo 01.01.80-01.12.97), si traggono i cinque casi di caduta in mare di A-6E. Nel relativo prospetto non viene però indicato il luogo di caduta dei velivoli.

E' stata acquisita agli atti anche copia delle risultanze di una ricerca presso l'archivio della notissima rivista di aviazione britannica, la "Flight international" del 9.01.82, che annualmente pubblica l'elenco degli incidenti militari nel mondo. Ed invero in questa lista al 6 luglio di quell'anno, cioè l'81, risultano precipitati soltanto due velivoli ma di tipo diverso dall'A-6E, un F104 Starfighter a Mulfinger in Germania e un F-14A Tomcat al largo di Long Island negli Stati Uniti. In questa rassegna non appare alcuna caduta di velivoli del tipo A-6E. Gli incidenti accaduti in Italia registrati riguardano i seguenti velivoli: un CH-53C Sea Stallion statunitense al largo della Sardegna il 17.09.81 per "mid-air-collision"; un A10A Thunderbolt II statunitense il 22.09.81 presso Firenze; un MB326 italiano il 22.09.81 a Pratica di Mare; un F104G Starfighter italiano il 5.10.81 a Pordenone; un S-3A Viking statunitense il 17.11.81 in mare a Nord-Ovest della Sardegna; un A7E Corsair II statunitense il 22.11.81 in mare a 120MN a Nord-Ovest della Sardegna; questi ultimi velivoli entrambi decollati dalla portaerei Nimitz.

Comunque va osservato che il serbatoio rinvenuto nelle campagne sottomarine di recupero a maggio 92, alle coordinate 39°44'N-13°10'E, era stato localizzato a diverse decine di miglia – precisamente: a circa 60 NM- di distanza dal luogo di quell'incidente del 6 luglio 81; e che a prescindere dall'intento della risposta americana di collegare il serbatoio Pastushin a questo A-6E precipitato diversi mesi dopo il disastro di Ustica, l'esito dell'accertamento USA avrebbe avuto maggior valore, se avesse riferito la rotta del velivolo, ricostruendone le operazioni volative dalle testimonianze dell'equipaggio.

Nella ricerca di ogni utile riferimento sull'impiego di questo serbatoio, si svolgevano domande in merito anche all'ammiraglio Flatley. Costui ha affermato che in queste occasioni venivano effettuati controlli proprio sul punto in cui era stato sganciato il serbatoio, e che il pilota al rientro era tenuto a compilare il registro di volo comprensivo delle informazioni sull'operazione di sgancio (v. esame Flatley James, in rogatoria USA 10.12.92). In effetti Flatley dichiarava che la perdita di un serbatoio veniva registrata tramite il relativo numero di serie, soprattutto per consentirne la

sostituzione; ma sulla conservazione dei documenti concernenti queste registrazioni l'ammiraglio ha avanzato forti dubbi, considerata la non eccessiva rilevanza di questo genere di documenti e la conseguente probabile distruzione dopo alcuni anni.

L'ammiraglio Flatley aveva avuto contatti, come s'è visto, con il giornalista Claudio Gatti ed avevano parlato anche di questo serbatoio. Gatti riferisce che l'ammiraglio gli aveva detto che il serbatoio era ridotto molto male ed "aveva avuto l'impressione che i danni subiti non fossero danni da semplice sganciamento. Inoltre Gatti ricorda di aver interpellato il costruttore, Victor Pastushin, che gli aveva riferito che il serbatoio da 300 galloni era universale e adattabile a qualsiasi aereo. I numeri di serie che appaiono sui singoli esemplari di serbatoio non sono impressi dalla ditta costruttrice bensì dalla Navy (v. esame Gatti Claudio, GI 11.12.92).

Il responsabile del reparto manutenzione velivoli dell'aeroporto di Grosseto, il tenente colonnello Lops Vincenzo, riferiva, in base alla sua esperienza di conduzione del Reparto, che in tempo di pace i serbatoi supplementari non vengono sganciati dopo l'utilizzo, anche perché sono molto costosi. Solo nelle emergenze, quali avarie al sistema di travaso del carburante e simili, ne è invece previsto lo sgancio. Lo specialista aveva sottolineato che l'eiezione delle taniche è di prassi vietata per motivi di sicurezza, giacché una volta sganciate esse possono arrecare danni a persone o cose. Diverso è in tempo di guerra allorché i serbatoi utilizzati sono del tipo "monouso" o Fletcher, costruiti apposta per la dispersione, di minor complessità e di minor costo; e questi sono di prassi sganciati ad esaurimento del carburante.

Nello stesso ambito testimoniale il Lops non aveva nascosto l'evidente vantaggio, in casi di necessità, dello sgancio del serbatoio; infatti il velivolo che eietta la tanica, con la diminuzione di peso e di resistenza, acquista in maneggevolezza. Comunque, prosegue l'ufficiale AM, lo sgancio dei serbatoi ausiliari è vietato anche in esercitazione. Lops non ha ricordato alcun velivolo decollato con i serbatoi supplementari ed atterrato privo delle taniche ausiliarie. Infine ricorda che ogni serbatoio reca un numero di fabbricazione, e viene registrato e preso in carico. La vita dei serbatoi viene seguita, dato che gli apparati sono soggetti a controlli periodici ed hanno un limite massimo di vita operativa.

Quindi ufficiali di Forza Armata, esperti nel settore, attestano che tali serbatoi seguono la procedura ordinariamente adottata per le forniture militari e l'inventariazione d'armamento. Come d'altronde riscontrato nella ricerca condotta dall'ing. Armando Jorno, consulente di parte Itavia, che aveva attinto notizie su questo serbatoio, interrogando una banca dati

sull'impiego di tanks su velivoli operanti nel 1980 nell'area del Mediterraneo. I risultati di quella ricerca si mostrarono di sicuro interesse per l'istruttoria, principalmente per la tempestività dell'informazione ottenuta già ai primi di giugno del '92 - si ricordi che il recupero del serbatoio supplementare era avvenuto a maggio di quell'anno ed il 5.06.92 l'ing. Jorno trasmetteva i seguenti dati: "tipo serbatoio "Aero D"; capacità "300 US Gallons -1135 litri- "; utilizzo "Aumento di autonomia"; costruttori "Diversi"; montato "Normalmente in dotazione al velivolo Vought A-/E FLIR Corsair 2"; forze aeree "US Navy-Grecia"; portaerei e modo di utilizzo velivolo con serbatoio. Nel 1980 era imbarcato sulla Saratoga in 24 esemplari -VA/81 VA/83- ed utilizzato dalla stessa, fra le altre, in operazioni di protezione portaerei -BARCAP-. Può decollare senza uso della catapulta; colore serbatoio "Era utilizzato con colorazione ad alta visibilità bianca e rossa o mimetica a seconda del tipo di operazione".

Fondamentalmente diversa è invece l'attestazione secondo cui "i serbatoi non sono pezzi controllabili", come affermato dalla Difesa americana, in considerazione anche delle dichiarazioni di un comandante di portaerei, ammiraglio della Marina statunitense, con la massima esperienza in queste materie, che non ha alcuna difficoltà ad affermare che le operazioni di sganciamento di serbatoi supplementari sono sempre precisamente censite e memorizzate. E in effetti non potrebbe essere stato altrimenti, se solo si tiene in conto che tale oggetto non ha un valore indifferente, costando già all'epoca una somma di dollari pari a diverse decine di milioni di lire.

Da ultimo non deve dimenticarsi che il serbatoio subalare del velivolo americano venne rinvenuto nelle ricerche effettuate sulla zona "D" in seguito ad attività e studi peritali di cui si deve fornire breve riepilogo. In effetti la ricerca delle diverse parti mancanti era stata preceduta da un accurato studio preliminare, finalizzato a ricostruire le possibili traiettorie di oggetti staccatisi in volo dalla fusoliera del DC9. Gli studi si erano basati essenzialmente sui "ritorni primari", rilevati dai radar di Fiumicino-Ciampino successivamente al disastro. Alcuni di questi echi, pur oggetto sin dall'origine di diverse interpretazioni, apparivano correlabili in una sequenza compatibile per posizione e velocità con la traiettoria di un aereo intersecante la rotta del DC9; alcuni di essi potevano poi ricollegarsi ai noti plots -17 e -12. Pertanto, gli studi preliminari diretti alla possibile localizzazione di parti del DC9 si ponevano come finalità anche la verifica di ipotesi diverse. La effettuazione delle nuove ricerche ed il conseguente abbandono della zona "C", furono essenzialmente dovuti all'analisi della traiettoria dei relitti prospettata da Taylor e verificata da Casarosa, che appunto avevano identificato nei plots in questione frammenti separatisi dal

velivolo. Deve ricordarsi anche che sulla base di questa prospezione, l'ausiliario Protheroe identificò un'area (successivamente definita "D") nella quale ricercare i pezzi mancanti dalla fusoliera. Infatti il Collegio peritale sviluppò il contributo dell'ausiliario e giunse alla determinazione di esplorare questa "area D", che si trovava ad Est dell'area "A" ed era attraversata dalla proiezione della linea di caduta dei relitti secondo le ipotesi appena prospettate.

Dunque tale area costituiva la zona ove terminava la sequenza di plots che il Collegio peritale interpretava come echi generati da uno o più oggetti separatisi dal DC9 al momento dell'evento. Questa quindi la genesi della decisione di effettuare una campagna di ricerca nell'area "D": recuperate le ulteriori parti del relitto si sarebbe così ottenuta la verifica dell'ipotesi della riferibilità degli echi in sequenza a parti del DC9. Ma il 15.05.92, proprio nell'area "D", in una zona posta a circa 6MN ad Est del punto dell'incidente non furono trovati gli ipotizzati frammenti del velivolo Itavia, ma parti di quel serbatoio di carburante subalare di tipo sganciabile in volo, sicuramente appartenente ad un aereo militare americano, diviso in più parti, ma la cui integrità era sostanzialmente ricostruibile. E quando questo oggetto fu rinvenuto quel Collegio Misiti inopinatamente decideva di abbandonare la zona per dedicarsi ad altre aree. Da quel momento, come s'è visto, questo ufficio oltre a richiedere che il Collegio peritale effettuasse ulteriori e approfonditi controlli - onde valutare l'ipotesi che la possibile traccia individuata attraverso i predetti plots potesse essere relativa al velivolo di appartenenza del serbatoio e dal quale il serbatoio stesso poteva essere stato sganciato - disponeva nuove indagini sull'oggetto. Dagli esami tecnici e dall'attenta visione del relitto del serbatoio si è determinato, da parte del collegio Misiti, che quel contenitore aveva subito un'intensa azione di schiacciamento sul piano orizzontale, frammentandosi in vari pezzi, dei quali otto sono stati recuperati; che alcuni frammenti presentavano una vistosa deformazione verso l'esterno determinata da un probabile elevato aumento di pressione verificatosi all'interno del serbatoio al momento dell'impatto.

Queste deformazioni sono maggiormente comprensibili se si presume che all'interno del serbatoio, al momento dell'impatto, vi fosse ancora una non trascurabile quantità di carburante. In sintesi, in esito all'analisi frattografica, si è appurato che i frammenti recuperati non evidenziano tracce di possibili impatti del serbatoio con altri oggetti e che pertanto le rotture osservate possono ritenersi congruenti con un impatto del serbatoio con la superficie del mare in corrispondenza della zona ventrale e, molto probabilmente, con ancora notevole quantità di carburante nel suo interno. A completamento di questa disamina, e prima di trattare la questione delle

tracce di colore rilevate sul serbatoio, occorre puntualizzare che il serbatoio durante la caduta può essere stato caratterizzato da un assetto fortemente “picchiato”, tale da non giustificare un impatto ventrale. Valgono a questo proposito due possibili ipotesi. La prima è che il serbatoio, durante la caduta, essendo instabile nel piano latero-direzionale, sia andato soggetto a complessi moti di tombolamento e quindi il suo impatto con il ventre sia stato del tutto casuale. La seconda è che il serbatoio sia stato sganciato a bassa quota e l’impatto si sia verificato prima che il serbatoio stesso si fosse stabilizzato sulla traiettoria di discesa.

Sul serbatoio recuperato nella zona D sono evidenti alcune striature rosse che sono state oggetto di specifiche analisi chimiche onde rilevarne la genesi e la provenienza. Ma alle analisi chimiche tali striature sono risultate costituite da vernice diversa da quella impiegata sul velivolo Itavia. Nella Relazione peritale del collegio chimico datata 26.02.94, superata una apparente somiglianza tra la vernice rossa prelevata dal serbatoio e quella della nave che aveva recuperato il serbatoio, si conclude: “si può affermare con sicurezza che non esistono relazioni tra la vernice rossa dell’aereo ed il rosso depositato o di cui è sporca la vernice bianca del serbatoio ausiliario. Le stesse analisi hanno mostrato altresì che la vernice della nave (nde cioè l’imbarcazione impegnata nel recupero) non può essere messa in relazione con quella del serbatoio”.

Sul serbatoio anche la scritta “one” incisa a mano con qualche sorta di punteruolo, che chiaramente dimostra che quell’oggetto era in uso presso militari anglofoni.

7. Boe acustiche recuperate nell’area di caduta del DC9.

Le campagne di ricerca e recupero dei rottami del velivolo – a prescindere da critiche e polemiche sollevate soprattutto in ordine all’affidabilità delle imprese commissionarie (basti ricordare le supposizioni apparse anche sulla stampa sull’inaffidabilità della società francese Ifremer che ha condotto la prima campagna di recupero, quella del 1987/88) – si sono poi rivelate efficaci e decisive, non solo per la più completa ed organica ricostruzione del relitto del DC9 Itavia sul quale si sono concentrati i diversi collegi peritali, ma anche in relazione al “ripescaggio” di reperti assolutamente non attribuibili a quell’aeromobile e rinvenuti nella zona del disastro ed in quelle adiacenti.

L’interrogativo connesso al recupero degli oggetti dai fondali è

evidente: alcuni di questi, come già ufficiosamente affrontato dall'Aeronautica Militare in relazione ai sopralluoghi svolti da personale dello SMA presso l'aeroporto di Boccadifalco ove erano stati concentrati i primi reperti, potevano essere riconducibili a parti di aerei o imbarcazioni o comunque strumentazioni militari delle forze aeronavali degli USA.

Infatti occorre rilevare che in ordine agli oggetti recuperati un primo dato importante era già emerso nei giorni immediatamente successivi al 27 giugno del 1980: più reperti indicavano, pur se in modo incerto, la presenza di altri velivoli militari tanto che negli ambienti dell'Aeronautica, contrariamente a quanto da essa sostenuto, si ventilava l'ipotesi del coinvolgimento di altre forze aeree.

Vale a tal proposito accennare alla missione congiunta svolta, in data 4 luglio 80, dal tenente colonnello Argiolas e dal colonnello Bomprezzi, rispettivamente del 3° e 2° Reparto SMA, presso l'aeroporto di Boccadifalco. Sul punto Bomprezzi riferiva che il collega Argiolas aveva riconosciuto, tra l'altro, "una radio-sonda meteorologica che non aveva nulla a che fare con il velivolo precipitato". Circostanza quest'ultima ricordata anche dal maresciallo Zecchini, il sottufficiale dei CC incaricato di accompagnare i due ufficiali nel corso della ricognizione presso l'hangar di Boccadifalco (v. esami Bomprezzi Bruno, GI 11.03.91 e Zecchini Cesare, GI 11.03.91).

Rispetto a quanto dichiarato dal Bomprezzi in ordine alle operazioni svolte nel corso di quella missione del 4 luglio, questo Ufficio, nell'ottobre del 91, ha acquisito dal 2° Reparto/SIOS elementi documentali particolarmente significativi che confermano il grado di attenzione da parte dello Stato Maggiore dell'epoca. Si apprendeva così che il 2° Reparto, con nota riservata del 9 agosto 80 diretta oltre che al Gabinetto della Difesa al S.I.S.MI, trasmetteva un appunto informativo ove si riferiva l'esito di quella missione svolta a Boccadifalco. In particolare, al punto 2.c. di detto appunto si riporta un elenco del materiale "non facente parte sicuramente del velivolo"; vi appaiono, tra le altre, le descrizioni di "un contenitore in materiale plastico", di "una sonda meteorologica con antenna ad ombrello" e di "due contenitori tubolari in materiale fibroso per boe sonore".

Certamente quegli stessi reperti furono visionati dalla Commissione Luzzatti, che testualmente riferiva: "per quanto concerne gli oggetti recuperati immediatamente dopo l'incidente di Ustica, ricordo che essi furono visionati da alcuni membri della mia Commissione". In particolare Luzzatti confermava che vi erano "degli oggetti che provenivano dall'azione di ricerca in mare nella zona di caduta dell'aereo e che non appartenevano al velivolo". Per sua stessa ammissione, gli oggetti non appartenenti all'aereo

non furono presi in considerazione dalla Commissione, tant'è che infatti non vennero menzionati dalla Relazione finale, né nelle analisi allegate (v. esame Luzzatti Carlo, GI 24.05.91).

Lo stesso Blasi, che presiedette l'omonima Commissione disposta da questo Ufficio nel novembre dell'84, ha ricordato che tra i diversi reperti, trasferiti all'aeroporto militare di Capodichino, vi erano dei contenitori tubolari, in particolare uno ottagonale ed un altro cilindrico.

L'attività svolta dalle campagne di recupero, che lo si ricorda, si sono svolte nei bienni 1987/88 e 1991/92, si è rivelata prolifica nel riportare alla luce dalle profondità marine una discreta quantità di oggetti, in particolare, altre parti del DC9, per una quantità pari all'85% della sua superficie bagnata, nuovi "cilindri", simili a quelli recuperati nell'immediatezza.

Proprio con riguardo a questo tipo di oggetti rinvenuti nel corso della campagna di recupero dell'Ifremer (1987/88), questo Ufficio convocava alcuni tecnici della Tecnospace, società che era stata interessata alla parte più propriamente operativa, al fine di acquisire ulteriori elementi informativi in ordine a tali oggetti così come raffigurati da alcune fotografie tratte dai relativi rilievi eseguiti il 29.08.90 presso l'Aeroporto Militare di Capodichino, all'interno della baracca nr.124.

Bottiani Antonio, dopo aver preso visione della fotografia nr.3, riferiva che l'oggetto avrebbe potuto essere "una boa idrofonica del tipo impiegato in operazioni antisommergibile dagli aerei del pattugliamento marittimo (per esempio Breguet Atlantic della MM)", escludendo che potesse trattarsi di un trasponder simile a quelli utilizzati durante la campagna di ricerca dell'Ifremer e precisando, tra l'altro, che questo tipo di boe è in genere di tipo americano (v. esame testimoniale Bottiani Antonio, GI 28.09.90).

Sul punto la testimonianza resa da Lovaglio Galileo era più diretta: in particolare, ha ricordato di aver rinvenuto "due cilindri lunghi sui 70-80 cm e di circa 15cm di diametro. Erano di colore arancione. C'erano delle corde e un brandello di stoffa. Pensammo con i francesi che si trattasse di oggetti militari per la caccia antisom, lanciati da aerei. Pensammo anche che si trattasse di quelli che in genere vengono lanciati dagli Atlantic - Breguet. Ne prendemmo uno solo; l'altro fu lasciato sul fondo" (v. esame Lovaglio Galileo, GI 20.12.90).

In occasione della seconda campagna di recupero fu riportato alla luce un certo numero di oggetti di forma oblunga, di tipo cilindrico, sui quali veniva disposta una serie di accertamenti. In tale ambito appare illuminante il contributo offerto dal capitano di corvetta Piero Chiossi, in servizio presso lo Stato Maggiore della Marina, per l'identificazione dei reperti. Già nel

corso di una visita svolta il 5.08.91 presso l'hangar Butler di Pratica di Mare, Chiossi prendeva visione dei reperti, unitamente a nr.27 fotografie, dichiarando che trattavasi di carichette da segnalazione subacquea, di produzione USA, utilizzate non solo da queste stesse forze armate ma anche da quelle olandesi. Redigeva altresì un primo promemoria, datato 5.08.91, nel quale si illustravano l'utilizzazione e le modalità di impiego nonché le caratteristiche di tali carichette.

In particolare, le carichette venivano impiegate da mezzi navali ed aeromobili sia per segnalazioni subacquee con i sommergibili, sia come sorgente sonora per la localizzazione di sommergibili. Quali mezzi di segnalazione da parte di navi ed aeromobili, venivano utilizzate in alternativa ai sistemi principali (telefono subacqueo, sonar) valutati inefficaci. Invece quali mezzi di localizzazione da parte di aeromobili venivano impiegate unitamente a boe acustiche passive in grado di ricevere i segnali corrispondenti all'onda acustica prodotta dall'esplosione subacquea. Lo scritto precisava che comunque l'utilizzo di queste carichette da parte di unità sommergibili venne scomparendo dalla fine degli anni 70 e gradualmente superato dall'introduzione, a partire dall'inizio degli anni 80, di apparecchiature più avanzate di tipo elettroacustico. Secondo quanto noto allo stesso Chiossi, le boe individuate nel corso dell'esame dei reperti - le SUS MK 64 MOD 0 e le F/SUS MK 64 - "risultano in servizio solo presso la US Navy". Il 7 luglio 92, Chiossi svolgeva un altro sopralluogo a Pratica di Mare tenuto conto che si era disposta l'esibizione al teste "di tutti i reperti consistenti in boe sonore, carichette esplosive, S.U.S. e similari recuperati nelle ultime operazioni del maggio-giugno 92". Anche in questo caso, Chiossi illustrò dettagliatamente i reperti ed indicò le loro caratteristiche (v. promemoria dell'11.08.92). In particolare, venivano individuate quattro boe acustiche passive (del tipo AN/SSQ 41/A e AN/SSQ 23/A, omnidirezionali, impiegate dagli aeromobili per la scoperta dei sommergibili attraverso segnali acustici ricevuti dalle stesse); e ne venivano identificati i costruttori, cioè la ditta americana "Sparton" e quella canadese "Hermes". Altri reperti venivano identificati quali componenti e contenitori per il trasporto di boe sonore nonché carichette da segnalazione, queste ultime già individuate nel precedente promemoria.

Il 7 luglio 92 analogo sopralluogo veniva svolto da esperti appartenenti alla Marina Militare italiana, il cui Stato Maggiore con relazione del 16 successivo riferiva l'esito dello studio effettuato su reperti diversi da quelli su cui aveva riferito Chiossi. In sintesi, risultava trattarsi di boe sonore di costruzione sovietica utilizzate da velivoli, anch'essi di fabbricazione sovietica, per lo svolgimento di attività addestrative in alcune

aree del Mediterraneo: Golfo di Hammamet, Canale di Sicilia, Sud di Malta, Sud di Creta e basso Tirreno.

In relazione alle boe sonore, lo stesso Stato Maggiore della Marina già si era espresso con nota del 5 maggio 92 diretta allo Stato Maggiore della Difesa: in particolare veniva segnalato che la ditta "Hermes LTD" era la produttrice di varie tipologie di boe che utilizzano una certa gamma di frequenze (normalmente sono frequenze standard NATO, comuni a tutti i tipi di boe, suddivisi in 31 canali che coprono la banda da 162,250 a 173,125MHZ con Step di 0,725; pertanto la frequenza indicata nel riferimento deve intendersi pari a 167,500MHZ, corrisponde cioè al canale 8 e non a 167,5MHZ.T.) ed impiegate dagli aerei pattugliatori marittimi delle FF.AA. dei Paesi appartenenti alla NATO per la lotta antisommergibili.

La Marina Militare italiana tra tali tipi di boe aveva in dotazione, a partire dal dicembre 1979, boe del solo tipo AN/SSQ 36. Detto modello non ha la capacità di effettuare la localizzazione, ma è solo impiegabile per rilevare la temperatura dell'acqua di mare in funzione della quota e di trasmettere i relativi dati ad un aereo del pattugliamento marittimo su uno dei canali radio sopraccennati.

Ma, come già in precedenza accennato, l'acquisizione dell'ottobre del 91 presso il 2° Reparto/SIOS svelava situazioni meritevoli di maggior approfondimento che andavano verificate anche alla luce dei recuperi svolti nelle ultime campagne di ricerca (soprattutto per il malcelato interesse dell'Aeronautica su quei reperti che fin dall'inizio non erano certamente attribuibili al DC9 Itavia).

Quindi su una parte di quelle stesse foto (nr.12), relative ad oggetti recuperati nelle ore immediatamente successive alla caduta del DC9, scattate in occasione del sopralluogo del 4 luglio 80 a Boccadifalco (il cui esito verrà reso noto al S.I.S.MI con lettera dello SMA/SIOS del 9 agosto successivo), nel febbraio del 92 vengono richiesti accertamenti all'Interpol sull'origine e sulla provenienza del materiale ritratto in quelle foto.

L'esito di una missione svolta dall'Interpol negli USA (gli stessi funzionari recatisi presso la sede della Mc Donnell-Douglas a Los Angeles e presso il Comando Generale della U.S. Coast Guard a Washington - v. rapporto del 21.11.92), appariva immediatamente interessante: in particolare, Allan R. Cronk, ingegnere capo aerodinamico della Douglas, dopo un accurata visione delle 12 fotografie esibite dal funzionario, "dichiarava di non essere in grado di identificare gli oggetti raffigurati nelle fotografie ma, nello stesso tempo, escludeva che potessero far parte delle dotazioni interne dell'aeromobile fornite al momento della vendita".

Il Comando della Coast Guard riferiva sulle fotografie contraddistinte

dai nr.5,6,7 e 8 che esse rappresentavano una boa acustica di localizzazione subacquea di tipo militare, boe che venivano normalmente lanciate da un elicottero o da un altro velivolo al fine di segnalare un determinato punto nell'acqua. E' un tipo di boa che può essere utilizzato nelle operazioni di soccorso, ad esempio per indicare la zona in cui è affondata una nave, oppure nel corso di operazioni militari. Il galleggiante raffigurato nelle foto era stato prodotto dalla "Hermes Electronics LTD", in Canada. Per quanto concerneva inoltre l'oggetto raffigurato nella fotografia nr.22 veniva rappresentato che non si era stati in grado di identificarlo, anche se M. Hyde della Sezione Sistemi di Soccorso ed Emergenza, ufficio servizi, Divisione Ricerche e Soccorso, riteneva potesse trattarsi di una parte del sedile di pilotaggio, probabilmente provvisto di paracadute, appartenente ad un velivolo militare.

Questo Ufficio, preso atto delle risultanze emerse nel corso degli accertamenti comunicati dall'Interpol, dava ulteriore incarico di svolgere ogni utile indagine presso la sede della "Hermes Electronics LTD", in Canada produttrice della boa acustica di localizzazione subacquea di tipo militare di cui è cenno nel precedente rapporto.

L'esito degli accertamenti svolti, comunicato a questo Ufficio con rapporto del 28.05.92, comprendeva le ricerche eseguite presso gli archivi dell'impresa canadese: in particolare, attraverso le informazioni già rese disponibili e previo esame delle fotografie esibite dall'Interpol, i responsabili della Hermes Electronics rappresentavano che le boe raffigurate nelle foto si riferivano ad una fornitura di boe sonore tipo "AN/SSQ 41A" alla Marina degli Stati Uniti dalla società "Magnavox Electronic System CO." Fort Wayne, Indiana.

La società canadese aveva inoltre fornito ulteriori elementi informativi in ordine agli oggetti raffigurati nelle fotografie nr.5,6,7 e 8: sostanzialmente si trattava di contenitori per boe sonore.

Per quanto concerne infine le altre fotografie a colori esibite nel corso degli incontri con i responsabili della società canadese, era stato accertato che l'indicazione "AN/SSQ-23A" rappresentava il codice di fabbricazione della ditta "Sparton Electronics", con sede in Florida.

Riguardo a queste ultime notizie, questo Ufficio riteneva però necessario svolgere una verifica diretta presso le società segnalate dalla Hermes, e più precisamente: la "Magnavox Government and Industrial Electronics Company" e la "Sparton Corporation"; le quali entrambe confermavano di aver effettuato forniture negli anni 62 e 72 alla Marina Militare degli Stati Uniti d'America, specificando però di non possedere ulteriori elementi contributivi per le indagini in corso.

8. I “flares” usati nella notte del disastro.

Sull'avvistamento dei “flares” durante le operazioni notturne di soccorso al DC9 Itavia risultano agli atti dell'inchiesta numerose evidenze di carattere documentale, testimoniale e, non ultimi, i riferimenti emersi dall'ascolto delle trascrizioni relative alle conversazioni telefoniche intercorse tra i diversi siti dell'AM e gli altri enti militari e civili che dalla sera del 27 giugno 80 erano stati interessati alle operazioni sulla zona di caduta del DC9 Itavia. Ma l'impiego dei “flares” nella zona dell'incidente ha sollevato non pochi dubbi in ordine ad alcune strane circostanze che, come si vedrà, pongono degli interrogativi su chi abbia lanciato le segnalazioni luminose e sui relativi tempi di intervento.

Le ore 23.40Z segnano l'inizio di una serie di telefonate in cui le conversazioni comprendono anche la notizia dell'avvistamento dei “flares” ovvero di razzi luminosi, e già in quel momento gli interlocutori si interrogano più volte per sapere chi può aver lanciato questi artifici luminosi e ne derivano una serie di riscontri presso le unità navali e aeree impegnate nei soccorsi. La prima notizia avviene dunque alle ore 23.40Z: è Mancini, giornalista dell'ANSA a comunicare al suo interlocutore, il colonnello Lippolis del SOC di Martina Franca, che la nave “Clodia” avrebbe avvistato due razzi di segnalazione.

Il comandante della Clodia, Francesco Valente, ha riferito che alle ore 01.10L aveva avvistato dei razzi bianchi a 45 gradi a dritta della sua posizione - il traghetto era partito da Palermo alle ore 23.00L ed era diretto a Napoli. La circostanza risulta confermata dalle annotazioni apposte sul giornale nautico della “Clodia”: “Verso le 01.10L si avvistano dei segnali a razzi bianchi a 45 gradi a dritta; se ne dà comunicazione immediata a Compamare Palermo che alle ore 01.30L ci ordina di dirigere su di essi”. Risulta inoltre che l'imbarcazione era giunta sul punto ordinatele dalla Capitaneria di Porto alle ore 02.30L. Qualche minuto dopo ad h.23.43, il Soccorso di Martina Franca avvisa il Sottocentro di Roma-Ciampino dell'avvistamento di razzi luminosi, secondo la comunicazione dell'ANSA.

Anche il comandante della motonave “Freccia Rossa”, in viaggio da Palermo a Livorno, riferiva che alle ore 01.26 aveva ricevuto via radio la notizia che la motonave Clodia aveva avvistato dei razzi bianchi a largo di Ustica. Avvistamenti che si ripetevano alle ore 02.03 (unitamente alla motonave Nomentana) ed alle ore 02.13 (unitamente di nuovo alla

“Clodia”).

Alle ore 01.22 un altro avvistamento di razzi luminosi è segnalato dalla motonave “Bannock”, partita da Palermo, a circa 12NM a Nord di Ustica che subito dopo veniva sorvolata da un elicottero e da un aereo. Da notare che il comandante Scotto di Carlo Nicola riferiva che “laddove sul registro ho annotato la circostanza della presenza di un elicottero e dei razzi, non ritengo potessero riferirsi al velivolo caduto in quanto la zona era a sud rispetto al punto dove ho recuperato il relitto; la presenza dei razzi bianchi mi sembrò e tuttora mi sembra strana, in quanto il punto dove illuminavano era a Sud della zona ed appena ad un’ora dal porto di Ustica”. (v. esame Scotto di Carlo Nicola, PG 17.12.92).

Le telefonate che si susseguono sono, come già accennato, volte a riscontrare questa notizia che, comunque, appare subito certa.

Alle ore 00.32Z si registra sul punto in questione un interessante scambio di informazioni telefoniche tra gli ufficiali di Martina Franca ed il Centro dell’aeroporto di Napoli-Capodichino.

Ricevuta una conferma sulle coordinate del punto dell’incidente Itavia, il colonnello Lippolis chiede al Direttore dell’aeroporto se dalla Capitaneria di porto di Napoli avessero anche confermato l’avvistamento in quella zona del Tirreno di razzi bianchi, ma De Felice risponde negativamente. Lippolis sottolinea che qualcuno li aveva visti, ma alla domanda di De Felice su chi precisamente li avesse avvistati, l’ufficiale di Martina Franca risponde “yankee, e sta andando una nave sul posto...aspetti un momento...” e poi, ad un nuovo quesito del Direttore di Capodichino, prosegue precisando che “comunque loro hanno visto dei razzi sul punto Condor, dei razzi bianchi e stanno mandando delle navi a controllare...” (v. conversazione delle ore 00.32Z, 28.06.80, bobina “C” di Martina Franca, canale 9).

L’espressione di Lippolis, chiaramente riferita ad una presenza americana in area, può indurre a considerare l’ipotesi di un preventivo intervento di mezzi statunitensi. La successiva telefonata delle ore 00.38Z – bobina C di Martina Franca - non dissipa i dubbi in ordine ai “flares” e su chi li abbia impiegati: durante la conversazione si alternano Lippolis, Smelzo e Trombetta. In un primo momento si suppone che i razzi luminosi siano stati lanciati dagli elicotteri della Marina, che però ne sono sprovvisti; solo in ultimo, più precisamente alle ore 02.57, si acquisiscono notizie frammentarie del lancio degli artifici luminosi da parte di un velivolo Atlantic Breguet impegnato nelle operazioni di soccorso nella zona del disastro. Ma il dubbio rimane allo stesso Lippolis che nel prosieguo della conversazione con Trombetta, testualmente dice: (verso l’interno: “l’Atlantic

li ha lanciati?) ...sì, razzi illuminanti potrebbero, potrebbero eh, potrebbero... essere stati, eventualmente, perché non si sa se è sicuro... lanciati dall'Atlantic". Solo dopo aver contattato il velivolo via radio, Trombetta darà a Lippolis la definitiva conferma.

Per quanto concerne i velivoli Atlantic Breguet impegnati nelle prime operazioni di soccorso, agli atti risulta che l'AB denominato Spada 11-ISSGE, appartenente al 41° Stormo, è stato il primo a portarsi sul luogo delle operazioni (benché la sua missione pianificata fosse di addestramento elementare al largo di Augusta); subito dopo il decollo da Sigonella alle ore 20.30Z il velivolo mutò la missione in soccorso reale e raggiunse il luogo della sciagura alle ore 21.10Z. Dal rapporto di volo risulta che il velivolo alle ore 23.35Z continuò la ricerca con lancio di bengala, lasciando la zona delle operazioni alle ore 01.50Z per termine autonomia. L'AB Spada 11 non aveva "flares" tra le dotazioni di bordo.

Nessuno dei membri dell'equipaggio del predetto velivolo ha ricordato di aver lanciato o avvistato dei "flares", ad eccezione di Caputo Pasquale che riferisce che la notte tra il 27 ed il 28 giugno 80 dall'Atlantic Breguet erano stati lanciati svariati "flares" in quanto la notte era particolarmente buia. In questo passaggio testimoniale si fa quindi specifico riferimento all'utilizzo di "flares" ossia "razzi bianchi", rispetto alle diverse indicazioni sull'impiego di "bengala". Peraltro occorre sottolineare che in una precedente deposizione Caputo aveva affermato di non ricordare se fossero stati lanciati tali artifici (v. esame Caputo Pasquale, PG 03.06.94).

Il secondo AB, denominato Spada 10 ISSGI, appartenente al 30° Stormo di stanza all'aeroporto di Elmas, decollò alle ore 01.10Z: dalle ore 01.55Z alle ore 02.18Z iniziò le ricerche nella zona delle operazioni. I primi avvistamenti di oggetti in trasparenza si ebbero alle ore 05.32Z. Alle ore 10.00Z terminava le ricerche per fine autonomia rientrando ad Elmas alle ore 11.10Z. Dall'esame del rapporto di volo risulta che l'equipaggio utilizzò nr.22 "flares" dei 40 in dotazione.

Un altro AB, denominato Spada 74, decollò da Elmas alle ore 16.15Z per una missione addestrativa effettuata ad Est di Augusta sotto il controllo operativo di Marisicilia ed il controllo tattico della nave Castore. E' da precisare che detto velivolo non partecipò ai soccorsi: alle ore 20.40Z lasciò la zona dell'esercitazione rientrando alla base alle ore 22.30Z. Dall'esame del rapporto di volo si evince che il velivolo alle ore 17.30Z ed alle ore 20.40Z si trovava a Nord-Est di Augusta; comunque non risulta che l'aereo abbia utilizzato i "flares" in dotazione.

Al vaglio dell'istruttoria sono passate anche testimonianze rese dai membri degli equipaggi degli elicotteri SH3D e HH3F che, secondo quanto

da essi riferito, non avevano a bordo i “flares” ma solo candelotti fumogeni usati per marcare relitti o naufraghi sulla superficie del mare. Ma è interessante notare che Gagliardo Umberto, comandante di uno degli elicotteri impiegati nelle operazioni soccorso ha ricordato che l’Atlantic Breguet con cui era affiancato lanciò in sequenza 5/7 “bengala” per illuminare tratti di mare d’interesse.

In conclusione: mentre sulla circostanza dell’avvistamento di “flares” a decorrere dalle ore 23.10Z vi è sufficiente chiarezza ed è incontrovertibile che “razzi bianchi” vennero impiegati già da quell’orario (proseguono alle ore 23.22Z, 00.03Z e 00.13Z avvistamenti delle unità navali che se espressi in orario locale corrispondono a due ore più tardi ossia alle ore 01.10, 01.22, 02.03 e 02.13), non vi è altrettanta chiarezza su quale mezzo di soccorso in quell’orario possa aver impiegato quei segnalatori luminosi bianchi. Non gli elicotteri che erano sprovvisti di “flares”, non gli Atlantic Breguet Spada 10 e Spada 74 che erano assenti dal luogo delle operazioni alle 23.10Z (01.10L) e non l’Atlantic Breguet Spada 11, che sebbene fosse sul teatro operativo aveva effettuato il lancio, si badi bene, di “bengala” alle 23.35Z (01.35L); e comunque l’avvistamento di “razzi bianchi” avviene a poco più di dieci miglia nautiche a nord di Ustica e soprattutto gli ufficiali del SOC di Martina Franca e dell’RSC di Roma quasi due ore dopo quei primi avvistamenti e nonostante fossero in contatto con tutto il dispositivo aeronavale impegnato nel soccorso, non riescono a dissipare del tutto il dubbio sui mezzi che effettivamente avessero potuto lanciare i “flares” in quei luoghi e a quell’orario.

Se gli avvistamenti di “flares” segnalati alle ore 23.10Z e 23.22Z non sono riconducibili alle unità navali ed aeree impiegate nei soccorsi in quel lasso di tempo, è facile pensare ad un concorso di altri mezzi sicuramente diversi da quelli considerati ufficialmente nella cronologia degli avvenimenti. Pertanto un ulteriore segnale della presenza di unità aero-navali in quell’area, estranee ai soccorsi “convenzionali”, comunque sempre negata sia dall’Aeronautica Militare - che fin dall’inizio aveva liquidato la questione attribuendo il lancio di “flares” ad un velivolo Atlantique Breguet -; sia dagli altri Paesi richiesti su eventuali operazioni di mezzi militari nel Tirreno meridionale in concomitanza con l’incidente del DC9 Itavia.

9. Conclusioni.

Le “presenze” in effetti sono tante. Non se ne esce. O si dice che tutti

i giorni, di e notte, vi è un'attività estesissima – ma nemmeno la particolare tensione dell'epoca l'avrebbe giustificata. Che vi erano cioè uscite in mare, eventualmente anche di portaerei; vi erano esercitazioni congiunte, aeromarittime, o anche soltanto aeree; si lanciavano boe in tale numero in ogni parte del Mediterraneo; si usavano flares per illuminare tratti di mare; si perdevano salvagenti in operazioni di recupero in mare; si perdevano caschi di aerei e di portaerei. Oppure si riconosce che quel giorno, particolarmente quella sera e quella notte, vi fu una attività straordinaria.

10. I lavori USA dopo il fatto.

10.1. Il Working Group.

La notizia, o l'insieme di notizie concernenti la presenza di intenso traffico militare americano al tempo e nella zona dell'incidente, traffico dalle connotazioni tali da dedurre presenza di portaerei ed attività di esercitazione, questo insieme di notizie sottoposto, a livello interno, alle verifiche secondo le modalità descritte, nell'ambito di breve tempo, pochissime ore, sembra scomparire. Tantomeno determina, almeno a quanto è sempre ufficialmente risultato e sempre sostenuto, indagini nei giorni successivi.

Non sono formulate ipotesi, non si costituiscono gruppi di lavoro, il fatto è un incidente di traffico civile del quale gli enti militari non si occupano, come moltissimi testi riferiscono, apparendo più che sufficiente la competenza su di esso del Ministero dei Trasporti. Nonostante la circolazione della notizia descritta nei capitoli precedenti, diviene, come si dice con terminologia d'origine americana, un non-evento; così come lo definirà l'Agenzia d'"intelligence" statunitense, che invece definirà evento la caduta del MiG23 in agro di Castelsilano, e ad esso perciò si interesserà.

Unica traccia – però sapientemente oscurata nei dati essenziali – di un'attività di indagine il noto messaggio Cincusnaveur da Londra all'Ambasciata americana, allegato alla nota dello SMA 2° Reparto del 23 dicembre 80, all'AG di Roma, documento sul quale più volte ci si è soffermati e si dovrà ritornare. L'interesse infatti sembrerà emergere solo in quel dicembre 80 dopo che i mezzi di informazione avranno formulato ipotesi di strage; allora sorgeranno e si sosterranno tesi che di certo avranno comportato studi e ricerche. Ma su questo infra.

Quella notizia, ovvero il fatto di caduta del DC9, determina invece ben diverse conseguenze nelle istituzioni di altri Paesi. In primo luogo

presso le Autorità statunitensi direttamente chiamate in causa – ma non solo; anche altrove, come in seguito si vedrà.

Di quanto successo negli Stati Uniti si viene a conoscenza solo nell'estate del '91 a seguito della pubblicazione in quel giugno del libro "Rimanga tra noi" scritto dal giornalista Claudio Gatti, corrispondente di periodici italiani residente negli Stati Uniti. In questo volume, che ha per oggetto i rapporti tra l'Italia e gli Stati Uniti nel dopoguerra, al capitolo "Il PCI e l'operazione Soluzione finale" si riprende il filo che aveva intempestivamente, a dir poco, spezzato Massari con il suo ordine di prelievo e sigillatura dei nastri del traffico di Ciampino. Lì, come si ricorderà, ci si era fermati al tentativo da parte dell'ACC di entrare in contatto con l'Addetto militare. Il centralino della Legazione stava per impegnarsi, dal momento che all'interno non rispondeva nessuno, a ricercare qualcuno a casa – "I have to reach somebody at home" – ad ore 20.41. La parte del libro relativa a questa vicenda così comincia: "Dell'incidente sopra Ustica viene avvertita l'Ambasciata americana. Ricevemmo una telefonata la sera stessa dell'incidente. A rispondere fu uno degli assistenti dell'Addetto militare che come ogni notte stava di guardia" spiega Richard Coe, allora assistente dell'Addetto militare per l'aeronautica. "Raccogliemmo tutte le informazioni possibili e la mattina dopo informammo il nostro superiore. Poi, per saperne di più telefonammo all'ufficiale di collegamento del 2° Reparto aereo e al Comando della 6ª Flotta".

La preoccupazione degli Americani è che in qualche modo sia coinvolta nell'incidente una unità navale americana o della NATO. "Sia io sia il mio superiore passammo intere giornate al telefono con gli ufficiali di collegamento italiani e con le varie basi dell'U.S. Air Force e della Navy per informarci sull'eventuale presenza di nostre unità nell'area dell'incidente" dice Coe.

Di ogni sviluppo l'addetto militare informa immediatamente sia l'Ambasciatore sia la Difesa. Nonostante che l'incidente poco interessi a Washington, i funzionari del Pentagono ci tengono ad assicurarsi dell'estraneità di ogni unità militare americana. "Nel giro di pochi giorni dal gruppo della Saratoga e da tutte le altre basi ci fu comunicato che si doveva escludere il coinvolgimento di un nostro velivolo o di una nostra unità navale e successivamente ci fu confermato che non mancava nessun missile ai nostri arsenali" chiarisce Coe.

Questo Coe, che renderà anche un'intervista televisiva sull'argomento al giornalista della RAI Massimo De Angelis, come ben si nota sin dal '91 affermava con precisione le seguenti circostanze di fatto. La sera stessa dell'incidente fu avvisato dall'assistente dell'Addetto militare di turno – che

poteva appartenere a ciascuna delle quattro armi statunitensi rappresentate a Roma. La sera o nella notte fu informato anche lui, giacchè parla al plurale sulle attività compiute in quella notte e riferite l'indomani mattina al suo superiore. Questo avveniva di sabato, giorno tradizionalmente di riposo per i dipendenti della Legazione americana.

In seguito, quel sabato e successivamente, si chiamò per telefono, oltre che la 6^a Flotta, il 2° Reparto Aereo, che altro non può essere che il Reparto SIOS dello SMA. Di ogni sviluppo fu informato con immediatezza non solo l'Ambasciatore, ovviamente americano, ma anche il Ministero della Difesa, ovviamente italiano perchè quello americano si chiama Dipartimento e in gergo, come poco più oltre usato dalla forma dell'edificio che lo ospita, Pentagono. Sia esso Coe che il suo superiore, che si apprenderà in seguito chiamarsi Richard Biankino, quotidianamente e per l'intero arco del giorno chiamarono sempre per telefono, oltre le varie basi della Marina e dell'Aviazione degli Stati Uniti, gli ufficiali di collegamento italiani. Da queste circostanze di fatto emerge che quanto meno di riflesso furono investiti dall'attivismo americano il Ministero della Difesa, lo SMA, il 2° Reparto, e che gli ufficiali di collegamento rimasero in contatto con gli Americani sin dall'immediatezza del fatto, continuativamente e per più giorni, sull'incidente e sulla ricerca delle sue cause. Di tutta questa attività, come s'accernerà, non v'è traccia nè in relazioni, note od altri scritti; anzi essa non è ammessa, di più negata da tutti coloro che l'hanno posta in essere come da coloro che in ragione della loro posizione avrebbero dovuto esserne a conoscenza.

Gatti esaminato da questo Ufficio, ha confermato il suo scritto ed in particolare che la fonte delle notizie sopra descritte era stato Richard Coe, conosciuto nel 90, ufficiale dell'Aeronautica militare statunitense, assistente, all'epoca del disastro di Ustica, dell'Addetto militare aeronautico in carica Richard Biankino. Questo Coe era stato da lui interpellato, tra la notifica della sua citazione e la partenza per l'Italia, e l'ufficiale – ora in congedo e pilota civile di aerolinee americane ? aveva confermato la citazione del libro, precisando di non essere stato testimone diretto della telefonata, ma di esserne certo, giacchè per eventi del genere era previsto un avviso di routine all'Addetto militare degli Stati Uniti. Questa telefonata, a sua detta, però sarebbe dovuta intercorrere tra l'Air Staff del 2° Reparto e l'Ambasciata. Per Air Staff egli intendeva gli ufficiali del 2° Reparto dell'Aeronautica Militare. I suoi interfaccia in questo Air Staff erano i capitani Adriano Piccioni e Claudio Coltelli - Gatti ha male inteso, si vedrà in seguito, giacchè la persona cui Coe voleva riferirsi è Claudio Coltelli e non Claudio Cottelli – che avevano funzione di collegamento con l'Attaché dell'U.S. Air Force. Il

giorno successivo all'incidente, il 28 giugno 80, esso Coe e gli altri del suo ufficio s'erano messi in contatto, oltre che con enti americani, con questo 2° Reparto dell'Aeronautica militare italiana.

Anche da queste dichiarazioni emergono precise circostanze di fatto. Era previsto un avviso di routine per l'Addetto militare aeronautico presso l'Ambasciata. Questo avviso era formulato dall'Air Staff del 2° Reparto ovvero il SIOS dello SMA. Questo avviso di certo non era di routine per ogni incidente aereo che accade in Italia, giacchè un'interpretazione del genere sarebbe esageratamente estensiva ed assolutamente non credibile, bensì solo per quegli incidenti per cui c'erano prove o indizi di coinvolgimenti militari americani. Questo Air Staff dello SMA fu poi contattato il 28 mattina. I contatti avvennero di sabato nonostante questo giorno della settimana fosse di riposo – oltre che per gli Americani – anche per il Ministero della Difesa in quel periodo estivo. L'interfaccia di Coe erano Piccioni e Coltelli, e tale affermazione viene fatta in tempo di certo non sospetto, di certo nel 91 se non nel 90.

Il 5 novembre di quello stesso anno, il supplemento del TG1 “Linea Notte” manda in onda un'intervista a questo Coe, del giornalista Massimo De Angelis. L'ex ufficiale americano risponde a numerose domande sia sulla caduta del DC9 che su quella del MiG23. Le sue risposte sono di rilevante interesse e non è inopportuno riportare per intero il testo di quell'intervista:

“Questo signore è Dick Coe, ex addetto militare presso l'Ambasciata degli Stati Uniti a Roma nel 1980, anno del disastro di Ustica, proprio la notte dell'incidente, un ufficiale dell'aeronautica italiana, propose di telefonare all'Ambasciata, temeva una responsabilità degli americani.

Abbiamo incontrato il colonnello Coe, un veterano del Vietnam, nel Texas, dopo che il suo nome in merito alla vicenda Ustica era stato fatto in questo libro di Claudio Gatti.

d. Sig. Coe, nell'80 era uno degli addetti aeronautici dell'Ambasciata americana a Roma. Che cosa accadde la notte dell'incidente al DC9?

r. Io avevo ricevuto una telefonata, non mi ricordo da chi ma ho ricevuto una telefonata forse dall'Aeronautica italiana; mi hanno chiesto se c'era un aereo americano vicino ad Ustica o nel Mediterraneo in volo. Io ho cominciato ad informarmi: ho telefonato al centro comando generale a Ramstein, nella Germania. Loro sanno tutto del militare americano nel Mediterraneo. Poi mi hanno detto che non c'era, veramente non c'era un aereo in volo nel Mediterraneo.

d. Vi chiesero anche se c'erano delle portaerei americane?

r. Sì, ho chiesto anche questo; mi hanno detto che c'era la “Saratoga” a Napoli. A quel punto non ricordo sicuramente, ma ho parlato col comando

della Marina americana a Bagnoli, oppure ho telefonato all'addetto della Marina degli Stati Uniti; e poi lui ha chiamato a Bagnoli per sapere se c'era un aereo americano in volo. E la risposta era sempre no; nessun aereo americano. Poi ho telefonato anche a tutte le basi americane nell'Italia; Aviano, Decimomannu, Sigonella e poi a Napoli. E la risposta è stata sempre no.

d. La vostra indagine ci fu soltanto la notte dell'incidente o proseguì nei giorni successivi?

r. Anche i giorni successivi. Il giorno dopo l'ambasciatore ha fatto un gruppo, dal nostro ufficio anche a tutti gli uffici dell'Ambasciata, per cominciare un'indagine su tutto quanto; cioè: sulla Marina, navi eccetera. E poi per qualche giorno noi abbiamo fatto una ricerca; abbiamo telefonato alla Marina negli Stati Uniti, in Germania, poi con tutti i nostri amici per sapere se c'era qualche nave o aereo in volo.

d. Chi partecipava a questo gruppo di lavoro?

r. C'era l'ufficio degli Addetti militari, fra cui anche l'ufficio politico militare, poi anche la CIA.

d. E anche da quel canale nessuna novità, nessuna notizia sulla presenza di aerei?

r. Niente, niente. Noi abbiamo fatto un'indagine completa su tutto quanto. Abbiamo parlato con tutti per sapere se c'era un aereo, una nave, un missile che è stato lanciato aereo-aereo, oppure da terra, oppure da una nave.

d. Perché avete chiesto se c'era stato un missile? Chi vi aveva chiesto di indagare su un missile?

r. Io penso che sia stato l'ambasciatore che voleva sapere tutto, cioè un quadro completo.

d. E l'Aeronautica italiana vi ha mai manifestato il timore che potesse essere stato un missile ad abbattere l'aereo?

r. No, perché... forse sì; non ricordo esattamente, perché noi abbiamo parlato sempre con loro, con il quarto ufficio del SIOS su questo argomento, sugli aerei che stavano in volo e poi tutto quanto, così non sono sicuro che siano stati loro oppure è stato l'ambasciatore che ha chiesto prima.

d. Comunque parlavate di missili anche con l'aeronautica?

r. Sì, ogni giorno abbiamo parlato insieme, perché quando c'era una risposta nostra c'era sempre un'altra domanda dell'aeronautica: su questo argomento, su questo voi avete un aereo, un missile, eccetera, eccetera, c'era sempre uno scambio di informazioni tra noi.

d. E quanto durò questa inchiesta, questa ricerca?

r. Qualche giorno; forse una settimana.

d. Nel corso delle vostre indagini avete contattato o sospettato il coinvolgimento di altri paesi?

r. Senza dubbio; al centro comando dell'USA a Ramstein, lì è stato ed è ancora il Comando centrale della NATO, per l'Aeronautica; poi abbiamo parlato con la Danimarca, la Germania, tutti quanti, perchè c'era una base anche a Decimomannu; facevamo il combattimento aereo e volevamo sapere se forse qualcuno della Germania eccetera. Per essere sicuri noi abbiamo contattato francesi, inglesi, la Germania, tutti della NATO. Cioè attraverso il collegamento del Comando centrale a Ramstein, penso anche direttamente anche all'Ambasciata vicino. Perchè io ho parlato, per esempio, con l'addetto aeronautico della Francia, un generale di brigata, Sapin.

d. Avete sospettato dei libici?

r. Sì anche, abbiamo visto che Libia. Libia aveva i MiG23 e a quel punto che potevano forse arrivare vicino a Ustica.

d. E che esito hanno dato queste indagini?

r. Abbiamo... cioè non c'era una traccia sul radar, così questa è un'ipotesi, così... come ... solo per noi per fare un quadro completo per l'ambasciatore.

d. Lei ha parlato di traccia sul radar. Ma su quale radar?

r. E su quello italiano, perchè c'era solamente per noi cioè nell'Ambasciata il radar italiano.

d. Ma gli Italiani vi avevano mai detto che sui propri radar avevano visto qualcosa di strano, di anormale?

r. No, a noi no.

d. E quando, venti giorni più tardi cadde un MiG libico sulla Sila, voi foste contattati dall'Aeronautica italiana?

r. No, noi no. Nel nostro ufficio dell'Aeronautica americana no.

d. Però lei sa che la CIA intervenne.

r. Sì, lo so, ma la CIA nell'Ambasciata americana fa sempre delle cose a parte, cioè l'intervento normale dell'Ambasciata. C'era un collegamento diverso.

d. Lei seppe di un'offerta della Marina americana di fare una ricognizione fotografica del relitto del DC9?

r. No.

d. Come mai non consegnaste alle Autorità italiane i nastri radar della Saratoga?

r. Noi nell'Ambasciata non abbiamo visto mai i nastri.

d. Voi avete creato un gruppo di lavoro nell'Ambasciata.

r. Sì.

d. Sapete che la Saratoga aveva dei nastri radar e non ve li siete fatti

dare?

r. No, no, no non sapevamo dei nastri.

d. Ma il comandante Flatley, il comandante della Saratoga, appunto, ha detto che lui li ha consegnati a qualcuno, a qualche superiore, a chi allora?

r. Forse, questi nastri sono andati al Comando della sesta Flotta.

d. E non vi ha neanche comunicato che cosa c'era su questi radar, su questi nastri.

r. No. forse hanno detto che non c'era un aereo americano in volo, solo questo, ma sull'altro niente.

d. C'era qualche aereo radar, qualche Awacs in volo quella sera?

r. No, non c'erano.

d. Per anni gli Stati Uniti hanno sempre risposto che non c'erano velivoli in volo nella zona dell'incidente. Invece adesso abbiamo scoperto che c'era un aereo che sorvolava Lamezia Terme e un secondo aereo americano da Sigonella partì mezz'ora dopo l'incidente al DC9.

r. Sì.

d. Ecco, come mai questa disinformazione?

r. Perché noi abbiamo fatto l'indagine solamente sull'argomento di un aereo da combattimento che poteva abbattere questo aereo italiano. Non su quello di passeggeri eccetera.

d. Ecco, ma perché questo dubbio, questo sospetto che il DC9 fosse stato abbattuto da un aereo?

r. Non c'erano dubbi, era solamente perché voi... cioè gli italiani hanno chiesto a noi se c'era un aereo che poteva abbattere questo aereo italiano e noi abbiamo fatto la ricerca per sapere se c'era.

d. Ma questo tipo di richiesta da parte dei militari italiani è stata ripetuta anche nei giorni successivi o era soltanto la richiesta della prima notte dell'incidente?

r. No, no, no anche nei giorni successivi, perché abbiamo parlato ogni giorno, quasi ogni ora con loro a sapere noi abbiamo scoperto questo o no, o sì, abbiamo parlato con loro.

d. E l'Aeronautica italiana vi ha mai chiesto di indagare su un missile?

r. Io penso, penso di sì.

L'intervista era stata effettuata il 30 ottobre precedente in un circolo sportivo della città del Texas ove Coe al tempo risiedeva.

Coe, riferisce sempre De Angelis, non s'è limitato a rispondere alle domande dell'intervista, ma ha anche parlato fuori della ripresa di altre circostanze sempre relative alla questione di Ustica. Ha indicato quali

fossero gli ufficiali dell'Aeronautica militare italiana, con i quali egli aveva avuto rapporti per le ricerche conseguenti il disastro. Costoro erano Adriano Piccioni e Claudio Coltelli, entrambi capitani in servizio al SIOS, ovvero al 2° Reparto dello SMA. Ha escluso che egli potesse parlare in genere direttamente con Tascio, giacchè questi era a lui superiore in grado. Con Tascio aveva rapporti Biankino, l'Addetto aeronautico, cognato di esso Coe e morto per infarto nel '90. Proprio in virtù del rapporto di affinità, egli era messo al corrente da Biankino di quei particolari della vicenda di Ustica di cui non veniva a conoscenza direttamente.

Coe gli ha riferito anche i nomi degli ufficiali americani che avevano lavorato con lui nel gruppo costituito per le indagini sul disastro di Ustica. Per la Navy c'era il comandante William Mc Bride, per i Marines tal William Mc Donnell, per la CIA tal Clarridge, capo stazione a Roma al tempo. Sulle modalità attraverso cui l'Ambasciata era stata informata del fatto, non ricordava se avesse fatto da ponte l'ufficiale di guardia o se egli stesso avesse preso la telefonata dell'Aeronautica militare italiana.

Ricordava infine che l'Ambasciatore aveva disposto, sempre nell'ambito dell'inchiesta ordinata, un check-list di tutti i missili di cui erano dotate le forze americane in Italia. Aggiungeva, come commento alla vicenda, che se la Francia fosse stata coinvolta nell'evento di Ustica, sarebbe stata capace di mantenere il segreto sull'affare. Rispondeva, sulla possibilità della Marina degli Stati Uniti di procedere a ricognizione fotografica del relitto del DC9, che un'operazione del genere sarebbe stata possibile – prescindendo dalla possibilità tecnica, ovviamente data per scontata – in virtù degli ottimi rapporti esistenti tra il suo Paese e l'Italia (v. esame De Angelis Massimo, GI 23.10.92).

Dall'intervista e da quanto riferito in aggiunta ad essa emergono chiarissime le seguenti circostanze. Coe la notte del 27 giugno 80, ha ricevuto una telefonata con la quale gli si chiedeva se c'erano in volo velivoli americani su Ustica o comunque nel Mediterraneo, ovviamente all'ora dell'incidente e nei tempi circostanti. Egli s'è informato a Ramstein, ovvero al Comando Generale per l'Aeronautica degli Stati Uniti in Europa e da qui ha ricevuto risposta che non v'era nessun aereo in volo nel Mediterraneo. Ha chiamato poi il Comando Generale per la Marina a Bagnoli. E quindi le diverse basi americane, sia dell'Aeronautica che della Marina in Italia: Aviano, Decimomannu, Napoli, Sigonella. L'indomani, 28 giugno 80 sabato, l'Ambasciatore, cioè il capo della Legazione in persona, ha formato un gruppo composto da rappresentanti di tutti gli uffici dell'Ambasciata. L'indagine è durata per giorni e ha preso in considerazione anche l'ipotesi di lancio di un missile, aria-aria e superficie-aria. Il gruppo ha

avuto rapporti con il 4° ufficio del SIOS; rapporti quotidiani, ed ogni giorno molteplici, quasi ogni ora. Nel corso di questi rapporti da parte italiana s'è chiesto di indagare anche sull'ipotesi dell'abbattimento per missile.

L'intervista si svolse in italiano, lingua che Coe conosce molto bene al punto da parlarla correntemente. Durò un'ora. La visita nel circolo, secondo De Angelis, prese circa due ore. In questo nuovo esame il teste ribadisce che i nominativi di Coltelli e Piccioni gli erano stati dati da Coe fuori dell'intervista durante il commento ed egli li aveva trascritti sull'agenda che usava in quell'anno (v. esame De Angelis Massimo, GI 23.10.92). A distanza di pochi giorni De Angelis ha rinvenuto l'agenda del 91 e così s'è potuto constatare – acquisendo altresì agli atti la copia di quella pagina – che sotto il giorno 30 ottobre, in corrispondenza del tempo in cui il giornalista si trovava negli Stati Uniti per l'intervista in questione, sono riportati, oltre il nome di Dick Coe e Mckinney, che è la città di residenza di quest'ultimo, ove s'è svolta l'intervista, i nomi dei capitani Adriano Piccioni e Claudio Coltelli e quindi per la Navy William Mc Bride e per i Marines William Mc Donnell (v. esame De Angelis Massimo, GI 18.11.92).

Piccioni e Coltelli indicati da Gatti e da De Angelis, negheranno ogni rapporto per Ustica con gli americani, come si vedrà in seguito. Diverso l'atteggiamento dell'ufficiale americano Mc Bride indicato sullo stesso foglio d'agenda (insieme all'ufficiale dei Marines Mc Donald, non escusso), ma su questo infra.

Coe esaminato più volte, modificherà in alcuni punti la sua versione dei fatti rispetto al testo dell'intervista e rilascerà per telefono dichiarazioni a Piccioni, registrate ed esibite a questo ufficio, in contrasto con le dichiarazioni di De Angelis. Chiamato quindi a confronto con De Angelis, negli Stati Uniti nel corso della esecuzione di commissione rogatoria, fu impedito a comparire da avverse condizioni meteorologiche. Disposto nuovo confronto con modalità telematiche, stando il teste statunitense a Dallas e quello italiano a Roma, questi ha consentito all'atto, mentre il primo ha rifiutato. Su tutta l'evoluzione del comportamento di Coe si ritornerà, approfondendo, nel prossimo paragrafo.

Qui a chiusura di quello su De Angelis, giova ripetere che questo testimone ha sempre confermato la sua versione dei fatti, versione peraltro coincidente con quella di Gatti e con quella dello stesso Coe quale appare dal filmato dell'intervista trasmessa; sostenuta da quella del filmato dell'intera ripresa – entrambi consegnati dallo stesso De Angelis – filmato questo secondo, in cui appaiono sia i tempi morti che le ripetizioni delle scene sbagliate; confortata dallo scritto sulla sua agenda. Testimone, il De Angelis, che s'è sempre dimostrato disposto a sostenere il confronto con

Coe, comparando sia a Washington il 10 dicembre 92 nella sede del Dipartimento di Giustizia, che a Roma il 22 febbraio 93 nella sede di questo ufficio (v. confronto De Angelis-Coe, GI 10.12.92 e 22.02.93).

Coe escusso una prima volta, già alla prima domanda, quella di semplice conferma del contenuto delle sue dichiarazioni a De Angelis, inizia un uso del modo condizionale che connoterà tutti i suoi esami. Questa è la sua risposta “confermerei quello che ho detto. Non sono sicuro di cosa fu riportato all’ultimo quando venne presentato alla televisione italiana – quale parte fu tagliata e quale mostrata, così... sì, parlai con lui comunque”. Quindi sulle modalità del contatto “...in qualche modo ricevemmo una telefonata dal Governo italiano o dalla Marina italiana o dall’Aeronautica italiana e non ricordo chi abbia chiamato l’Ambasciata...”. Non ricorda quando fu ricevuta la telefonata; riferisce però che quando l’Ambasciata è chiusa c’è un solo ufficiale “on duty” per tutti gli addetti militari ed egli quella sera non era “on duty”. Afferma poi che al mattino successivo “chiamammo la NATO da parte dell’Aeronautica attraverso Ramstein. Mc Bride da parte sua, chiamò un assistente (inc.) alla 6^a Flotta”. Come si nota anche qui la risposta è data al plurale, mentre appare che ciascun ufficiale chiama la Forza di appartenenza e quindi a rigore egli avrebbe dovuto usare il singolare come lo ha usato per Mc Bride.

Alla risposta successiva già abbandona il caso specifico e riferisce una sorta di regola generale “quando succede una cosa in genere, noi all’Ambasciata, cioè l’Ambasciatore decide di organizzare un gruppo piccolo – due o tre persone – per lavorare e scoprire cosa è successo...”. Quindi inizia la trasformazione delle sue risposte, avviene la metamorfosi del suo discorso in ipotetico “...e questo è ciò che dissi a Massimo – De Angelis nde – quando mi chiese “cosa facesti con le informazioni?”, normalmente se qualcosa come questa fosse stata domandata anche attraverso il Dipartimento di Stato, il Dipartimento di Stato avrebbe formato un gruppo di persone per preparare una relazione in merito all’interno dell’Ambasciata. Normalmente se avesse avuto a che fare con le forze militari, sarebbe stata la sezione degli affari politico-militari a presiedere il gruppo...”. Poi continua “normalmente ciò che noi faremmo, se arrivasse una domanda dall’Ambasciata nel suo insieme sarebbe di formare un piccolo gruppo di lavoro...”.

Segue un’alternanza tra il modo indicativo e quello condizionale “...ero l’addetto aeronautico aggiunto e parlai con l’Aeronautica degli Stati Uniti”. “Normalmente passavamo le informazioni a colui che era il responsabile del gruppo, che in questo caso penso fosse Steve May...”. Alla domanda, precisa, su chi contattò oltre Ramstein, in particolare per avere

L'informazione che non c'era in volo nessun aeroplano dell'USAF risponde "normalmente avrei chiamato Ramstein" e dopo aver preso tempo "non posso dirvi con esattezza chi chiamai" e così di seguito. Alla domanda su quando fu costituito il gruppo, dapprima la risposta netta, poi la "sfumatura": "il giorno dopo. Penso fosse il giorno dopo". Alla domanda su quanto durò il lavoro di questo gruppo dapprima una risposta incerta, poi in via ipotetica la riduzione al minimo "non ho nessun appunto che mi dica per quanto tempo andò avanti. Penserei per uno o due giorni fino a quando non avemmo una risposta completa, e poi se ci avessero fatto ulteriori domande, noi saremmo tornati a riunirci nuovamente".

Ammesso che il gruppo s'è costituito in conseguenza di una richiesta proveniente dalle Autorità italiane, non sa dire con esattezza chi formulò la richiesta. Accolla la responsabilità dei contatti a Steve May, ma non sa dire quali fossero i suoi referenti italiani, gli uffici che ponevano le "domande", se cioè fosse il Ministero degli Affari Esteri o quello della Difesa o altro Ente. Alla precisa domanda se vi fosse un rapporto diretto tra l'Attaché aeronautico e l'Aeronautica militare italiana, Coe tocca una delle punte più alte della sua capacità di eludere risposte similmente precise, al punto tale da provocare la reazione del magistrato statunitense esecutore della commissione rogatoria.

Vale riportare integralmente l'evoluzione dell'interrogatorio. "Sì, c'erano diversi contatti con loro per scambio di informazioni. Dopo il 1980 chiamavamo meno spesso per ottenere i permessi aerei..." e così via per una decina di righe sulle procedure di atterraggio nel nostro Paese. A domanda specifica sui rapporti per il disastro di Ustica "non posso essere esattamente sicuro, ma penso comunque che normalmente avremmo parlato con una voce sola tramite colui che dirigeva il gruppo, probabilmente Steve May. Noi avremmo risposto a delle domande direttamente attraverso un ufficio solo, l'ufficio di Steve May". A questo punto la reazione del magistrato statunitense "solo al fine che le cose siano chiare, mi scusi, devo soltanto chiarire qualcosa, perchè io continuo a notare che lei usa molto il tempo condizionale "che noi avremmo fatto questo", "sarebbe Steve May". La mia domanda è: in questo caso particolare, ci fu un gruppo? Il capo del gruppo era Steve May e lei inviò comunicazioni attraverso Steve May?; non "quella sarebbe la normale situazione?" ma in questa particolare situazione c'era o non c'era o non ricorda?". La risposta di Coe palesa il suo imbarazzo "non posso darle una risposta esatta... la risposta è che non glielo posso dire con esattezza".

A contestazione del fatto che a volte il teste continua l'uso dell'indicativo, riportando fatti storicamente accaduti come quando afferma

che il gruppo fu costituito e non che sarebbe stato costituito, il magistrato statunitense puntualizza esclamando “e questo è il problema... e allora io volevo che fosse chiarito”. Coe ribadisce più volte di non ricordare, di non ricordare in particolare di aver parlato con qualcuno del Ministero della Difesa italiano, e conclude testualmente affermando “Presumo che ci fu un gruppo di lavoro e che il gruppo di lavoro passò le informazioni a qualcuno del Governo italiano”.

Richiesto, in considerazione del fatto che egli fa riferimenti sempre non a situazioni specifiche ma a situazioni generiche, a chi facesse capo normalmente presso l’Ambasciata italiana, menziona “diversi marescialli... penso che il capitano Piccioni stesse là all’epoca. Penso che il capitano Coltelli stesse nell’ufficio all’epoca”. Questi erano nel 4° ufficio, il Foreign Liaison Office, di cui però non ricorda il capo. Nega, poi, che sia stata fatta nel gruppo di lavoro l’ipotesi dell’abbattimento a mezzo missile. A contestazione del fatto che egli aveva riferito al giornalista italiano che era stato compiuto, su disposizione dell’Ambasciatore un check dei missili, risponde che la domanda dell’intervistatore era stata formulata in via ipotetica “se fosse stato chiesto, sareste andati direttamente a controllare se vi fossero missili dispersi?”. A domanda di tal sorta, altrettale risposta.

Anche il lavoro del gruppo viene smentito. Non più un vero e proprio lavoro di gruppo, bensì lavoro normale nel senso che ciascuno faceva il lavoro normale nel proprio ufficio e rispondeva a qualsiasi domanda di colui che era il responsabile del gruppo. A specifica domanda sui nastri radar della Saratoga, afferma che non ne ha nemmeno sentito parlare. Egli si è interessato soltanto degli aerei dell’Aeronautica e qui ammette di aver chiamato le basi dell’USAF. Dei risultati delle ricerche dell’Addetto per la Marina asserisce non si discusse nel team. Sul MiG23 lo stesso atteggiamento di cui prima “...se qualcuno avesse accennato...avremmo discusso...”.

Ammette di aver parlato con altri addetti europei e di aver ricevuto anche da loro risposte totalmente negative, e cioè che nessun aereo delle proprie aeronautiche era in volo, quella sera. A domanda se queste ricerche concernessero particolari tipi di aereo, come quelli armati, risponde che furono condotte senza specificazioni, comprendendo cioè non solo caccia armati ma anche aerei da carico e da trasporto, e che la risposta fu negativa per tutti i tipi.

Quanto alle modalità dei rapporti sia con l’Aeronautica italiana che con altri enti statunitensi afferma che furono tutti orali, nel senso che non vide mai alcuno scritto e che richieste e risposte furono fatte attraverso telefono. Per queste ragioni non gli consta l’esistenza di documentazione del

gruppo.

A contestazione dell'anomalia della richiesta in sè e cioè una richiesta dell'Aeronautica militare italiana all'Ambasciata degli Stati Uniti, non sa dare una risposta e si trincerava entro l'ambito dell'attività da lui svolta.

Contestatogli il testo dell'intervista – attraverso la visione della relativa video-cassetta – ammette che quelle registrate sono le sue risposte. Ma abilmente specifica: queste sono le risposte date da un certo momento in poi. All'inizio dell'intervista davo, asserisce, risposte eguali a quelle di oggi. Il giornalista però mi chiese di dare risposte più “definitive” – il teste usa il termine inglese “definitive” – e così ho dato le risposte che risultano nella registrazione ... dopo aver fatto l'intervista ho scoperto quello che succedeva in Italia e ho recuperato degli appunti”.

Questo è il succo di questa sorta di discolpa. Gli appunti però non sono stati mai mostrati, nè si sa cosa esattamente contenessero. L'unica parte credibile di queste dichiarazioni è quella che concerne la percezione delle conseguenze “italiane” della trasmissione. Subito dopo si confonde e dà risposte “definitive” su alcuni temi come quello della costituzione del gruppo e quello della estensione dell'indagine sulla eventualità di un missile. Su quest'ultimo argomento mentre prima aveva risposto di non aver mai sentito di ipotesi di abbattimento a mezzo missile, qui risponde “penso di sì, sì”.

Asserisce poi che l'intervista durò cinque ore, e alla domanda se si rendesse conto che dava risposte con significato preciso, risponde che se ne rendeva conto. Alla domanda conseguente cioè se si comportasse così solo per compiacere l'intervistatore, dà una risposta altrettanto strana, che vale la pena riportare per intero: “in parte sì, cerchi di capire che per Lei questa investigazione importante va avanti da molto tempo. Per me, quando il sig. De Angelis mi ha contattato non sapevo che un'indagine di questa portata si svolgesse in Italia. La mia partecipazione all'intervista era solamente per fare un favore al sig. Gatti...”. Conseguente l'amara constatazione del Pubblico Ministero “il problema è che quello che lei dice nell'intervista è più corrispondente a quello che risulta a noi rispetto a quello che ci ha detto oggi”.

Il teste continua con una serie di risposte ripetitive e in cui a volte è difficile rintracciare il filo del discorso. A proposito della domanda specifica (di De Angelis) se fossero stati presi in considerazione tutti gli altri aerei, commenta, all'esame testimoniale “c'erano Intelligence Aircraft (aerei che registrano voci e segnali) che volavano su e giù per il Mediterraneo e i libici ne erano consapevoli. I libici pensavano che stavano per intercettare quell'aereo ed invece si trattava di un aereo civile. Di nuovo non sono in

grado di dire quando ciò avvenne, posso sbagliarmi per quanto riguarda ciò che è successo, potrebbe essere prima o dopo l'incidente. Ma il Military degli Stati Uniti e dell'Italia si erano preoccupati per una possibile intercettazione da parte dei libici nella zona. C'è stato un tentativo di intercettazione. C'era il tentativo di intercettare ed era finito con l'intercettazione di un aereo civile. Non so esattamente quando è successo. Tentativo di intercettazione vuol dire che non si sono affiancati all'aereo per identificarlo, non si sono avvicinati abbastanza per poter agire... . Una intercettazione potrebbe essere di due tipi – di poter identificare l'aereo e di accompagnarlo fuori dal proprio spazio aereo, o di distruggerlo. In quel periodo i libici avevano aumentato il proprio spazio aereo; ma non mi ricordo della distanza precisa, ma l'avevano aumentato di parecchio nel Mediterraneo fino al punto di tagliare alcune rotte alle compagnie aeree... . Non sono in grado di dare informazioni precise (sulla nazionalità e sul luogo in cui avvenne il tentativo d'intercettazione; nde) ... (l'aereo civile; nde) ha continuato la sua rotta. Non sono in grado di dire se (aerei del tipo sopraspecificato; nde) c'erano o se non c'erano in quel momento, le rotte costituivano materia molto classificata... . Non avevo accesso ad esse (alle rotte classificate; nde), ma non perchè erano classificate per me, soltanto non avevo bisogno di sapere queste cose”.

Di fronte a queste risposte si può solo dire che un teste di tal fatta, se fosse stato animato da reale volontà di collaborare all'inchiesta, avrebbe potuto apportare contributi eccezionali. Ma egli mostra invece confusione ed ingenera confusione. E' sufficiente riportare la sua risposta al quesito su come fosse entrato in possesso dell'informazione sulle tracce dei radar italiani. Egli afferma “Da Claudio Gatti. E ora ho ricevuto informazione che non è vero; apparentemente qualcuno ha un tracciato radar che io non ho mai visto”. Ricorda infine di aver seguito la vicenda dei “C130 libici in lavorazione” presso le Officine Aeronavali di Venezia, ove s'era recato di persona. Ma su questo punto in altro capitolo (v. esame Coe Richard, in rogatoria USA 10.03.92).

Esaminato nuovamente l'indomani, alla domanda se avesse avuto dopo l'intervista rilasciata a De Angelis, contatti con personaggi dell'Aeronautica italiana, risponde di aver ricevuto – ma non precisa quando – una chiamata proprio da De Angelis, con la quale questi gli comunicava che i generali Tascio, Bartolucci, Pisano ed altri, così come i colonnelli Piccioni e Coltelli ed altri ufficiali inferiori erano stati messi sotto processo da questo ufficio. Per questa ragione aveva tentato di mettersi in collegamento con il Ministero della Difesa-Aeronautica, ma con esito negativo. Stesso esito nel tentativo verso l'Ambasciata USA, nella persona

di tal signora Mancini, negli uffici degli Addetti. Aveva chiamato infine casa Piccioni, ma il colloquio sia con l'indiziato che con sua moglie, era stato freddo. Con il primo poche battute sul processo: se fosse vero quello che si diceva, che probabilmente si sarebbero incontrati negli Stati Uniti, infine espressioni di dispiacere per la sua posizione. Con la moglie solo convenevoli di circostanza.

Questa telefonata ovviamente deve collocarsi dopo la emissione delle comunicazioni giudiziarie, che è del 30 dicembre 91, ovvero dopo la diffusione delle richieste del PM ad opera del GR1, che è del 18 gennaio 92 – il 23 immediatamente successivo Piccioni viene convocato per l'interrogatorio – e l'esame di Coe, che è dell'11 marzo 92.

Dopo la conversazione con i coniugi Piccioni Coe, riferisce, non ha più chiamato nessuno. Ha letto però sulla stampa italiana una notizia che non è riuscito a spiegar bene, e cioè una sorta di rinvio dell'attività a dopo le elezioni dell'aprile 92. Ricorda infine una telefonata di Gatti in cui costui gli chiedeva del MiG23, e tale telefonata dovrebbe essere avvenuta nella seconda o terza settimana di febbraio (v. esame Coe Richard, in rogatoria USA, 11.03.92).

Un'altra telefonata che coinvolge Piccioni avverrà il 23 settembre 92, l'indomani dell'interrogatorio di Piccioni – quello svoltosi il 22 settembre – a seguito della risoluzione della questione, sollevata nel primo, di difetto di giurisdizione di questo ufficio e conseguente nullità di ogni atto. Il testo di questa telefonata è stato depositato il 2 ottobre 92 dal difensore di Piccioni. Secondo quanto si legge nella produzione difensiva la comunicazione sarebbe avvenuta alle ore 01.10a.m. (ovviamente ora italiana) del 23 settembre, e quindi alle 06.10p.m. del giorno precedente per Dallas, Texas.

In essa Piccioni esordisce dicendo a Coe "...guarda che io ti ho telefonato perchè stamattina, che oggi è il 22 se non sbaglio, sono andato dal Giudice Priore che mi ha convocato e gli ho detto che tu mi avevi detto di aver rilasciato un'intervista ad un tale Gatti, non mi ricordo se dell'Europeo o dell'Espresso e ad un'altra persona; che l'int... quello che tu avevi detto era stato distorto, quasi manipolato... che nel corso dell'intervista non hai mai detto di aver parlato... che noi abbiamo parlato del problema Ustica; quindi io ho confermato che tra me e te, durante quel periodo, noi non abbiamo mai parlato del problema Ustica. Nè in avanti nè indietro. ...Ecco! E questo tu me lo confermi?". A questa domanda finale Coe risponde "Questa è la verità e la confermo". Alle altre, quelle precedenti, aveva risposto in coincidenza con le sospensioni del discorso di Piccioni già con quattro "sì". Subito dopo il "confermo" di Coe, Piccioni esclama "oh! meno male. Perchè qui si sta scatenando l'ira di Dio, si sta scatenando. Comunque

questa è una cosa. Io non so come ringraziarti...”.

Piccioni gli dice poi un'altra frase di rilievo “tu lo sai che noi siamo stati cortocircuitati” ed anche a questa Coe dà una risposta affermativa “sì, è esatto, io ho parlato con quelli dell'altro ufficio”. Seguono richieste di conferme e conseguenti assicurazioni. Piccioni “...senti eventualmente tu quello che mi hai detto adesso saresti disposto a scriverlo?” – Coe: “sì” – Piccioni “perfetto!” – Coe “se è necessario scrivo quello che vuoi” – Piccioni “perfetto!” – Coe “e se devo venire a Roma...” – Piccioni “...preferisci che ti scriva o che ti telefoni?” – Coe “non importa nulla, per me è uguale”.

Questa telefonata – predisposta e concertata, come chiarissimamente emerge dalla registrazione, per la consapevolezza di essa da parte di Coe (lo riferirà nell'esame del 22.02.93) per il contenuto e per le modalità sia delle domande che delle risposte – come il tenore di tutte le deposizioni di Coe, hanno imposto un nuovo esame dell'ex ufficiale americano, avvenuto come detto nel febbraio del 93.

In questo atto Coe non chiarifica assolutamente la sue contraddittorie risposte ai precedenti esami, anzi per più versi accresce le difformità tra le posizioni assunte nel tempo e impedisce apporti alla ricerca della verità.

In primo luogo riconosce le differenze tra le risposte dell'intervista a De Angelis dell'ottobre 91 e l'esame in rogatoria del marzo 92. Nè vale dire a giustificazione, come egli fa, che dinanzi all'ufficio egli era sotto giuramento, così come non vale che egli possa usare il modo della certezza o quello ipotetico a seconda dell'interrogante o degli inviti che costui gli rivolge, come egli fa nel prosieguo della risposta. A quella successiva ribadisce che s'era indotto ad usare gli indicativi perchè De Angelis lo aveva invitato ad essere più definitivo. Non sa dire se le prime risposte, quelle al condizionale, furono registrate, perchè non è in possesso della registrazione – ma De Angelis ha depositato l'intera ripresa ed in essa non si ravvisano assolutamente risposte al condizionale nè ripensamenti nè inviti in tal senso. Anche sulla durata dell'intervista v'è contraddizione, giacchè egli insiste che durò quattro ore, contrariamente a quanto affermato – lo si è già detto – da De Angelis. E questo sarebbe stato un altro punto su cui il confronto avrebbe potuto esser d'utilità nella risoluzione dei contrasti nelle versioni, ma Coe non ha voluto, lo di ripete, sostenerlo.

Sulla telefonata con Piccioni del settembre 92, dichiara che era consapevole della registrazione, ma quasi mettendo le mani avanti per evitare le trappole che egli presume possano essergli tese, dichiara “la conversazione durò più della registrazione”.

Sulla “cortocircuitazione” non è chiaro: ma dall'insieme del testo

potrebbe desumersi che il passaggio dell'informazione era accentrato dal livello politico militare. Deduzione che potrebbe essere comprovata dalla risposta che egli dà a proposito dell'altro ufficio con il quale, esso Coe, avrebbe parlato durante le ricerche per l'evento in questione. Al contrario di quella che poteva apparire l'interpretazione più ovvia, e cioè che altro ufficio fosse un ufficio dell'Aeronautica militare italiana, egli sostiene che l'altro ufficio era l'ufficio politico-militare dell'Ambasciata americana.

E così si persiste nel giudizio già dato su questo testimone. Coe avrebbe potuto essere un teste chiave dell'inchiesta, era stato avvisato sin dalle prime ore delle richieste dell'Aeronautica militare italiana; era stato inserito nel working-group costituito dall'Ambasciatore statunitense; aveva compiuto numerosi atti di ricerca presso l'Aeronautica degli Stati Uniti; aveva tenuto i rapporti quotidiani con gli uffici dell'AM. Avrebbe potuto rendere un gran servizio ed invece ha reso dichiarazioni contraddittorie, inattendibili, quasi tormentate.

Probabilmente permane tuttora nella società anglosassone una consuetudine di sincerità nelle deposizioni testimoniali, ma tale propensione è stata di certo contrastata da sentimenti di solidarietà che sussistono negli ufficiali di un'Alleanza militare pluridecennale; come anche forse inquinata da interventi e colloqui con ambienti italiani. Ne è derivato quell'insieme di asserzioni contorte, ingarbugliate, palesemente inattendibili; tanto più inattendibili se poste a confronto con le risposte secche asciutte decise date a De Angelis, sulle quali v'è addirittura la ripresa filmata che non mostra mai dubbi, perplessità, sfumature al condizionale. Versione questa confermata dalla narrazione di Gatti e dall'intero contesto delle altre circostanze sulle vicende del working-group.

Sulla base di quanto riferito dal maggiore Coe sul gruppo di lavoro fu a suo tempo rimessa commissione rogatoria alle Autorità statunitensi per l'escussione dei componenti, secondo le indicazioni dello stesso Coe, di quel gruppo. Come si ricorderà, ne facevano parte Steven May per il politico-militare, William Mc Bride per la Marina, William Mac Donnel per la Marina, Dewey o Duane Clarridge per la CIA (v. commissione rogatoria verso gli USA, GI 20.01.92).

Clarridge nella missione del marzo 92 non si è presentato, pur citato dalla magistratura americana, avvalendosi della facoltà concessagli da quell'ordinamento in quanto sotto processo federale ("under federal indictment) nel caso Iran-Contra. Si presenterà, una volta "amnestiato" dal Presidente degli Stati Uniti Bush, in una successiva missione negli Stati Uniti (v. commissione rogatoria verso gli USA, GI 04.03.94) e delle sue

dichiarazioni si parlerà infra.

Mc Bride al contrario s'è presentato nella prima esecuzione delle richieste rogatorie e ha reso ampia testimonianza. Nel giugno dell'80 era assistente dell'Addetto navale. Non ricorda che il gruppo di lavoro per l'incidente di Ustica fosse un gruppo ufficiale. Ricorda comunque che furono avvisati della caduta dell'aereo e che sentirono delle voci secondo cui poteva essere stato un missile. Perciò egli immediatamente chiamò le operazioni aeree della 6^a Flotta per accertare se vi fossero aerei in volo e quali fossero. Gli fu risposto per telefono, che la portaerei era in porto e che al momento dell'incidente non c'erano aerei in volo. Di conseguenza inviarono un messaggio al comandante della Marina statunitense in Europa ovvero Cincusnaveur a Londra per accertare in primo luogo se fossero a conoscenza di aerei in volo ed in secondo luogo se ci fossero stati "collection assets" ovvero aerei di raccolta informazioni, in volo. Anche in questo caso ricevettero risposta negativa. Non ricorda Mc Bride però quando trasmise questa richiesta. E' incerto tra il venerdì notte e il sabato, pur dando più probabile quest'ultima ipotesi. E' comunque certo che ritornò in ufficio, nonostante fosse festivo, quel sabato, perchè probabilmente era l'ufficiale in turno. In quel tempo era sua abitudine andare il fine settimana in montagna e quel sabato, ricorda, non poté raggiungere il luogo di villeggiatura a causa di quell'incidente aereo. Ricorda di aver trovato, quel sabato, Coe già in ufficio con il quale discusse del disastro.

Non ricorda come e quando abbia ricevuto la prima notizia dell'incidente. Si rammenta però di aver informato, dopo le richieste di informazione telefoniche, il suo superiore, cioè l'Addetto navale capitano Hardy Rose. Presso gli americani la memoria è più forte e sincera, ed immediatamente emerge il meccanismo di rapporto a livelli superiori. Anche sulle modalità di richieste di informazione Mc Bride è preciso; quelle alla 6^a Flotta furono fatte per via telefonica e furono rivolte al duty officer di quella Flotta, di stanza a Gaeta; quella a Cincusnaveur per telex sempre quel sabato. La risposta da Londra pervenne – in seguito si rileverà l'importanza di questa risposta a proposito del documento già citato, quello del 21 dicembre 80 all'AG da parte di Tascio per il 2° Reparto SMA, documento cui quella risposta fu allegata, con soppressioni e contraffazioni – non immediatamente, ma dopo qualche giorno. L'interpello di Cincusnaveur concerneva velivoli in generale, afferma Mc Bride, e analogamente la risposta.

Contestatogli che al tempo del disastro qualche aeroplano americano era, contrariamente a quanto affermato da Cincusnaveur, in volo, risponde che forse a un certo punto le ricerche si focalizzarono su velivoli armati.

Non è a conoscenza della vicenda dei nastri di registrazione radar della portaerei Saratoga.

Quanto ai rapporti del gruppo dell'Ambasciata con le Autorità italiane ricorda che erano quasi giornalieri e che comunque riferì alla Marina italiana i risultati della telefonata a Gaeta, nell'immediatezza e per telefono. La sua interfaccia alla Marina era il comandante De Michelis del SIOS di quell'Arma. Non è sicuro, invece, sul destinatario della seconda risposta, quella di Cincusnaveur, giacchè quando essa pervenne s'era giunti già alla convinzione che l'incidente era non militare, ragion per cui egli stima che quella risposta potrebbe essere stata trasmessa al Dipartimento di Stato e cioè non direttamente all'interfaccia del SIOS Marina.

Quanto alle modalità di funzionamento del gruppo di lavoro, testualmente risponde: "poichè (sul testo della trascrizione c'è scritto perché; nde) la mia funzione era in rapporto con la 6ª Flotta, io avevo un interesse. Anche Richard Coe era una delle persone dell'Aviazione. E penso che probabilmente (inc.) l'addetto Rose partecipò marginalmente, supervisionando. Avremo coinvolto l'addetto politico militare del Dipartimento di Stato, Steve May...".

Quanto a Jim Mc Donnell, l'altro interrogato nel corso della commissione rogatoria eseguita a marzo 92, Mc Bride dichiara che anche lui fu coinvolto e che lavorarono insieme giacchè costui stava per sostituirlo come assistente. Non ritiene che al termine del lavoro sia stato redatto un rapporto scritto. Le modalità di lavoro, aggiunge, furono comunque molto informali dal momento che nell'ambito di breve tempo si raggiunse la conclusione che non v'era coinvolgimento di militari. Non ricorda se fu compiuto un check dei missili. Per quanto concerne i rapporti con la Marina italiana essi erano tenuti dal sostituto dell'ammiraglio Gerace comandante Gallo e dal maresciallo Fusco.

Sulle prime informazioni ricevute ricorda che da Coe seppe – la cui fonte potrebbe essere stata il Dipartimento di Stato – che su un giornale si sarebbe parlato di missile statunitense. Il lavoro di ricerca proseguì per due o tre giorni e il gruppo di lavoro non assunse mai la dignità di commissione di inchiesta, cioè non ci furono comunicazioni scritte, elenchi di persone convocate, assegnazione di precisi incarichi; il gruppo compì le indagini nell'ambito delle specializzazioni di ciascuno (v. esame Mc Bride William, in esecuzione rogatoria USA, GI 11.03.92).

Mc Donnell James Laurence Jr. non era tra le persone indicate da Coe come facente parte del gruppo di lavoro. Coe aveva indicato persona con cognome simile, Mc Donald dei Marines. Questa persona non era stata inclusa nella richiesta rogatoria dal momento che per la sua competenza

specifica con ogni probabilità aveva svolto indagini limitate. Nell'elenco delle persone citate dall'AG americana è invece incluso questo Mc Donnell, il quale al tempo di Ustica prestava servizio nell'ufficio degli Addetti navali, ufficio che come egli stesso dichiara era composto da un titolare e tre assistenti. Egli di certo non fece parte del gruppo di lavoro, perchè nulla o poco ne sa. Non è indicato da Coe, come s'è detto, e Mc Bride sembra ridurre al minimo il suo coinvolgimento, perchè appare dalle sue dichiarazioni che gli fu associato, stando egli per lasciare quel servizio. Egli stesso dice che gli altri due ufficiali navali possono aver fatto parte del gruppo, e che uno di questi era sicuramente era Mc Bride, che era l'ufficiale di servizio in ufficio mentre egli era spesso in missione fuori sede. Ricorda di aver sentito gli Addetti aeronautici parlare del disastro di Ustica, ma non sa collocare nel tempo questi episodi. A richiesta di quali fossero le procedure standard nei rapporti con gli enti militari italiani, dichiara che essi intercorrevano con i SIOS d'Arma; che il punto di contatto presso l'Aeronautica era il capitano Piccioni, con il quale ha sempre lavorato; che i rapporti avvenivano tramite messaggi spediti via telex (v. esame in esecuzione rogatoria USA Mc Donnell James Laurence Jr., GI 10.03.92).

Di maggior interesse ai fini della ricostruzione di queste vicende relative al gruppo di lavoro dell'Ambasciata le dichiarazioni di colui che lo presiedette, ovvero Stephen May (e non Steve, come egli stesso precisa), diplomatico.

Questi ammette di aver partecipato a quello che si sarebbe chiamato, afferma, un "working-group"; gruppo di lavoro costituito all'interno dell'Ambasciata americana. Lo scopo di questo gruppo, precisa, non era quello di investigare sulle cause dell'incidente di Ustica, bensì quello di redigere rapporti sulla stampa e sulle controversie politiche originatesi dall'incidente. "Quindi il lavoro del gruppo era quello di stendere i rapporti da inviare al Governo in Washington, all'inizio giornalmente, e poi meno frequentemente". Questo gruppo fu costituito il giorno dopo l'incidente. Egli come costituente del gruppo più che l'Ambasciatore ricorda il "Deputy Chief of Mission" e cioè il secondo dell'Ambasciata. Nel gruppo c'era sicuramente Coe e probabilmente certo George Resnick, non bene identificato. Egli, che pure era troppo giovane per dirigere formalmente il gruppo, in virtù della sua veste di diplomatico, membro dell'ufficio politico militare, era colui che redigeva i rapporti per Washington. Nell'ambito del gruppo i contatti con le Autorità italiane erano divise secondo le competenze specifiche; gli addetti militari parlavano con le forze armate, il settore politico-militare parlava con il Ministero della Difesa e con quello degli Affari Esteri.

Ribadisce – e poi si vedrà con quale valore – il compito preciso del gruppo, quello cioè di interpretare per Washington la stampa italiana. Non ricorda se nella stessa notte del disastro pervenne all’Ambasciata una telefonata dell’Aeronautica militare italiana. Ritorna sulle ipotesi formulate nell’immediatezza dell’incidente dalla stampa italiana secondo cui veniva insinuato che l’Aeronautica italiana o le forze aeree della NATO fossero coinvolte nella caduta del DC9. Su queste sue dichiarazioni concernenti le notizie nell’immediatezza e nei giorni seguenti si dovrà ritornare, giacché non sembrano assolutamente corrispondere al vero, non essendo apparse sui mezzi di informazione in quel torno di tempo notizie del genere.

Per la ragione suddetta il gruppo si mise in moto cioè per accertare se forze statunitensi fossero rimaste o meno coinvolte nel disastro. Ricorda in particolare che al tempo l’incidente era apparso a tal punto strano che s’era pensato anche che la causa potesse essere stata una qualche eruzione vulcanica. S’era pensato anche ai libici. Stima che sia stato fatto un check dei missili, ma asserisce che di certo non è stato compiuto nè ordinato dal gruppo di lavoro. Ogni sera si redigeva un rapporto dell’attività del giorno e si mandavano i telegrammi al Dipartimento di Stato. Il gruppo ha lavorato circa tre settimane, ma non esclusivamente, precisa, sul caso Ustica. Non ricorda però se quel gruppo di lavoro esaminò anche il caso del MiG23 caduto nella zona di Castelsilano di Calabria, rinvenuto a tre settimane di distanza dall’evento di Ustica. E’ certo di non aver mai visto i nastri della Saratoga.

I rapporti con gli italiani erano orali e nonostante ci fosse molta confusione i contatti erano tenuti “a scadenze quasi regolari”, anche se informali, senza antagonismo, le parti essendo accomunate dall’impegno di scoprire le cause dell’incidente. In effetti lo scambio di notizie e di risultati c’è stato, e non solo con le autorità militari, ma anche con quelle civili e cioè con il Ministero degli Affari Esteri, composto da membri del servizio diplomatico. Tra i militari ricorda l’ufficio del Capo di Stato Maggiore della Difesa. Dopo aver narrato le sue incombenze durante la visita di Stato del presidente Carter in Italia – su cui si dovrà tornare quando si prenderà in esame la vicenda dei C130 libici delle Officine Aeronavali di Venezia –, specifica le classificazioni dei suoi rapporti a Washington: alcuni, quelli con notizie di stampa, senza classifica; quelli con commento con la classifica di riservato; quelli che riportavano conversazioni con ufficiali del Governo italiano con la classifica di riservato o addirittura segreto.

Sulla vicenda è stato esaminato, come già detto, anche il Capo della Stazione CIA a Roma in carica all’epoca. Di costui, Dewey Clarridge, detto Duane, si era chiesta l’audizione sin dal 92 (v. commissione rogatoria verso

gli USA 20.01.92), ma per lungo tempo, come s'è detto, non era stato possibile compiere l'atto a causa dello stato di imputato assunto dal teste nella procedura statunitense Iran-Contra. Solo quando egli ed altri nella medesima posizione sono stati prosciolti per effetto di decreto del Presidente degli Stati Uniti, si è potuto procedere alla sua escussione, avvenuta nello Stato di California nel 94.

Clarridge ha risposto ad una serie di domande sul disastro di Ustica e sulla rivendicazione Affatigato. Ha confermato di esser stato contattato dal giornalista Gatti più volte per telefono e di averlo incontrato da ultimo nel febbraio del 94 al ristorante italiano Bice – molto caro – di New York. Ha ricordato la campagna di esecuzione compiuta a danni di libici o oppositori del regime gheddafiano in Italia durante il primo semestre dell'80 riconoscendo peraltro che due degli uccisi erano suoi agenti, e che la sua Stazione era divenuta, dopo la chiusura dell'Ambasciata USA in Libia, competente per gli affari libici. Non ha messo però in rapporto questi fatti con la strage di Ustica, così come non ha messo in contatto questa strage con quella immediatamente successiva della stazione di Bologna, giacchè non vi erano né sensazioni né informazioni che l'evento di Ustica fosse stato cagionato da un atto terroristico. Ed in tal senso erano anche le notizie che egli riceveva dei Servizi italiani, sia il S.I.S.MI, ed egli di persona ne aveva principalmente con il Direttore Generale Santovito (v. esame in esecuzione commissione rogatoria Clarridge Dewey, GI 20.05.94).

A dire il vero il Servizio cui esso Clarridge apparteneva e altri Servizi di intelligence statunitensi hanno prodotto – e non poteva essere altrimenti nonostante più volte sia stato affermato che il disastro di Ustica fosse stato un non evento – numerosi documenti.

Questi documenti o parte di essi pervenivano agli atti solo dopo anni, tra la fine del febbraio e gli inizi del marzo 93, attraverso un teste, Incerti Corrado giornalista di "Panorama" che li aveva acquisiti attraverso il Freedom of Information Act, e utilizzati in un articolo del suddetto periodico dal titolo "USA e insabbia"; e attraverso la richiesta rogatoria di questo ufficio alle Autorità statunitensi (v. commissione rogatoria 20.02.92).

Di fronte a tale situazione probatoria i due chiamati in causa, gli indiziati Coltelli e Piccioni, apporranno una recisa negativa. "Non ricordo – afferma Piccioni – se nei giorni successivi (al disastro di Ustica, nde) avemmo contatti con l'Ambasciata degli Stati Uniti, ma sono portato ad escluderli, almeno per quanto riguarda la mia persona. Abbiamo fatto ricerche su carteggi esistenti in ufficio, ma non abbiamo trovato alcuna traccia di documentazione relativa a contatti con l'Ambasciata. Queste ricerche sono state fatte a più riprese a partire dal 90" (v. esame Piccioni

Adriano, GI 18.09.91).

“Ritengo – dichiara Coltelli – di non aver chiamato nè ricevuto chiamate dall’Ambasciata americana per il fatto di Ustica...”. Esclude di aver parlato con costoro (con Coe e Biankino, nde) di Ustica per ragioni di ufficio (v. esame Coltelli Claudio, GI 18.09.91).

Questo l’atteggiamento che cagionerà le comunicazioni giudiziarie per falsa testimonianza. Più elaborate le discolpe, quando verranno interrogati in tale qualità. Ma su tali atti nella parte relativa alle posizioni degli imputati e degli indiziati. Qui si rileva soltanto la enorme differenza di comportamento tra testi americani e quelli italiani e come la negativa assoluta di questi ultimi appaia, di fronte al complesso delle prove dei fatti che li concernono, tanto pervicace quanto ottusa. Senza nulla dire sull’enorme danno cagionato all’inchiesta da tali atteggiamenti, che per essere di personaggio chiave nella ricostruzione di tanti ambienti dell’AM.

Certo, molto si è appreso su questo Working Group, sulla sua composizione, sulle sue attività e relazioni, ma purtroppo non si è riusciti a sapere quanto sia durato, quali documenti abbia prodotto in verbali e relazioni interlocutorie e finale, se abbia mai preso in considerazione anche la caduta del MiG23, tenuto conto che detta vicenda era ben a conoscenza uno dei suoi membri, cioè il rappresentante CIA ovvero Clarridge. In conclusione considerevole utilità dell’informazione ma non completezza, cosicché non si perviene a comprensione dell’esatto livello della conoscenza statunitense.

10.2. Il supporto tecnico ed informativo di organizzazioni USA in campo aeronautico.

Nel luglio del 1980 su richiesta della Commissione Luzzatti giunsero a Roma due funzionari della Società Mc Donnell Douglas, entrambi specialisti con esperienza ed attività pluriennale nel settore della sicurezza. Robert Lund e Winfred Kaizucka furono a Roma dal 1° luglio 80, il primo per esaminare i dati radar relativi all’incidente del DC9 Itavia ed il secondo per esaminare i resti dell’aereo.

A circa una settimana di distanza dal 27 giugno 80 Lund riceve dalla Commissione Luzzatti i dati radar già estratti ed in possesso della Commissione e vi lavora durante quel primo fine settimana di luglio, di domenica, esaminandoli per circa quattro o cinque ore (“...ricordo di aver fatto dei calcoli sui dati e di aver fatto un tracciato”). Giunge così a

concludere, dopo quei calcoli, che nel tracciato vi sono tre punti non appartenenti alla traiettoria del DC9 Itavia - due punti paralleli, a Ovest della rotta del velivolo ed il terzo ad Est - e che pertanto vi fosse la possibilità che un altro aereo fosse stato in volo con rotta parallela al DC9 Itavia – “Quando ho fatto il tracciato ho notato che c’erano tre punti che non sembravano appartenere alla traiettoria dell’Itavia ... Due dei punti erano paralleli, l’altro invece era dall’altra parte”. Questa importante scoperta viene comunicata immediatamente per telefono a uno dei membri della Commissione Luzzatti, cioè Bosman. Questi particolari vengono poi riferiti dallo stesso Lund, nel corso di un’intervista, al noto giornalista di origine italiana ma residente negli Stati Uniti, Claudio Gatti, cioè di aver detto che potrebbe essere stato vero che ci fosse stato un altro aereo: “What I have said is that it could have been the truth that there was another aircraft ... and that I thought that this information was important for the investigators to know, so I phoned that information to Bosman”. Lund conferma poi nel suo esame condotto per rogatoria negli Stati Uniti, sia i particolari della sua missione in Italia, sia la sua scoperta di domenica 6 luglio 80, sia l’intervista a Gatti. Riconosce nella documentazione che gli viene esibita, cioè in alcune pagine di un fascicolo intestato “da consegnare a Guarino” con “Registrazione plot Itavia del 27.06.80”, la sua grafia nei commenti a matita (v. esame Lund Robert in rogatoria USA, 11.12.91).

Queste conclusioni e la relativa interpretazione - che il tecnico americano considerava non complete, giacchè avrebbero dovute essere integrate con altri dati radar provenienti dalla Difesa Aerea italiana e da eventuali radar collocati su navi – furono, come s’è detto, prontamente comunicate, il lunedì seguente, all’ing. Bosman per la valutazione da parte della Commissione Luzzatti.

Lund comunicò l’esito del suo esame oltre che a Bosman anche a Kaizucka ed all’Itavia, parlandone proprio con Davanzali. Rimase poi tutto il mese di luglio 80 in Italia in attesa che gli venissero consegnati anche gli altri dati radar. Ma allo specialista della Douglas in effetti non furono mai consegnati ulteriori dati da esaminare, né quelli dei radar dell’Aeronautica Militare né quelli della portaerei Saratoga che, gli fu detto dalla Federal Aviation Agency, si trovava a Napoli con il sistema radar disattivato. Aveva comunque concluso che vi era un aereo in volo parallelo al DC9 Itavia, ad alta velocità ed i tracciati si incrociavano. Lund aveva lavorato a Roma in diversi luoghi - in aeroporto, in albergo, al Registro aeronautico italiano e presso l’aeroporto militare di Ciampino - e si era recato anche a Palermo con il collega Kaizucka, dove avevano esaminato i resti del DC9, ed egli aveva avuto contatti con esponenti dell’Aeronautica Militare.

Durante le due settimane di permanenza in Italia, dal primo luglio fino alla metà del mese, Kaizucka aveva potuto esaminare alcune parti del DC9 e parti di altri aerei custodite in un hangar di Palermo-Boccadifalco. Egli, capo della squadra DC9/DC8 della Douglas, settore riparazioni e manutenzione, lavorava in coordinamento con gli uffici della FAA. Il compito affidatogli era di identificare le parti strutturali, (...what I did personally was trying to see if I could identify structural parts, whatever they might find...), ma le parti effettivamente esaminate furono piuttosto poche. Infatti vide il cono di coda del DC9 Itavia e pochissime altre parti strutturali a Palermo, oltre a sedili, cuscini, giubbotti di salvataggio. Altre parti riguardanti aerei diversi dal DC9 non sembra che abbiano attratto la particolare attenzione del tecnico, che non ricorda in che cosa precisamente consistessero e se fossero pertinenti ad aerei commerciali o civili ed in ogni caso, stante lo stato di corrosione dei pezzi, aveva notato che quelle parti non potevano essere correlate all'incidente del DC9 Itavia.

Kaizucka, pur avendo trascorso alcuni giorni a Roma ed a Palermo, non ha ricordato chi avesse incontrato ed il risultato del suo lavoro lo aveva versato al suo capo, Lund, che lo aveva messo al corrente dell'esigenza di ottenere altri dati radar dalla Difesa Aerea italiana, poiché i radar civili potevano non essere "abbastanza sofisticati e stava cercando qualche altro modo per comprendere meglio i dati". Richiesto se Lund gli avesse mostrato un grafico dei dati radar esaminati, Kaizucka, pur non ricordando se quegli gli avesse sottoposto un programma, rammenta che il capo ne aveva parlato; ma soprattutto ha ricordato che Lund diceva di aver bisogno di più dati e comunque entrambi erano consapevoli che sicuramente la Difesa Aerea italiana aveva radar più sofisticati ed in grado di tracciare non solo la velocità dei velivoli. Alla questione essenziale se Lund gli avesse parlato di una sua ipotesi allo stato dei dati radar disponibili, Kaizucka risponde che "tutti consideravano delle ipotesi a quel momento, per vedere che cosa potrebbe aver causato la sparizione dell'aereo dalla portata del radar" (v. esame Kaizucka Winfred in rogatoria USA, 11.12.91).

10.3. La collaborazione di John Macidull.

La Commissione Luzzatti aveva ricevuto una collaborazione all'inchiesta anche da parte del National Transportation Safety Board o NTSB che d'intesa con l'altra Autorità aeronautica statunitense, la Federal Aviation Agency o FAA, aveva incaricato l'ing. John Macidull di assistere

gli inquirenti italiani.

Macidull lavorando tra l'ottobre ed il novembre 80 presso il laboratorio della NTSB a Washington produsse, come già s'è scritto, una prima relazione, datata 13.11.80, nella quale si evidenziava la presenza, nel tracciato radar di Ciampino, di tre echi attribuibili ad un "oggetto che viaggiava, ad una velocità compresa tra 300 e 550 nodi ad una quota non conosciuta, parallelamente alla rotta dell'aereo durante i primi due echi e poi si dirigeva verso l'aereo nell'ultimo eco".

Il 25 successivo, Macidull, sulla base di ulteriori informazioni fornitegli dai tecnici italiani, produsse una seconda relazione con le seguenti conclusioni: "un oggetto non identificato ha attraversato la zona dell'incidente da Ovest verso Est ad alta velocità approssimativamente nello stesso momento in cui si è verificato l'incidente. Sulla base delle informazioni ricevute, l'aereo in questione e l'oggetto non identificato non sono entrati in collisione".

Inoltre, il giorno seguente, i laboratori del NTSB inviarono un'analisi "XEDA" (X-Ray Energy Dispersion Analysis) effettuata su un frammento metallico di forma trapezoidale rinvenuto nel cadavere di una passeggera. Il pezzo faceva parte di un elemento di struttura situato nel vano carrello. Le analisi ponevano in evidenza la presenza di alcuni componenti chimici nella zona di deformazione centrale, rispetto a quelle di frattura; per alcuni di essi sussisteva facile giustificazione della loro presenza (calcio, potassio, cloro, ecc.) mentre non ve n'erano per quella del fosforo.

Nella trasmissione televisiva denominata "Panorama", mandata in onda il 26.07.82 dalla "BBC-1" britannica, concernente le ipotesi sull'incidente occorso al DC9 Itavia – la cui videoregistrazione è stata acquisita agli atti, il commentatore accennava anche alle analisi e valutazioni espresse dall'Ing. John Macidull: "...ma Macidull si accorse presto di qualcosa di diverso sul tracciato. Alle 20.58 e 11 secondi, cioè un minuto e 34 secondi prima dell'esplosione, il radar di primario di Roma colse un segnale in questo punto; 29 secondi più tardi si vide in questo punto un altro segnale di rinvio e successivamente, 12 secondi dopo l'esplosione del DC9, si vide un terzo segnale di ritorno in questo punto". Era la prova, secondo il commentatore, che Macidull, partendo da questi tre segnali di rinvio, era stato in grado di dimostrare che c'era un oggetto volante nelle vicinanze del DC9 pochi minuti prima e dopo l'esplosione. Circostanza che poi verrà illustrata nel prosieguo della trasmissione da John Transue, funzionario del Dipartimento della Difesa intervistato sulla questione, il quale affermava che "effettivamente, non potrebbe essersi trattato di un incidente... "assumendo che il velivolo DC9 Itavia era rimasto vittima di un missile lanciato da un

caccia trovatosi su una rotta parallela”.

John Macidull rilasciava al giornalista De Angelis un'intervista sull'interpretazione dei dati radar e trasmessa, ma non integralmente, dal “TG2” del 6.11.89, alle ore 19.45. Durante l'intervista Macidull ricordava di aver collaborato, per quasi due anni, in base agli accordi internazionali, unicamente con la Commissione governativa italiana, riferendo all'intervistatore anche di aver svolto una parte della sua carriera nella Difesa americana quale specialista di sistemi radar e poi di essere transitato al NTSB.

A domanda sulla possibilità che il sistema radar italiano avesse correttamente individuato il DC9 Itavia e contemporaneamente avesse invece fallito nel riportare quei tre “plots”, che lo specialista USA aveva attentamente valutato come indice di presenza di altro velivolo, e quindi che quei plots fossero frutto di errore del radar, Macidull risponde che le possibilità di errore del radar in quella circostanza erano molto, molto remote come molto ridotta era l'eventualità che il nesso temporale fra i tre “plots” e l'incidente occorso al DC9 fosse il risultato di un errore del radar - what is the possibility, the chance, that those two, those three, can be normal electrical reflexes, and so, how many chances can exist that the radar system plots exactly the same radars can make a mistake just for these three plots? Macidull: Uh, very remote and small chance that these would be random, because of the fact that they all have times attached to them, and they were painting skin-paint reflections from the DC9 after it stopped flying in a straight line, which appeared to me to be conclusive. I think the chances are very, very small that, uh, the timing between these three plots and what happened here was in error – (v. intervista De Angelis, TG2, 06.11.89).

Macidull ha inoltre spiegato che dal tracciato non è possibile individuare l'identità del velivolo, ma solo il tipo. E comunque qualora vi fosse stato un altro aereo, e la sua distanza dal DC9 fosse stata di circa venti miglia, da ciò si poteva dedurre che il secondo velivolo fosse guidato per intercettare il DC9 Itavia, perché a quella distanza riconoscere un obiettivo a vista è alquanto difficile.

L'intervista toccava anche, in estrema sintesi, un altro punto di rilievo delle valutazioni espresse dallo specialista USA e cioè se vi potesse essere stata una collisione in volo tra il DC9 Itavia e l'ipotetico altro velivolo. Questo era stato un interrogativo che Macidull si era posto e proprio per rispondere aveva richiesto alle Autorità italiane le specifiche di tolleranza all'errore dei radar. E così in base alle specifiche del sistema fornitegli, aveva dovuto escludere quell'ipotesi di collisione, poichè si era accorto che l'eventuale velivolo era distante molte miglia dal DC9 al momento

dell'interruzione di rotta dell'aereo Itavia "Macidull: my main concern was, if this was another aircraft, did it collide with this aircraft. Was there a mid-air collision? I went back to the Italian Government and said, "I need the error tolerances on the radar", which they later provided me. With the tolerances, you could tell, with these times, whether it was possible or impossible for this object to have collided with the... the DC9. It was always, you know it's still, in my opinion, remotely possible, that whatever it was could have collided with the DC9. But according to the tolerances they gave me for the system, it, uh, the facts were that this object was several miles away from the DC9 ended normal flight. The plume pattern, the wind, was coming this way, and you would think that pieces of metal and what not were flowing downwind, because of some catastrophe. And that's, in a nutshell, basically what my analysis was." (v. intervista sopraccitata).

Sentito a Washington Macidull nel confermare di aver redatto le due relazioni, collocandole nel bimestre ottobre-novembre del 1980, riferisce che prima dell'incarico ufficiale, non venne mai avvicinato da alcuno per l'interpretazione dei nastri radar e tabulati relativi al disastro di Ustica e di non essere a conoscenza della missione a Washington del generale Rana, presidente del RAI (v. esame Macidull, GI 09.12.91).

Lo specialista del NTSB alla fine di novembre 80 aveva incontrato anche il sostituto titolare dell'inchiesta, recatosi negli USA dal 27 al 30 novembre per valutare le ipotesi avanzate dalla Commissione d'inchiesta italiana presso le autorità tecniche americane. Infatti gli Enti statunitensi interpellati avevano proposto alla Commissione Luzzatti un'ipotesi del tutto contrastante con quella originaria del cedimento strutturale, che andava attentamente esaminata ed approfondita poiché chiamava in causa un velivolo vicino al DC9 Itavia nell'attimo dell'incidente - il maggiore dell'Aeronautica Aldo Mosti testimonia "che gli studi prodotti dai tecnici USA affermavano che in mezzo alla traccia primaria si vedeva una traccia di un aereo veloce che tagliava da Ovest ad Est la traiettoria dei frammenti del DC9" (v. esame Mosti Aldo, GI 05.07.91).

10.4. L'esame di John Transue.

Il 9 dicembre 91, in Washington viene sentito John Transue, di cui sopra s'è parlato, tecnico del Dipartimento della Difesa con più anni di esperienza nel campo missilistico ed in particolare nei missili aria-aria. Tra

gli anni 81 e 89 Transue aveva lavorato per un'impresa privata ed in quel periodo la BBC gli aveva chiesto un'intervista sulla vicenda del DC9 di Ustica - ci tiene a specificarlo nel corso della testimonianza che si trattò del periodo in cui non era un funzionario della Difesa (v. esame John Transue, in rogatoria 09.12.91). Era stato interpellato telefonicamente dalla BBC e il responsabile della trasmissione Tom Mangold, gli aveva fornito alcuni dati sul disastro provenienti da una stazione radar che aveva seguito l'aereo fino al punto della sua distruzione. Transue precisa che si trattava di riduzioni dati, quindi non nastri, ma tabulati e tracciati.

Nel corso dell'intervista, dopo aver fornito alcune spiegazioni tecniche relative al radar, lo specialista aveva indicato un'interpretazione che quei dati radar dimostravano. Pur non avendo una conoscenza diretta dell'incidente, i dati forniti "dimostravano la rotta dell'aereo insieme a tre "skin returns" (ritorni radar) tre tracce radar da un altro oggetto in vicinanza dell'aereo. Il tempo di ciascuna delle osservazioni è stato registrato con i dati in modo che, conoscendo la posizione (dell'aereo) in momenti diversi è stato possibile dedurre una traiettoria approssimativa, una rotta aerea dell'oggetto. Le computazioni indicarono una estensione che sembravano fattibili per un aereo a una velocità subsonica alta o una velocità leggermente supersonica. La velocità era intorno a 300 o 600 nodi - c'erano alcuni dubbi comunque siccome tutti i dati registrati presentavano degli errori".

Chiestogli preliminarmente se avesse ricordo delle risposte fornite nel corso dell'intervista, Transue precisa di non rammentare tutto sin nei minimi dettagli, ma di ricordare che dai dati che gli erano stati mostrati risultavano il DC9 ed un altro aereo, e che i dati non mostravano, come non potevano, alcun missile. La presenza di un missile era stata una congettura basata sulle posizioni dei due aerei.

A proposito di aerei libici del tipo "caccia" Transue precisa di non avere nessuna esperienza diretta della caccia libica. Era a conoscenza che la Libia possedeva caccia MiG ed era al corrente di alcuni dei missili adoperati dai MiG. Non aveva alcuna cognizione per affermare di conoscere da dove potessero provenire gli eventuali caccia.

E' interessante notare la precisione e la determinazione con cui lo specialista ipotizza il secondo velivolo: "i tracciati radar indicavano che il secondo aereo era inizialmente sulla destra, ossia a Ovest del DC9; entrambi gli aerei procedevano verso Sud, il secondo aereo svoltò a sinistra per indirizzarsi su per giù nella direzione del DC9. A questo punto il radar del caccia sarebbe stato in grado di "illuminare" il bersaglio" (v. esame Transue John, in rogatoria USA 09.12.91).

L'individuazione inconfutabile dei "tracking points" forniva una prova indiretta dell'esistenza del secondo velivolo, ma la certezza sarebbe potuta derivare solo se si fosse stati in grado di escludere margini di errore nella detezione radar.

Nel dicembre 91 viene sentito anche Joseph A. Pontecorvo, quel funzionario della Federal Aviation Agency che a seguito dell'incidente del DC9 Itavia era stato designato, quale rappresentante USA, a far parte della Commissione Luzzatti fino al settembre dello stesso anno. Lo specialista della FAA a quel tempo era già a Roma ed era il capo dell'International Field Office di Roma (ufficio Operativo Internazionale), ubicato nella dipendenza dell'Ambasciata. Pontecorvo ha dichiarato di non aver ricevuto alcun compito specifico se non quello di rappresentare gli Stati Uniti e di contribuire in qualsiasi modo secondo gli accordi internazionali ICAO. Pontecorvo ha confermato che la Commissione si era riunita diverse volte per esaminare il materiale recuperato consistente in diversi cuscini dei sedili e vari pannelli, e tentare di individuare qualche prova di ordigno esplosivo; erano state visionate fotografie dei corpi ripescati ed ascoltate le testimonianze di coloro che avevano provveduto al recupero delle salme. Tutte le attività erano finalizzate alla ricerca di prove che potessero chiarire le cause del disastro. Non si era mai recato a Palermo, ma aveva esaminato le trascrizioni oppure i nastri. Ha aggiunto che dagli indizi a disposizione non si era addivenuti ad alcuna conclusione sulle cause dell'incidente, ma ricordava la presenza di una persona esperta di radar, secondo la quale c'era una traccia di qualcos'altro, che non si poteva identificare o abbinare ad un oggetto vero e proprio. Una traccia non forte, intermittente e non stabile. Il tecnico della FAA ha rammentato che la Commissione si riuniva sempre presso l'aeroporto di Ciampino e dei membri di quel collegio ha ricordato, oltre al Presidente Luzzatti, Steve Lund della Mc Donnell Douglas.

Sull'identità di colui che supponeva una possibile traccia di altro aereo, Pontecorvo ha fatto risalire questo discorso ad uno specialista del traffico aereo italiano, non a Lund. I tracciati non erano su grafico ma su un grande foglio di carta su cui c'era una linea che mostrava il DC9 ed un'altra linea che "non era lì sempre", cioè non era continua. Ma ha ricordato che secondo quel non meglio individuato esperto di traffico aereo la seconda linea poteva essere anche un'interferenza di tipo elettrico poichè non era molto definita.

Infine lo specialista della FAA ha precisato che durante quel periodo di lavoro con la Luzzatti, alle cui riunioni aveva partecipato tre volte, non aveva mai parlato con esperti della Selenia, della Marconi né con appartenenti alla Compagnia Itavia (v. esame Pontecorvo Joseph, in

rogatoria USA, 12.12.91).

10.5. L'interessamento USA ai lavori peritali.

Il giornalista Gatti, nell'inchiesta data alle stampe nel volume "Il quinto scenario" fa riferimento, tra l'altro, ad un interessante telegramma classificato "Secret" datato 25 ottobre 88, trasmesso dall'ambasciatore a Roma, Maxwell Raab, al Dipartimento di Stato a Washington. E' bene riportare per intero la traduzione del messaggio nella versione citata nel libro di Gatti: "a detta dei giornalisti italiani, gli esperti inglesi che stanno assistendo gli investigatori italiani hanno trovato elementi che provano in modo definitivo che il DC9 dell'Itavia è stato colpito da un missile aria aria (...). Se il rapporto inglese dovesse concludere che il DC9 è stato colpito da un missile di produzione americana, gli USA potrebbero trovarsi di fronte a un grave problema di pubbliche relazioni. Vorremmo sperare che, nel caso si prospettasse una conclusione (della vicenda) a noi avversa, gli italiani ci avvisassero in anticipo, ma non possiamo esserne certi. Per evitare il rischio di essere accusato di aver alterato il proprio rapporto sotto pressioni politiche, il giudice potrebbe decidere di esercitare il suo diritto di non anticipare le proprie conclusioni con nessuno. E anche se lui fosse disposto a farlo, per evitare che ci accusino di voler influenzare i risultati dell'indagine, siamo noi stessi riluttanti a discutere il caso con il giudice. Si potrebbe però avere un'idea di quello che sta per succedere, in modo da esser preparati, avvicinando discretamente gli inglesi e chiedendo loro quali conclusioni si possano veramente trarre dai risultati dei loro tests di laboratorio sul relitto. Azione richiesta: chiedere all'Ambasciata di Londra di avvicinare discretamente le pertinenti autorità britanniche per sapere dei tests sul DC9".

Con missiva del 24 febbraio 94 il giornalista Gatti inviava copia del messaggio del 28 ottobre 88.

SECRET

U.S. INFORMATION SERVICE CENTER

16385 R

ROUTINE R 261458Z OCT 88 ZYUW RUFHRC04349 300150Z
FM AMEMBASSY ROME
TO AMEMBASSY LONDON 7091
INFO SECSTATE WASHDC 5896
ZEM/AMCONSUL PALERMO/POUCH
CINCUSNAVEUR LONDON UK
USCINCEUR VAHINGEN GE
HQSACCSOUTH NAPLES IT// INTAFF//
HQSASAFE RAMSTEIN AB GE

S E C R E T SECTION 01 OF 02 ROME 24349

E.O. 12358: DECL: OADR
TAGS: PREL, MOPS, FAIR, PTER, IT, UK, FR, LY
SUBJECT: THE USTICA AIR CRASH: REQUEST FOR INFORMATION FROM THE BRITISH AUTHORITIES

1. (S - ENTIRE TEXT)

2. THE USTICA AIR CRASH IS ONCE AGAIN IN THE NEWS IN ITALY. ACCORDING TO THE ITALIAN MEDIA, BRITISH EXPERTS ASSISTING ITALIAN INVESTIGATORS HAVE FOUND EVIDENCE CONCLUSIVELY PROVING THAT THE ITAVIA DC-9 WHICH CRASHED ON JUNE 27, 1980, NEAR THE ISLAND OF USTICA HAD BEEN STRUCK BY AN AIR-TO-AIR MISSILE.

3. THE CRASH HAS BEEN A FAVORITE MYSTERY OF ITALIAN JOURNALISTS SINCE IT HAPPENED. THE STRANGE CIRCUMSTANCES OF THE ACCIDENT HAVE INVITED ENDLESS SPECULATION. (THE DC-9 PLUNGED ABRUPTLY INTO THE SEA WHILE FLYING AT ITS CRUISING ALTITUDE ON A ROUTINE DOMESTIC RUN FROM BOLOGNA TO PALERMO. THE WEATHER WAS GOOD, AND THE PILOT GAVE NO DISTRESS SIGNAL.)

4. THE INVESTIGATORS' FIRST HYPOTHESIS, A STRUCTURAL FAILURE CAUSED BY A DEFECT IN THE AIRCRAFT'S PRESSURIZATION SYSTEM, WAS RULED OUT EARLY ON. PRESS SPECULATION THEN CENTERED ON THE POSSIBILITY THAT A BOMB HAD BEEN PLACED ON BOARD. LATER STILL CHARGES APPEARED THAT THE DC-9 HAD BEEN SHOT DOWN BY A MISSILE. JOURNALISTS ALLEGED THAT NATO NAVAL EXERCISES HAD BEEN UNDERWAY IN THE AREA AND WONDERED WHETHER THE AIRCRAFT

MIGHT NOT HAVE FALLEN VICTIM TO AN ANTI-AIRCRAFT MISSILE FIRED BY ONE OF THE SHIPS OR THEIR FIGHTER AIR COVER. OTHER WRITERS ATTEMPTED TO LINK THE INCIDENT TO THE DISCOVERY ON MOUNTAIN IN CALABRIA NINE DAYS LATER OF A WRECKED ITALIAN A/C. HAD THE MIG DOWNED THE DC-9? OR HAD ITALIAN INTERCEPTORS PURSUING THE INTRUDER SHOT DOWN THE CIVILIAN AIRLINER BY MISTAKE?

5. THE RELATIVES OF THE 80 PERSONS WHO PERISHED IN THE CRASH CAMPAIGNED FOR YEARS TO HAVE THE CASE REOPENED, CHARGING THAT THE GOVERNMENT HAD DELIBERATELY COVERED UP THE FACTS. FINALLY, IN 1986, PRESIDENT COSSIGA PROBED THE GOVERNMENT TO SPEND THE MONEY TO RECOVER THE WRECKAGE OF THE DC-9 FROM THE SEA BOTTOM AND ANSWER ONE AND FOR ALL THE MANY QUESTIONS ABOUT THE INCIDENT.

6. A FRENCH MINI-SUB HAS BEEN AT WORK ON THE WRECKAGE SINCE 1987. IT RECOVERED THE FLIGHT VOICE RECORDER WHICH WAS DECODED AT THE NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD LABORATORY IN WASHINGTON IN SUMMER 1987. (THE COCKPIT CONVERSATION, HOWEVER, PROVIDED LITTLE USEFUL INFORMATION.) THE SUB ALSO RECOVERED MANY PIECES OF THE DOWNED AIRCRAFT.

7. THE MOST RECENT DEVELOPMENT IN THE CASE CAME WHEN THE ITALIAN JUDGE HEADING THE INQUEST SENT A SAMPLE OF THE WRECKAGE TO THE ROYAL ARMAMENT RESEARCH AND DEVELOPMENT (BARDEY) LABORATORY IN BRITAIN. BRITISH TECHNICIANS REPORTEDLY DISCOVERED TRACES OF EXPLOSIVES INCLUDING TNT ON MANY OF THE PIECES OF THE WRECK. THEY ALSO REPORTEDLY FOUND HOLES IN PORTIONS OF THE FUSELAGE WHICH APPEARED TO INDICATE THAT THE AIRCRAFT HAD BEEN STRUCK BY SHRAPNEL FROM A MISSILE WHICH HAD EXPLODED CLOSE TO IT. ACCORDING TO THE ITALIAN PRESS, THE EXPLOSIVES DISCOVERED BY THE BRITISH ARE USED ONLY IN "STEELBOMB," "SPARROW," AND "MAYHE 500" AIR-TO-AIR MISSILES.

8. EMBASSY IS AWARE THAT REPEATED CHECKS WITH THE DEFENSE DEPARTMENT HAVE SHOWN THAT THERE WERE NO U.S. SHIPS OR AIRCRAFT OPERATING NEAR THE DC-9 AT THE TIME OF THE INCIDENT. WE DO NOT KNOW, HOWEVER, WHAT THE ITALIAN JUDICIAL INVESTIGATIVE REPORT WILL SAY. (PUBLICATION IS EXPECTED BY THE END OF THE YEAR.) THE JUDGE CONDUCTING THE PROBE IS MAINTAINING SECRECY AND REFUSING TO DISCUSS THE MATTER WITH ANYONE.

9. SHOULD THE INVESTIGATING JUDGE'S REPORT CONCLUDE THAT THE AIRLINER WAS IN FACT SHOT DOWN, A TREMENDOUS PUBLIC UPROAR WOULD BE SURE TO FOLLOW IN ITALY. THE ITALIAN MILITARY INEVITABLY WOULD HAVE ITS REPUTATION DAMAGED. DEPENDING ON THE DETAILS IN THE REPORT, THOSE RESPONSIBLE FOR ITALY'S AIR DEFENSES COULD BE ACCUSED OF FAILING TO PROTECT A CIVILIAN AIRCRAFT IN ITALY'S HOME WATERS OR OF ACTUAL RESPONSIBILITY FOR THE SHOOT DOWN. IN EITHER CASE THE ITALIAN MILITARY WOULD FACE A STORM OF CRITICISM FOR NOT HAVING COME CLEAN ABOUT ITS FAILURE AT THE TIME OF THE ACCIDENT IN 1980.

10. IF THE REPORT WERE TO CONCLUDE THAT THE DC-9 HAD BEEN STRUCK BY U.S. MANUFACTURED ORDNANCE, THE U.S. COULD ALSO FIND ITSELF CONFRONTED WITH A SUDDEN PUBLIC REVISION OF OPINION. WE WOULD LIKE TO THINK THAT THE ITALIANS WOULD WANT HIS TO ADVANCE IF SUCH AN ADVERSE CONCLUSION WERE LIKELY BUT CAN NOT BE SURE OF IT. TO AVOID CHARGES THAT HIS REPORT HAD BEEN ALTERED UNDER POLITICAL PRESSURE, THE JUDGE MAY CHOOSE TO EXERCISE HIS LEGAL RIGHTS AND SHARE HIS CONCLUSIONS WITH NO ONE SIMILARLY TO AVOID CHARGES THAT WE ARE TRYING TO

ACTION INFO (U, 6, 7, 8, F)

CCJCS(5) DJS:(1) DIRM:SECDEF(1) SJS(1)
J3:NMCC(1) J3(4) NIDS(1) JS(2) OVAL CONTROL(1)
SECDEF-N(1) SECDEF(8) USDA:AE(1) ASD:PA(1)
ASD:PA&E(1) USDP:POLISA(1) USDP:POLISP(1)
USDP:DASDEUR(2) USDP:DSAA(4) USDP:POL SUP(1)
USDP:TCM(1) USDP:LRP(1) USDP:EP(1) ASD:SO-LIC(1)
USDP:CT(1) USDP:EUR POL(1) USDP:REG POL(1)
USDP:NATOPOL(1) DR(1) DB(1) SEA(1) NMIC(1)
OSI-IPU(1) DB-5C2(1) NMS(1) JSI-4A(1) DC-ICCF(1)
DAH-7(2) DIO-GPF(1) DIO-EUR(1) VP-FRD(1) DB-SD(1)
DE-3(1) DB-5B(2) DIA(1)
+OCSA WASHINGTON DC
+CSAF WASHINGTON DC
+CMC WASHINGTON DC
+PTC WASH DC
+USCINCPAC HONOLULU HI
+USCINCEUR VAHINGEN GE
+CIA WASHINGTON DC
+CHC CC WASHINGTON DC
+DIRNSA FT GEORGE G MEADE MD
+COMJCS FT BRAGG NC/J3//
+NAIS NRRC PENTAGON WASH DC
+MAC INTEL CEN SCOTT AFB IL//IMO//
+MO ACSI BOLLING AFB DC
+CDRUSAITAC WASHINGTON DC//I//I//
+CDRATHPSOP GP FT BRAGG NC//ASOF-POG-SB//
+USCINCEUR VAHINGEN GE//EC-J3//
+HQA FIELD ACTIVITY WASHINGTON DC
SAFE

MCM=88300/04888 TOR=88300/2529Z CAD=88300/1540Z COSN=MAJ512

SECRET

PAGE 1 OF 2
261458Z OCT 88
02 SECDEF MSG

RECEIVED BY
NO, CO or the recipient
DATE
APR 18 1991
CLASSIFICATION
DECLASSIFY
() DENY
() NON-SPONSOR INFO

SECRET

QJCS INFORMATION
SERVICE CENTER

INFLUENCE THE OUTCOME OF THE INVESTIGATION. WE ARE
RELUCTANT TO DISCUSS THE CASE WITH THE JUDGE, EVEN WERE
HE WILLING. IT MIGHT BE POSSIBLE TO GAIN AN IDEA OF
WHERE THINGS ARE HEADING AND THUS BE PREPARED FOR THE
OUTCOME. IF THE BRITISH WERE ASKED DISCREETLY WHAT
CONCLUSIONS MIGHT REALLY BE DRAWN FROM THE RESULTS OF
THEIR LABORATORY TESTS ON THE WRECKAGE.

16386

11. ACTION REQUESTED: REQUEST EMBASSY LONDON MAKE A
DISCREET APPROACH TO THE APPROPRIATE BRITISH OFFICIAL
TO INQUIRE ABOUT THE TESTS ON THE DC-9.
RABB BT

MCN=08000/04086 TDR=88300/1529Z TAD=88300/1540Z

CDSN=MAJ512

SECRET

PAGE 2 OF 2
261458Z OCT 88
02 SECT MSG

Come ben si nota il messaggio è diretto all'Ambasciata USA a Londra e per conoscenza, oltrechè alla Segreteria di Stato di Washington, a "Cincusnaveur London UK". Così come aveva rilevato il giornalista in

effetti l'ambasciatore Raab rivolse richiesta all'ambasciatore degli Stati Uniti a Londra di compiere un avvicinamento presso le autorità britanniche per conoscere i risultati dei test richiesti da questo ufficio tramite il collegio peritale ai laboratori del Royal Armament Research and Development (Rarde).

Il Dipartimento di Stato degli USA con missiva del 17 giugno 94 informava che il documento era da considerare tuttora "riservato" e che l'argomento concerneva "comunicazioni interne USA". La missiva prosegue precisando: "Tuttavia, possiamo confermare la sostanza di quanto in esso contenuto - cioè, il suggerimento da parte dell'Ambasciata statunitense a Roma di avvicinare le autorità britanniche per ottenere i risultati di eventuali prove condotte. Dopo esaurienti indagini non siamo riusciti a trovare alcuna prova che tale suggerimento abbia avuto l'approvazione del Dipartimento di Stato oppure che la richiesta sia stata effettivamente inoltrata alle autorità britanniche; quindi, non abbiamo alcuna documentazione relativa ai risultati delle prove di cui sopra.

Per una questione di principio, oltre che politica, in assenza di prove documentali ci asteniamo dal fare speculazioni sul motivo di determinate decisioni. In questo caso specifico, riteniamo che la risposta sia evidente; visto che la richiesta di informazioni proviene dalle autorità italiane non intendiamo inserirci in ciò che riteniamo essere una questione bilaterale italo-britannica". (v. commissione rogatoria USA 04.03.94).

Queste ultime affermazioni appaiono a dir poco "singolari". Si fa riferimento a questioni italo-britanniche. Dal documento del 28 ottobre 88 in realtà, è l'ambasciatore Raab che stimola il discreto avvicinamento delle autorità britanniche e non viceversa. Pertanto la risposta fornita dal Dipartimento USA non può essere accettata e deve essere valutata, anzi, come una non risposta. Va anche rilevato che il documento che viene considerato ancora "Riservato", è stato invece fornito mediante il FOIA, anche se in copia tratta da microfiches, al giornalista Gatti. E in conseguenza di quella classificazione le autorità USA non hanno ritenuto opportuno neanche di trasmetterne copia a questo Ufficio.

10.6. Conclusioni.

Come facilmente se ne deduce la collaborazione statunitense della prima ora fu diretta, lineare ed univoca, nel senso che tutti gli interpellati giunsero alle medesime conclusioni. E tennero queste affermazioni sino ai

primi 90, quando furono sentiti in rogatoria, o intervistati in trasmissioni televisive. Se le prime dichiarazioni, quelle dell'80, erano state rese quando ancora non erano emersi polveroni, spaccature e dubbi sulle interpretazioni radar, quelle dei 90 vengono dopo tutte queste polemiche e pur son tenute ferme.

Quelle conclusioni provengono da società private e da pubbliche istituzioni. La prima tra le più grandi costruttrici di velivoli, le seconde tra le più prestigiose degli Stati Uniti e quindi del mondo nel campo aeronautico. Ovvero la Mc Donnell-Douglas da un canto, la FAA o Federal Aviation Agency e l'NTSB o National Transportation Safety Board dall'altro. E di certo nessuno può portar critiche alla preparazione alla specializzazione alla, in una parola, superiorità di questi enti, tra i quali nessuno ebbe dubbi sulle interpretazioni di quei dati radaristici. Né è sostenibile la meschina critica secondo cui il privato, la Mc Donnell Douglas, ha dato quella interpretazione nel proprio interesse, cioè per evitare che l'incidente si attribuisse a cedimenti strutturali, che comunque sarebbe ricaduta in qualche sua responsabilità. Un intento così truffaldino si sarebbe riversato ai suoi danni. A parte la serietà di un'impresa di quelle dimensioni, vi sarebbe comunque la responsabilità di mantenere in circolazione centinaia e centinaia di esemplari di quel velivolo. Lund era il responsabile proprio dei DC9 e dei DC8. Se avesse trovato un qualche difetto strutturale, avrebbe dovuto chiedere o direttamente disporre la sospensione dei voli di quel tipo di macchina e addirittura della produzione di quelle parti carenti. Per molto meno vengono ordinate queste sospensioni.

E se Lund era il responsabile di quella linea di velivoli, Macidull era stato nella Difesa americana proprio quale specialista di sistemi radar e al tempo degli esami dei dati radaristici in servizio all'NTSB, così come Transue è stato anche lui nella Difesa americana come specialista di missili ed in particolare dei missili aria-aria.

E' ben difficile rinvenire enti o persone più preparate. Quindi al tempo gli Stati Uniti dettero il meglio – e non si può dire oggi che così si comportarono, perché allora non ebbero coscienza dei sospetti che si sarebbero potuti nutrire sul loro conto.

11. Le risposte USA.

11.1. Cincusnaveur.

La cosiddetta vicenda Cincusnaveur è quella che concerne il noto

telex datato 3 luglio 80 originato dall'omonimo ente, ovvero il Comando in Capo della Marina Statunitense per l'Europa, e indirizzato all'USDAO di Roma e, sia direttamente che per conoscenza, ad altri enti; telex con il quale si comunica che nella zona dell'incidente, il 27 giugno 80, non erano presenti né navi né aerei americani; pervenuto in fotocopia allo SMA. Su di essa non si è riusciti a far piena luce, nonostante l'impegno profuso, né al riguardo delle modalità che del periodo - luglio o dicembre 80 - di ricezione del telex, da parte di detto Stato Maggiore. E ciò per la palese reticenza resa sia in sede di esame testimoniale che nel corso degli interrogatori dai principali personaggi di questa inchiesta, da Ferri, da Melillo e da Tascio.

Come già s'è detto, il contenuto del messaggio è pervenuto agli atti, per copia conforme, con la nota del 23 dicembre 80 a firma del generale Tascio. Sia nel messaggio che nella lettera di trasmissione non viene indicato il periodo - mese e anno- in cui è stato originato il documento né il tempo in cui esso è stato trasmesso o ricevuto dall'Aeronautica. Dalla copia conforme, predisposta dal 3° Reparto e firmata da Melillo, si desumeva soltanto il gruppo data orario - 031627Z -, il mittente ovvero detto Cincusnaveur e uno dei destinatari cioè l'Ambasciata USA a Roma, e non gli altri destinatari perchè omessi, che comunque enti e comandi militari americani.

Dato certo e incontrovertibile è che il 3 luglio 80 Cincusnaveur, dopo aver ricevuto le notizie dalla 6^a Flotta con telex delle ore 14.14Z, origina alle ore 16.27Z un documento in cui si attesta che nella zona dell'incidente non v'erano né navi né aerei americani. Il documento viene trasmesso da Londra alle 16.43Z del 3 luglio ai vari comandi ed enti americani distaccati in Europa. Non v'è, in indirizzo, alcun ente o comando militare italiano.

Lo SMA, a specifica richiesta di quest'Ufficio, riferisce in data 9 gennaio 92 che presso di esso non esiste l'originale del messaggio in questione, perché lo SMA non appare tra gli enti destinatari, precisando che dagli atti non è emersa alcuna documentazione che indichi attraverso quali canali ed a seguito di quali richieste il 3° Reparto fosse venuto in possesso della copia del telex in argomento.

Gli imputati Ferri e Melillo hanno affermato che il messaggio è pervenuto allo Stato Maggiore quello stesso 3 luglio 80. Melillo, in particolare, precisa che non è stato lui né personale del suo Reparto a richiedere il documento; per ragioni di competenza avrebbe dovuto essere il 2° Reparto. Tascio, invece, esclude di aver ricevuto il documento nel luglio 80, ma solo la sua copia conforme nel dicembre 80, trasmessa dal Sottocapo al 2° Reparto.

Altro dato incontrovertibile è quello del rinvenimento agli atti del 3°

Reparto delle copie di entrambi i messaggi originati quel 3 luglio; quello da Cincusnaveur alle ore 16.27Z e l'altro della 6^a Flotta alle ore 14.14Z. Non risultano, però, annotazioni dell'arrivo dei documenti sui registri di protocollo né dello Stato Maggiore né dei Reparti competenti, cioè il 2° e il 3°. Così come non risultano annotazioni o appunti che attestino la ricezione dei due telex. Anche in questo caso Melillo ha dichiarato che entrambi i messaggi erano stati da lui ricevuti il 3 luglio 80. Come s'è detto in altri capitoli, già s'è dimostrato come lo Stato Maggiore non sia venuto in possesso del telex delle ore 16.27Z del 3 luglio quel giorno stesso, né nei giorni immediatamente successivi, né tanto meno dell'altro telex delle ore 14.14Z della 6^a Flotta. Questo secondo messaggio è stato richiesto esplicitamente da Melillo all'Addetto Biankino il 18 dicembre 80, così come risulta provato nell'annotazione scritta nell'agenda di Melillo, sequestrata nel corso della perquisizione domiciliare del settembre 95.

Le false asserzioni sia di Ferri che di Melillo, cioè di aver ricevuto il telex da Cincusnaveur il 3 luglio e non dopo quella data, possono essere correlate con la circostanza che proprio l'8 luglio 80 il Ministro della Difesa, Lagorio, riferisce in Parlamento che non vi erano né aerei né navi della NATO nella zona e al momento dell'incidente. In realtà quelle notizie lo Stato Maggiore le aveva ricevute dal generale Bagatti, rappresentante italiano presso la NATO di Bagnoli; ma esse concernevano le attività di velivoli della NATO schierati nel territorio nazionale, e non si riferivano assolutamente a velivoli e navi della 6^a Flotta, né ad altri mezzi statunitensi. Melillo, altresì, ha dichiarato che il contenuto del messaggio di Cincusnaveur era stato riportato anche da un comunicato stampa dallo SPI - Servizio Pubblica Informazione del Ministero Difesa. A prescindere dal fatto che non è stato rinvenuto alcun comunicato stampa dello SPI sulle circostanze in questione nel luglio 80, è risultato invece che un comunicato dello SPI su questa notizia era stato diramato solo il 16 aprile 82; anche perché il Ministero della Difesa prima del 20 dicembre 80 non aveva mai ricevuto il telex di Cincusnaveur, come attestato anche dal tenente colonnello Argiolas - in una sua nota manoscritta del 28 luglio 80 sollecitata da Melillo per rispondere ad interrogazione parlamentare - nella quale afferma che lo SPI non aveva ricevuto alcuna comunicazione ufficiale sull'argomento da parte della NATO o di altri Paesi. E' risultato invece un comunicato dell'Ambasciata USA riportato dall'Ansa il 3 luglio 80 alle ore 12.28 locali, cioè alcune ore prima che la stessa Ambasciata ricevesse i messaggi della 6^a Flotta ad ore 16.14 locali, e di Cincusnaveur ore 18.27 locali; comunicato nel quale si sostiene che navi e aerei americani non erano stati presenti nell'ultimo periodo del mese di giugno nella zona dove era

avvenuto l'incidente, così come era stato assicurato dai comandi militari americani operanti in Italia in sede NATO. Appare quindi evidente come le notizie riportate nei due telex in questione non siano mai state riportate dalla stampa.

La falsa asserzione di Tascio, cioè l'affermazione di non esser venuti, né lui in persona né il suo Reparto, in possesso della copia del telex di Cincusnaveur, quel 3 luglio o nei giorni immediatamente successivi, può correlarsi con l'intento di nascondere la partecipazione dello stesso Tascio o di altro personale del SIOS ai lavori del cosiddetto Working Group, che come già detto fu costituito all'Ambasciata americana la mattina del 28 giugno 80.

Il 17 dicembre 80 Melillo prepara in bozza nella sua agenda la minuta di una lettera per rispondere alle varie accuse lanciate dalla stampa nei confronti dell'Aeronautica. Tra l'altro annota "come dichiarato da Autorità NATO nessun velivolo NATO era coinvolto con l'incidente". Il 20 dicembre 80, quando predispone la lettera ufficiale che poi firma il Sottocapo - generale Ferri -, scrive Cincusnaveur e non Autorità NATO. Appare evidente che Melillo il 17 dicembre non conosce chi è l'ente originatore del telex del 3 luglio 80 e, dovendo preparare una lettera ufficiale per il Ministero della Difesa, e sostenere le notizie con documentazione certa, richiede a Biankino, il 18 dicembre 80, informazioni che questi dapprima fornisce telefonicamente e poi con l'invio dei messaggi sia della 6^a Flotta che di Cincusnaveur. Nessuno degli imputati, in particolare Melillo, ha spiegato perché alle lettere del 20 e del 23 dicembre 80 siano state allegate le copie conformi del messaggio di Cincusnaveur, predisposte e firmate dallo stesso Melillo, mancanti, come già detto, di dati importanti, e di cui una, quella inviata al 2° Reparto, addirittura con la data manoscritta del 3.12.80 come data di origine del messaggio e non quella reale del 3.07.80. Né si riesce a comprendere perché questa data manoscritta non appaia nella fotocopia inviata dal 2° Reparto al PM Santacroce il 23.12.80, mentre è presente nella copia consegnata dal generale Tascio nel corso dell'esame testimoniale del 24.10.89 a questo GI. Sarebbe stato più logico trasmettere la copia integrale del telex in lingua inglese con tutti i dati, che predisporre una copia conforme, peraltro sempre in lingua inglese quindi non tradotta in italiano, ma priva di alcuni dati importanti che identificavano il messaggio. Singolare la circostanza che nel maggio 81 proprio Melillo trasmetta al Ministero della Difesa - ufficio Contenzioso - la copia originale del messaggio di Cincusnaveur e non quella conforme.

Anche la vicenda delle date manoscritte sul telex di Cincusnaveur dall'Aeronautica è alquanto singolare, se non risibile, giacché sia lo Stato

Maggiore che i diretti interessati, ovvero gli imputati Bartolucci, Ferri, Tascio e Melillo hanno fornito più versioni contraddittorie tra loro. Innanzitutto si deve dire che la data manoscritta 3.12.80 appare nella minuta conservata agli atti del 2° Reparto. L'assenza della data nella copia inviata a quest'Ufficio il 23 dicembre 80, dal SIOS, ha due possibili spiegazioni: 1. è stata volutamente nascosta nella fotocopiatura del documento inviato all'AG; 2. non vi era nella copia originale inviata dallo Stato Maggiore al 2° Reparto il 20 dicembre 80, ma è stata apposta da quest'ultimo Reparto dopo la trasmissione al PM. Si deve però ricordare che Melillo attribuisce l'apposizione della data ad un suo distratto collaboratore, mentre Tascio esclude che sia stato il suo Reparto a scrivere quella data. Come si può ben vedere è un vero e proprio scaricabarili, nel quale nessuno riesce a dare una versione plausibile. E' stato invece riscontrato nella copia conforme, originale, custodita agli atti del 3° Reparto che v'è apposta a matita la data del 3 luglio 80.

V'è da rilevare che lo Stato Maggiore nella trattazione di questo materiale documentale, riferito al documento di Cincusnaveur, ha condotto le ricerche con superficialità e in definitiva ha ingenerato solo confusione. Infatti nel luglio 91, come già s'è detto, quest'Ufficio richiedeva allo Stato Maggiore la documentazione relativa alla presenza di mezzi aeronavali statunitensi; a risposta veniva consegnata documentazione generica, senza specificare la natura degli atti, tra cui era compresa la copia conforme, originale, del telex di Cincusnaveur predisposta da Melillo il 20 dicembre 80 con la scritta a matita 3.07.80. Nell'ottobre 91 venivano richieste le copie originali delle lettere datate 20 e 23 dicembre 80 con relativi allegati; a risposta si consegnavano quegli originali. In quello del 2° Reparto era allegata la copia conforme con la scritta 3.12.80; in quella del 3° Reparto era allegata la copia originale del telex di Cincusnaveur nella sua interezza e non quindi la copia conforme che era stata già consegnata il 12 luglio 91 e di cui non si faceva menzione nella trasmissione della documentazione. Nel gennaio 92 quest'Ufficio chiedeva allo Stato Maggiore l'originale del telex di Cincusnaveur e, come già detto, lo Stato Maggiore forniva la risposta del 9 gennaio 92; precisando altresì che gli unici presunti originali erano stati trasmessi nell'ottobre 91. Anche in questa circostanza non s'è fatto riferimento al documento inviato nel luglio 91. Questa confusione documentale ha determinato la mancata individuazione e il confronto dei messaggi con le date manoscritte discordanti, e quindi la relativa contestazione agli imputati.

Invero in questa vicenda sono tali e tante le discordanze da non poter essere attribuite solo a negligenze di sedicente personale che collaborava

con Melillo o Tascio. Discordanze invece che devono esser definite vere e proprie omissioni e reticenze da porre a responsabilità degli imputati di quello Stato Maggiore.

Quanto al documento in sé, esso, come s'è visto, si riferisce a tutti i mezzi navali ed aerei delle forze armate statunitensi. Di esso perciò sono state date, dalle autorità italiane, interpretazioni errate, sia estensive che restrittive. Sta di fatto che viene emesso ad una distanza di tempo troppo lunga, ben sei giorni, dall'evento, considerata anche l'efficienza delle amministrazioni americane. Resta quindi il dubbio: scrupolo negli accertamenti o necessità di verificare che non vi fossero tracce che potessero ricondurre a presenze USA?

11.2. Le risposte dei Sottosegretari alla Difesa americana, Donald J. Atwood e Paul Wolfowitz.

La presenza di attività volativa e navale sul Mediterraneo la sera del disastro del DC9 Itavia è ovviamente fra gli aspetti di maggior interesse per l'inchiesta. Già s'è mostrato quanto è risultato.

La stessa Commissione Pratis aveva ritenuto necessario acquisire maggiori e più dettagliati elementi sull'argomento; tant'è che la Presidenza del Consiglio aveva interessato nel marzo dell'89 vari Governi, tra i quali quello statunitense, cui aveva inviato specifica richiesta volta "a compiere nuove indagini e accertamenti, che sulla base delle circostanze in cui si era svolto l'incidente fornissero dati utili agli accertamenti in corso". In particolare per appurare se la sera del 27 giugno 80 nei momenti precedenti e seguenti alla caduta del DC9 Itavia fosse stata rilevata la presenza di aerei Nato o appartenenti ad altri Paesi in volo nell'area dell'incidente. Si chiedeva inoltre "che cosa risultasse dai sistemi radar dei mezzi che eventualmente si trovassero nella zona o in altre zone vicine tali da permettere rilevazioni dai preposti sistemi radar della zona dove si è verificato l'incidente". Venivano infine menzionate alcune precise illazioni apparse sulla stampa in ordine a possibili coinvolgimenti americani.

Dalla risposta fornita dalle autorità americane si percepiva un velo di polemica in relazione proprio all'invio di quegli articoli stampa che, secondo gli Americani, non dovevano costituire motivo di intralcio agli accertamenti i cui esiti erano già stati comunicati al Ministro della Difesa italiano (v. lettera di Taft del 24.01.89 diretta all'Ambasciatore Petrignani, in Commissione Pratis). Comunque l'indicazione di Taft, che riferiva di avere svolto le

necessarie indagini sia sulla presenza di navi ed aerei sia sull'esistenza di informazioni radar, era tassativa: gli Stati Uniti non avevano navi o aerei operanti nel mar Tirreno al momento dell'incidente del DC9 Itavia e pertanto non erano disponibili informazioni radar.

Ma dopo questa risposta la Presidenza del Consiglio aveva formulato come si è visto nel marzo dell'89 una nuova richiesta avuto riguardo ad una serie di evidenze che nel frattempo erano emerse: in primo luogo il recente deposito della perizia Blasi, le cui conclusioni propendevano per l'ipotesi dell'abbattimento tramite missile, (la relazione aveva suscitato il clamore e l'interesse degli organi di stampa che non escludevano il coinvolgimento di mezzi militari appartenenti agli USA); in secondo luogo, oltre ad aver accertato che il giorno della sciagura il Presidente Carter era partito per il Portogallo, si segnalava la presenza in una zona non molto distante da quella dell'incidente dell'aereo del Segretario di Stato americano, Muskie, di ritorno da una riunione NATO tenutasi ad Ankara.

Quindi una nuova verifica che confermasse soprattutto queste circostanze: l'assenza di aerei americani in volo la sera del 27 giugno dell'80 (se pur decollati dalla Saratoga), anche in tempi e zone non strettamente collegati a quello dell'incidente; l'assoluta mancanza di registrazioni radar da parte della Saratoga e di altre eventuali navi militari - diversi giornali avevano riportato nel frattempo la notizia dell'esistenza di simili registrazioni segnalando, tra l'altro, che sarebbero state consegnate all'Autorità Giudiziaria, notizia che peraltro veniva subito smentita dalle Autorità americane. Infine, la conferma che quella sera le navi americane fossero effettivamente alla fonda, nella rada del porto di Napoli (v. richiesta del 16.03.89 diretta alle Autorità USA).

Dopo circa due mesi, a seguito di quest'ultima articolata richiesta, così riferiva testualmente il Vicesegretario della Difesa, Donald J. Atwood:

“a. aerei usa in volo il 27.06.80.

(1) un controllo dei registri storici USA, documenta che gli aerei imbarcati sulla USS Saratoga hanno effettuato 21 sortite dalla base aeronavale di Sigonella, Sicilia, nel giorno 27.06.80; l'ultimo aereo è atterrato alle 16.18L, molto prima delle 21.00L, ora dichiarata dell'incidente aereo di Ustica. Inoltre, i registri primari della Marina USA riguardo il trasporto e l'utilizzo di missili aria-aria, documentano nessuna prova su banco (“captive test”) né alcuno sparo da parte degli squadroni aerei della USS Saratoga, né da parte di nessun altro squadrone della sesta Flotta nei giorni tra il 26 e il 28.06.80;

(2) i registri dell'Aeronautica USA del 7555esimo squadrone di addestramento tattico di Decimomannu, Sardegna, rivelano che non ci sono

stati voli di aerei appartenenti alla Marina USA da Decimomannu il 27.06.80, né è stato fatto alcun uso del poligono di tiro per missili aria-terra di Capo Frasca in quel giorno. I registri indicano anche che le operazioni giornaliere di volo da parte di elementi del Quartier Generale, Aeronautica USA in Europa (USAFE) a Decimomannu, erano state portate a termine per le 17.00L; quindi, tutti gli aerei della USAF erano a terra al momento dell'incidente.

b. registrazioni verbali, radar o di altro tipo. Nessuna registrazione verbale o radar riguardo a T.A. nel mar Tirreno per il pomeriggio sera del 27.06.80 è attualmente disponibile. Le procedure in uso al tempo richiedevano che registrazioni di questa natura venissero conservate solo per 24 ore, a meno che circostanze inusuali richiedessero un periodo più lungo. L'assenza dei registri indica che non era stato rilevato nulla di anormale. Le navi in porto sono obbligate a spengere il sistema radar. Quindi, la maggior parte delle navi della 6^a Flotta non era in grado di monitorare il traffico nelle zone in cui erano attraccate.

c. posizione della Saratoga e la sua task force. Gli allegati forniscono la posizione delle navi della 6^a Flotta nel pomeriggio sera del 27.06.80. Il listato è stato estrapolato dall'orario d'impiego della 6^a Flotta, il giornale di bordo e dalla storia di comando ottenuti dal Centro Storico Navale. Facendo riferimento alla richiesta verbale all'ammiraglio Crowe, su notizie della stampa italiana secondo cui l'allora Segretario di Stato Muskie al momento stava volando nella zona, il Dipartimento di Stato conferma che il sig. Muskie si trovava a Kuala Lumpur, Malaysia, nel momento in cui è avvenuto l'incidente. Ha volato da Ankara, Turchia, il 26 giugno, arrivando a Kuala Lumpur alle 02.45 ora italiana il 27.06.80" (v. nota Donald J. Atwood del 15.05.89).

Un quadro in complesso apparentemente esaustivo in relazione ai quesiti posti, ma controverso e contraddittorio rispetto alle evidenze emerse nel corso dell'inchiesta.

11.3. Le rogatorie.

A causa delle molteplici "presenze" statunitensi emerse agli atti dell'inchiesta venivano inviate nel corso di essa ben 63 commissioni rogatorie verso gli Stati Uniti.

Di molte di esse già s'è visto l'oggetto: esami dell'ammiraglio James H. Flatley, sulle attività e funzionalità operative della portaerei Saratoga; sul

funzionamento la sera del 27 giugno 80 dei suoi apparati radar e di quelli installati su navi di scorta, di appoggio o comunque di “picchetto radar” a protezione della Saratoga; sul “cielo” registrato dalle apparecchiature, la consegna delle registrazioni a Comandi o altre autorità e la conservazione delle registrazioni ed eventuali tabulati - 24.08.90; 20.11.92.

Accertamenti sull’arrivo e la partenza della detta portaerei dal porto di Napoli a giugno-luglio dell’80 ed accertamenti sul punto esatto di ancoraggio - compreso l’ancoraggio del 28.06.80 - e sugli spostamenti della portaerei, anche brevi, dal porto e dalla rada ed in particolare sugli originali degli “Ship’s Deck Log” e su altri libri e documenti di bordo della Saratoga e di altre navi della 6^a Flotta dal 23.06 al 20.07.80; ed inoltre accertamenti su procedimenti disciplinari nei confronti di personale di questa unità; infine esami testimoniali del personale (“officers of the deck” e “quartermasters”) che aveva redatto i turni iscritti sui registri di bordo per il 27 e 28 giugno dell’80 - 20.10.92, 01.12.92, 03.01.94, 04.03.94.

Ricerca di informazioni e dati al Dipartimento di Stato Divisione degli Affari Europei Occidentali sulle rilevazioni da parte dei radar navali il 27 giugno 80 - con esito negativo sia per gli archivi di quel Dipartimento di Stato sia per gli archivi dell’Ambasciata USA a Roma - 03.12.91.

Ricerca di informazioni sulla ditta di produzione, il paese e la forza armata che utilizzava un casco individuato fra i reperti del MiG23 libico caduto a Castelsilano il 18.07.80 - cui corrisponde una risposta del Dipartimento della Giustizia USA positiva soltanto per l’individuazione della ditta statunitense di produzione - 13.03.91.

Richiesta di accertamenti per ottenere informazioni sulle circostanze in cui era stato smarrito il casco recante il nominativo John Drake, pilota, che ove fosse stato individuato doveva essere sentito su quel fatto (Air South Bagnoli aveva fornito notizie circa un incidente occorso “qualche tempo prima” del disastro di Ustica ad un velivolo, decollato da un mezzo navale, il cui pilota di nome John Drake si era lanciato in mare). Ma sino all’agosto 92 era pervenuta solo risposta negativa in considerazione del tempo trascorso e l’estrema diffusione del cognome citato; mentre ad aprile 93 era giunta una definitiva risposta in termini sostanzialmente negativi, poiché si affermava che dal 77 in poi non si erano verificati incidenti nel Mediterraneo a piloti con quel nominativo - 14.05.92, 12.02.93.

Richiesta di escussione testimoniale del magg. Warren Walters e di Larry Wilson che avevano partecipato il 22.07.80 ad un sopralluogo svolto in Calabria da ufficiali dell’Aeronautica Militare in località Timpa delle Magare in agro di Castelsilano, per sapere se l’ufficiale americano avesse anche redatto un rapporto sul velivolo libico. Il magg. Warren confermò di

aver partecipato a quel sopralluogo del 22.07.80 accompagnato sul luogo dal generale Tascio e da Clarridge - 15.03.91, 21.10.91, 20.01.92, 03.01.94.

Ricerca di informazioni sulla data della missione compiuta dal generale Saverio Rana nell'80 a Washington presso la Federal Aviation Agency ed escussione dei funzionari che lo incontrarono - con esito negativo per quanto riguarda i visti sul passaporto poiché l'Ambasciata USA faceva sapere che l'ufficio visti conserva in archivio la documentazione soltanto per un anno - 17.06.91, 22.10.91.

Ricerca di informazioni sulla missione dei due velivoli militari dell'Air Force statunitense che la sera del 27.06.80 avevano fatto rifornimento di carburante presso la base aerea di Decimomannu in Sardegna - con esito negativo, in quanto, a detta delle autorità statunitensi i dati comunicati da questa AG non erano completi e sufficienti per avere le informazioni richieste - 25.06.91.

Accertamenti sulla presenza di velivoli USA sul Mediterraneo la sera del 27.06.80, in particolare il Navy 61206 della Marina Americana che alle ore 18.35Z si era alzato in volo dall'aeroporto di Sigonella e dopo aver effettuato avvicinamenti su Lamezia Terme, alle ore 19.50 era tornato alla base siciliana; ed il JM169 che lo stesso giorno alle ore 19.32Z aveva chiesto a Sigonella il piano di volo per decollare verso l'aeroporto di Torrejon ed atterrare alla base statunitense di Leso. La risposta del Sottosegretario alla Difesa Paul Wolfowitz sottolineava che i piani di volo come da prassi erano stati distrutti e comunque escludeva l'operatività di entrambi i velivoli sul luogo dell'incidente Itavia invocando la non coincidenza dei tempi e le caratteristiche degli aerei - 29.10.91.

Accertamenti su velivoli "C141" e nel dettaglio sull'aeroporto di provenienza e destinazione di un aereo avente sigla AJ421, che viene attribuita ad un "C141" nel corso di telefonata registrata il 27.06.80 alle ore 22.22Z presso il 3° ROC di Martina Franca; a cui la Difesa USA ha risposto negativamente confermando missioni solo nel novembre dell'80 - 15.02.92.

Accertamenti su di un velivolo della Marina statunitense tipo Crusader la cui destinazione ZZZZ (portaerei o campo di volo non ICAO) riguardava un piano di volo riferito dal Controllo del traffico aereo di Verona-Villafranca alla sera del 27.06.80; a cui il Dipartimento della Difesa USA ha risposto negativamente poiché nessun velivolo della U.S. Navy era in volo sul Mediterraneo la sera del 27 giugno 80 - 25-02.92, 08.07.92.

Accertamenti su velivoli USA in volo o in procinto di decollare la sera del 27.06.80 con sigla Delta Romeo Foxtrot 07 e 030, con sigla Juliet Mike 463 e Tango Charlie 068 riferite rispettivamente nelle conversazioni telefoniche tra Roma - Ciampino e Catania (ore 20.01Z), Roma - Ciampino

e Pisa (ore 19.59Z) e Roma - Ciampino e Brindisi (ore 19.54Z) a cui corrisponde una risposta del Dipartimento della Difesa americano negativa, poiché l'alfabeto fonetico non è utilizzato dall'Aeronautica USA mentre la Marina americana non ha riconosciuto le sigle indicate e comunque anche se le sigle avessero trovato corrispondenza con velivoli e missioni attribuibili alle Forze armate USA, i relativi piani di volo sarebbero stati già da tempo distrutti -15.05.92.

Accertamenti sulla nazionalità di un velivolo in volo il 27.06.80 da Creta (Eraklion) a Nizza la cui sigla November 5034 è riferita da Roma - Ciampino a Brindisi alle 18.58Z e sull'aereo con sigla Alpha Alpha Delta Yankee riferita nelle conversazioni telefoniche tra siti AM e Marsiglia, in volo la sera dell'incidente da Ajaccio a Tripoli; a cui corrisponde una risposta del Dipartimento della Difesa sostanzialmente negativa - 16.05.92.

Accertamenti sull'operatività di un velivolo F111 americano con sigla LN 389 e base a Lakenheat (GB), atterrato nell'estate dell'80 a Grosseto in condizioni di emergenza; a cui corrisponde dalla Difesa USA una prima risposta totalmente negativa poiché dai registri della base inglese non risultavano attivazioni su Grosseto per l'estate - autunno dell'80, ma successivamente la stessa Autorità USA si preoccupava di aggiungere che seppure vi fossero state missioni su Grosseto a maggio o ottobre quelle attivazioni non avrebbero riguardato l'incidente di Ustica - 11.06.92, 28.10.94.

Accertamenti diretti a chiarire se fra le ore 18.00 e le 20.30Z del 27.06.80 ci furono aerei Phantom F15 o F16 in volo sul territorio della penisola o sul Mar Tirreno; a cui corrisponde una risposta della Difesa USA che esclude l'impiego di F15 e F16 da parte della Marina americana ed attesta che comunque l'Aeronautica USA non è più in possesso dei registri relativi alle missioni svolte nell'80 dagli aerei F15 ed F16 - 20.10.92.

Accertamenti sulle esercitazioni congiunte svoltesi in Egitto nell'estate dell'80 con la partecipazione di reparti dell'Aeronautica americana - come dichiarato del Presidente egiziano Mubarak - tendenti a chiarire se tali spostamenti di velivoli avevano interessato il 27.06.80 lo spazio aereo italiano ed il Tirreno, a cui corrisponde una risposta solo in parte negativa del Dipartimento della Difesa americano; i dati infatti disponibili dall'U.S. Air Force non indicano esercitazioni congiunte USA-Egitto nel giugno dell'80, ma da essi emerge che l'Aeronautica americana aveva schierato in Egitto degli aerei da combattimento il 9 e 10 luglio 80 mediante un volo no-stop di 13 ore dagli USA e la squadra di anticipo dello schieramento era stata trasportata in Egitto il 28.06.80 a bordo di due aerei da trasporto, un C141 e un C5 - 25.02.93.

Richiesta di informazioni sulla esercitazione svoltasi il 27.06.80 dalle 10.30Z alle 15.00Z su un'area, denominata R48, corrispondente a larga parte dell'Italia centrale e conclusasi verso il Lazio nord - orientale su Amatrice; dalla registrazione di comunicazioni fra vari Enti dell'Aeronautica Militare si desume che a questa esercitazione avessero partecipato anche aerei americani ma il Dipartimento della Difesa USA ha risposto negativamente, escludendo esercitazioni nella data, nell'orario e nell'area indicati ed ha aggiunto che la maggior parte degli aerei di stanza in Europa in volo quel giorno del giugno 80 stavano partecipando ad esercitazioni nel Nord Europa - 25.02.93.

Richiesta di informazioni su aeromobili americani con sigla Charlie 5, November 10657, Juliet Mike 961, Trest 31, Charlie 130, di cui si evince traccia nelle conversazioni telefoniche della Sala Operativa di Roma - Ciampino del 27.06.80, che si trovavano in volo nel periodo di tempo immediatamente precedente alla caduta del DC9 Itavia; cui corrisponde una risposta della Segreteria di Stato USA sostanzialmente negativa, tendente ad escludere il coinvolgimento di velivoli americani nell'incidente di Ustica - 15.10.93, 19.10.93, 26.10.93.

Richiesta di informazioni sui tracciati di aeromobili, presumibilmente non civili, in volo la sera del disastro di Ustica, emersi dalla lettura delle "data reductions" dei nastri di registrazione del Centro Radar dell'Aeronautica Militare di Marsala; cui corrisponde una risposta negativa - 01.12.95.

Richiesta per l'esame testimoniale di Biankino e Coe appartenenti all'ufficio dell'Addetto Aeronautico USA, che nella notte tra il 27 ed il 28 giugno 80 era stato contattato da militari dell'Aeronautica Italiana; con esito negativo per quanto riguardava Biankino, perché deceduto - 16.09.91, 19.10.92, 04.03.94.

Richiesta per gli esami testimoniali dei componenti del "Working Group" costituito ad hoc il 28.06.80 presso l'Ambasciata USA a Roma: Mc Bride, ufficiale della Marina americana, Mc Williams, ufficiale dell'Arma dei Marines, Steven May dell'ufficio politico-militare, Duane Clarridge, capo della Central Intelligence Agency a Roma e Richard Coe dell'ufficio dell'Addetto militare aeronautico; la trasmissione di tutti i documenti concernenti i rapporti intercorsi fra l'Aeronautica Militare Italiana e gli uffici dell'Addetto militare aeronautico dell'Ambasciata americana nonché degli eventuali verbali scritti delle riunioni del Gruppo di lavoro, 20.01.92, 19.10.92, 01.12.92, 03.02.93, 03.01.94, 04.03.94.

Accertamenti sull'esistenza di atti dei Servizi di Informazione e Sicurezza "Defence Intelligence Agency" e "National Security Agency", già

richiesti dal giornalista italiano Claudio Gatti sulla base del “Freedom of Information Act” - 20.01.92.

Accertamenti sulle Compagnie aeree South West e Balthia e sui voli effettuati tra l'Italia e la Libia nel periodo giugno-luglio 80; cui corrisponde una risposta del Dipartimento della Giustizia USA sostanzialmente negativa poiché la South West è una Compagnia aerea per voli interni agli Stati Uniti, che non risulta avesse operato su tratte Italia - Libia, mentre la Compagnia Balthia era sconosciuta negli Stati Uniti - 20.01.92.

Richiesta di escussione di Steve Lund e Wilfred Kaizucka, funzionari della Società californiana Mc Donnell Douglas che il 1° luglio dell'80 erano venuti in Italia ed avevano provveduto alla interpretazione delle registrazioni radar ed all'esame dei relitti del DC9 Itavia - 18.09.91, 21.10.91.

Richiesta di escussione di John Macidull e John Transue, rispettivamente specialista in materia radar del National Transportation Safety Board di Washington e consigliere del Dipartimento della Difesa USA - 22.10.91.

Accertamenti sul serbatoio eiettabile supplementare “droppable tank”, rinvenuto il 18.05.92 nella campagna di recupero del relitto del DC9, precisamente nell'area “D” ove in ipotesi si sarebbero dovute ritrovare ulteriori parti del velivolo Itavia; cui corrisponde una prima risposta negativa del Dipartimento della Giustizia degli Stati Uniti che ha escluso l'esistenza di documentazione soddisfacente; cui erano seguite ulteriori notizie tecniche sul serbatoio; ed infine, soltanto nel luglio 98, la risposta con la quale il Dipartimento della Giustizia USA riferiva di un incidente occorso ad un velivolo americano del tipo A-6E il 6 luglio 81 nei pressi di Capo Carbonara in Sardegna, senza però spiegazione della notevole distanza tra le acque antistanti Capo Carbonara ed il luogo di rinvenimento del serbatoio supplementare americano né altri particolari - 30.05.92, 21.07.92, 22.01.93, 19.05.93, 29.10.94, 03.01.94, 10.12.97.

Accertamenti su un giubbotto salvagente di colore arancione, recante riferimenti della Marina statunitense rinvenuto il 21.08.80 presso Roccazzo del comune di Trabia (PA); cui corrisponde una risposta negativa del Dipartimento della Giustizia per il lungo tempo trascorso - 09.07.92.

Accertamenti tramite Interpol su boe sonore del tipo impiegato in operazioni antisommersibile dagli aerei del pattugliamento marittimo, ripescate nelle campagne di recupero del relitto del DC9 Itavia; cui non corrisponde alcuna risposta da parte del Dipartimento della Giustizia USA - 19.06.92. Questa richiesta avrà invece un seguito nelle ricerche effettuate dall'Interpol presso la ditta costruttrice.

Richiesta di acquisizione presso il FAA di Washington di copia dei

rapporti relativi ad incidenti aviatori cagionati ad aeromobili civili da ordigni esplosivi e copia dei rapporti relativi ad incidenti aviatori cagionati ad aeromobili civili e non, da missili o da collisione e da quasi collisione - 02.12.92, 03.02.93.

Accertamenti su una radio trasmittente dell'Esercito statunitense rinvenuta l'11 luglio 92 nella zona "E" delle operazioni di recupero dei relitti del DC9 Itavia; cui corrisponde una risposta negativa del Dipartimento della Giustizia americana che precisava che nessun aereo militare USA era dotato di quel tipo di radio trasmittente - 26.10.94.

Accertamenti e indagini su cartelle porta-documenti in plastica e cellophane rinvenute il 28 giugno 92 nella zona "E" delle operazioni di recupero dei relitti del DC9 Itavia; cui corrisponde una risposta del Dipartimento della Giustizia americana sostanzialmente negativa, in quanto viene riferito che il porta-documenti recuperato è una struttura di sostegno per microfiches e che l'azienda produttrice non è stata in grado di rintracciare i nominativi degli acquirenti del prodotto - 27.10.94.

Accertamenti per conoscere se Amministrazioni Federali, Enti pubblici o imprese private statunitensi avessero effettuato ricerche o riprese cinematografiche nella zona di caduta del DC9 Itavia con il sottomarino "Alvin" della Marina degli Stati Uniti; cui corrisponde una risposta parzialmente negativa del Dipartimento della Giustizia USA, dato che non era ancora giunta una risposta dall'Ente "Woods Hole Oceanographic Institution" che operava con il sottomarino "Alvin" - 15.11.94.

Da questa rapida disamina delle principali questioni oggetto di rogatoria immediatamente appare che gli Stati Uniti si sono premurati di dare risposta a tutti i quesiti loro rivolti, a volte in modo positivo; molte altre volte in termini negativi soprattutto a causa della distruzione dei "records"; altre infine rinviando ad ulteriori ricerche.

Ma tale quadro delle rogatorie mostra anche una sintesi efficace degli "oggetti" che indicano la presenza di entità militari statunitensi nell'area in quel periodo; così come una sintesi completa dei rapporti di collaborazione, che non sono mai stati spezzati, ma hanno subito alti e bassi. I risultati sono quelli che sono; non danno un contributo rassicurante sull'assenza di mezzi statunitensi in quel ristretto periodo di tempo, né separano nettamente le presenze incontestabili dall'evento di disastro. La distruzione di records sostenuta in più risposte negative non appare sempre credibile. Permangono perciò le indicazioni, e i dubbi; permangono perciò più indizi ragionevoli. E l'Autorità statunitense, pur con l'opera compiuta con apparente diligenza e puntualità, non riesce a scrollarseli di dosso. E ritorna quella considerazione

che l'allora Direttore del S.I.S.MI ebbe a fare dinanzi alla Commissione Stragi che lo sentiva sul disastro in oggetto "... se i loro Governi – degli USA e di Francia; nde – avessero avuto dei coinvolgimenti nella faccenda, probabilmente la risposta non sarebbe stata onesta." Intelligenti pauca.

12. Conclusioni finali.

Non è perciò semplice trarre conclusioni sulle attività statunitensi nell'affare di Ustica. Una volta posta una matrice della caduta del DC9 diversa dal cedimento strutturale o dall'esplosione di un ordigno all'interno del velivolo, come di fatto accadde sin dalle prime ore successive all'evento; una volta cioè dimostrato un contesto o scenario complesso, esterno al velivolo, con presenza di altri aerei, non potevano non esser chiamati in causa, anche per pura presunzione, forze armate statunitensi. Era ovvio per il semplice fatto dell'onnipresenza militare degli Stati Uniti, e per la particolare presenza in un'area calda come il Mediterraneo e per il particolare impegno determinato da quel periodo di forti tensioni.

Ma questo Paese non ha solo una faccia militare; è pur sempre una società di forte pluralismo. Di cui si è avuta manifestazione proprio nella collaborazione. Da una parte il Dipartimento di Giustizia – e prima privati come la Mc Donnell Douglas ed istituzioni come la FAA e l'NTSB – che indipendentemente dal colore – è un termine squisitamente proprio dalle esperienze europee, ma è l'unico di cui si dispone – delle amministrazioni, democratica o repubblicana; si ricordi che i fatti son successi sotto una presidenza democratica come l'attuale, e il massimo delle rogatorie s'è verificato tra Bush, repubblicano, e Clinton - democratico, ha profuso energia per dare risposte alle più disparate richieste, organizzando interrogatori e ricercando documenti in ogni parte del Paese e in ogni amministrazione. Dall'altro, l'atteggiamento del Dipartimento di Difesa, diverso – e forse si potrebbe dire ovviamente – che ben si coglie, sia negli esami dei testi che nella individuazione degli atti, anche dietro le risposte monche della giustizia. Qui da un lato c'è la fisiologica tendenza a conservare i segreti di natura militare, dall'altro c'è la chiara percezione che l'inquirente si muove sulla base di sospetti o indizi a carico. E perciò le dichiarazioni come quelle di Cincusnaveur, le opposizioni aperte o di fatto di segreti come quello sui marchi del MiG o sui radar della Saratoga, i frequenti ricorsi alla mancanza, spesso per distruzione da decorso del tempo, di records o memorie d'archivio, la indisponibilità a fornire elementi lì ove l'inchiesta manca di qualsiasi possibilità di riscontri, come nei velivoli senza

alcun SIF, e l'ammissione, sia pure a denti stretti, solo di quello che l'inchiesta ha individuato e provato.

Ma al di là della presunzione di ordine generale della onnipresenza e potenza militare – che a rigore non avrebbe alcun valore sul piano giuridico – vi è una molteplicità di fatti, quelli che si sono scorsi nelle pagine precedenti, da cui potrebbe con alto grado di probabilità desumersi il coinvolgimento di entità statunitensi; la portaerei, i velivoli, i salvagenti, i caschi, il droppable tank, le boe acustiche, i flares.

Questi oggetti, è incontestabile, dimostrano le presenze USA. Con una gamma che va dalla prossimità massima nel tempo, o addirittura contemporaneità, e nello spazio, o addirittura coincidenza, con l'evento ad una possibile o probabile correlazione, anche a distanza di ore o di miglia, con il fatto e quanto lo precedette o lo seguì. La portaerei, la cui presenza è definita possibile, e che potrebbe essere individuata nella Saratoga, i cui ancoraggi e movimenti tante questioni hanno sollevato. Gli aerei che proprio quel giorno, quella sera e quella notte tanto si sono mossi e con operazioni significative. I salvagenti che provano che su quelle coordinate sono state eseguite operazioni di soccorso e la cui permanenza in mare che non erano caduti in acqua da molto – si ricordi che sono stati ripescati il 29 giugno. I caschi, uno da pilota di un John Drake che appare e scompare; l'altro di equipaggio di ponte di portaerei. I flares, che vengono detti yankee, e vengono sparati proprio in quella notte nelle aree di ricerca. Le boe sonore, il cui numero è elevatissimo e stanno a far da segnale di un qualche evento o ricerca nella zona del disastro. Il droppable tank, che viene trovato seguendo i plots successivi all'incidente e di cui non si sa dare accettabili spiegazioni. Tutte coincidenze? Come ebbe a dire l'ammiraglio Flatley. E' vero che le coincidenze non fanno prova diretta, ma indizi sì. O meglio si ha prova certa di presenze e indizi di correlazione con i fatti di quella sera. Indizi molteplici, concordanti, univoci. Questi fatti restano e dimostrano attività americane quel giorno non solo in quell'area e in tempi diversi, ma proprio in prossimità spaziale e temporale al disastro.

Quindi considerazioni di ordine generale e fatti specifici indicano la possibilità di presenze statunitensi. Che se poi si accetta la ricostruzione dei particolari di questo scenario quale emerge dai dati radaristici, la ricostruzione delle varie azioni e reazioni degli attori, la rosa di coloro che potevano avervi parte, e parte attiva, si restringe ulteriormente. I petali si contano sulle dita di mezza mano. E ancor meno se si considerano quelli che vi avevano parte reattiva o passiva. Al di là di discorsi metaforici, tra i primi gli Stati Uniti e la Francia, che ne avevano tutti i mezzi e in area. Non Israele, additato da Clarridge; quanto meno non da solo. Israele può colpire

a grande distanza dal proprio territorio come nell'operazione sulla Tunisia ai danni della sede dell'OLP nell'ottobre 85, ma obiettivi fissi non di certo aerei, per cui avrebbe necessitato di guida-caccia che in loco non aveva. Non altri.

Ma l'esclusione di Israele esclude anche che potesse essere un velivolo francese, con carico in pro dell'Iraq, l'obiettivo di un piano di abbattimento. Anche se i propugnatori di questa ipotesi pongono tra i probabili ideatori ed esecutori del piano anche i libici. Ma costoro di certo avevano ben poche capacità – senza dire dell'assoluta mancanza di guida caccia dal proprio territorio – di condurre un'azione del genere, a meno di non presupporre aiuti d'ogni genere, da basi a guida-caccia, da parte dell'Italia. Ipotesi azzardata e di cui non esiste in atti nessun segno di prova.

In verità gli scenari che si possono supporre sul piano della possibilità e della fantasia sono innumeri. Senza dire di ribaltamenti di ruoli che si possono dare ai singoli Stati o comunque ai vari partecipi, protagonisti comprimari comparse, soggetti attivi, obiettivi, vittime, designate o casuali. E' necessario stare con i piedi per terra. Elencare le possibilità, le probabilità, gli indizi e le prove. Nessun altro metodo in questa sede può essere accettato.

Anche se appare incomprensibile, come sottolinea pure il Pubblico Ministero, che una Potenza di tal fatta ed un alleato di tanti decenni – nonostante le frustrazioni e indignazioni cagionate dalle iniziative dei nostri Servizi e dagli ondeggiamenti dei nostri politici – potesse concepire azioni di tale gravità ai nostri danni. Ma questo non vuol dire che non si potesse concepirne ai danni di avversari che ne davano causa. Un segnale delle conoscenze sono le parole di Clarridge. L'aspettativa la dischiusura di archivi di Servizi e Dipartimenti.

* * * * *

Capitolo XX
L'Unione Sovietica.

1. La situazione navale sovietica nel Mediterraneo.

Nel corso degli accertamenti su eventuali presenze nelle acque del Tirreno di navi militari di altri Stati, oltre quelli di cui già s'è detto, non sono state riscontrate la sera del 27 giugno 80 presenze di unità di superficie sovietiche. Quindi, nonostante esse, in particolare le AGI (Auxiliary Gathering Intelligence - navi spia usate per seguire le attività delle unità navali avversarie) e le combattenti maggiori, avessero buone capacità di monitorizzare la situazione di superficie e aerea, tale monitorizzazione non avvenne a causa della loro dislocazione, esterna all'area di interesse del Tirreno centromeridionale.

La situazione delle navi della Marina dell'ex Unione Sovietica quel 27 giugno 80 nel mar Mediterraneo è stata desunta dalla carta preparata giornalmente dal 2° Reparto dello Stato Maggiore della Marina. (v. esibizione SMM del 11.07.91). Dalla cartina si desume il seguente elenco di unità:

AVE	TIPO	POSIZIONE	ARMAMENTO
AGI-GS 239	Raccolta dati, attività Sorveglianza LPH Guadalcanal	3650N 00030W a Nord-Est di Algeri	Non hanno armamento
AR-PM 9	Nave officina per l'appoggio e la manutenzione a unità di superficie e subacquee	golfo di Biserta	Non ha armamento
FS824 Mirka 1	Corvette destinate alla lotta antisom	3625N 1140E ormeggiata boa al largo delle coste tunisine	Cinque tubi lanciasiluri da 533; quattro lanciarazzi antisom; due affusti binati da 76,2 mm.
DDA716 Kashin	Cacciatorpediniere lanciamissili, classificate come “grandi navi	porto di Tunisi	due impianti lanciamissili binati SA “sa-n- 1”, due gruppi di

	antison"		tubi lanciasiluri quadrupli da 533; quattro lanciarazzi; un elicottero KA-25 Hormone.
SS	Sottomarino	porto di Tunisi	
DD527 Kotlin	Cacciatorpediniere	porto di Tunisi	Dieci tubi lanciasiluri 533; sei lanciebombe a.s.; due scaricabombe a.s.; 80 mine
FS 833 Petya	corvetta	golfo di Hammamet-Tunisia	Cinque tubi lanciasiluri 406; quattro lanciarazzi a.s.; due scaricabombe a.s.
AK Onda	Nave trasporto materiali	golfo di Hammamet	non ha armamento
SSG Juliet	Sottomarino lanciamissili	golfo di Hammamet	missili antinave SS-N-3
AOR Sventa	Nave rifornimento flotta in mare di combustibili, carburanti e rifornimenti solidi	golfo Hammamet	non ha armamento
AMO Gelendzhik	Unità mercantile adibita al trasporto di carburante e lubrificante	3613N 1330E - N.W.B. Nord-Est di Lampedusa	
ARS SS 21 - Zhiguli	Unità di soccorso e appoggio per sommergibili	golfo di Hammamet	non ha armamento
AEM686 Lama	Nave trasporto materiale frigorifera-trasporto missili	Cerigo	non ha armamento
TMGS	Nave idrografica	area Atene	non ha

Vodyanitsky	adibita alla conduzione di operazioni di ricerca scientifica		armamento
AF Mius	Nave trasporto materiale frigorifera-trasporto munizioni	golfo di Bomba - Libia	non ha armamento
DDM706 Kashin	Cacciatorpediniere lanciamissili, classificate come "grandi navi antisom"	golfo di Sollum - Egitto	due impianti lanciamissili binati SA "sa-n-1"; due gruppi di tubi lanciasiluri quadrupli da 533; quattro lanciarazzi; un elicottero KA-25 Hormone.
FF 855 Riga	corvetta	golfo di Sollum - Egitto	tre tubi lanciasiluri 533; due lanciabombe a.s.; due scaricabombe; a.s. 50 mine
AEM Vilyuy	Nave trasporto munizioni-missili	golfo di Sollum	non ha armamento
LSM371 Polnocny	Nave da sbarco media	4000N 2600E Mar Egeo settentrionale a largo delle coste turche	due lanciarazzi a.s. 140
LSM384 Polnocny	Nave da sbarco media	4000N 2600E Mar Egeo settentrionale a largo delle coste turche	due lanciarazzi a.s.140
LSM385 Polnocny	Nave da sbarco media	3600N 2730E Mar Egeo meridionale	due lanciarazzi a.s. 140
AS940 Don	Nave cisterna	Est di Cipro, a	non ha

	trasporto acqua distillata-base di supporto tecnologico per sommergibili	largo di Tartus	armamento
MSF902 Natya	dragamine	nord-est Cipro	due lanciarazzi a.s.
MSF911 Natya	dragamine	nord-est Cipro	due lanciarazzi a.s.
AGS Cheleken	Nave idrografica	3300N 3320E fronte Porto Said	Attività SIGINT
YO Toplivo	Unità adibita allo stivaggio e trasporto di carbone e lubrificanti	Tartus-Siria	
YF 05-16	Unità da trasporto autopropulsa	Tartus	
AR-PM138	Nave officina per l'appoggio e la manutenzione a unità di superficie e subacquee	Tartus	non ha armamento
YDT-VM125	Unità equipaggiata per fornire supporto ai palombari	Tartus	
ATA -MB30	grande rimorchiatore di soccorso	Tartus	non ha armamento
SS Foxtrot	Sottomarino d'attacco	Tartus	sei tubi lanciasiluri 533 quattro tubi lanciasiluri 406
AGL Sura 31	Nave cisterna trasporto acqua distillata	ancoraggio Lemnos-Grecia	non ha armamento
ABUD Sura 29	Nave cisterna trasporto acqua distillata	ancoraggio Lemnos	non ha armamento
AWW	Nave rifornimento	Sud Cipro	non ha

Manych	flotta		armamento
AGI VAL	Raccolta dati	3300N 3320E Nord di Porto Said	attività SIGINT
SS Foxtrot	Sottomarino d'attacco	Kotor ex Iugoslavia	sei tubi lanciasiluri 533; quattro tubi lanciasiluri 406;
AS 935 Ugra	Nave d'appoggio logistico	Kotor ex Iugoslavia	quattro tubi lanciasiluri 406; due scaricabombe a.s.

2. Le dichiarazioni di Anatolij Ivanov.

Questa la situazione istruttoria sino al gennaio 93, sino a quando cioè non furono trasmesse dal GR1 le dichiarazioni di tale Anatolij Ivanov, sedicente ex addetto al GRU- Glavnoe Razvedyvatelnoe Upravlenie - cioè il Servizio di informazione e sicurezza militare dello Stato Maggiore delle Forze Armate Sovietiche. Costui asseriva di aver avuto, in quel Servizio, in visione e di aver analizzato materiale delle autorità russe sul disastro di Ustica, documenti originali, rilevazioni radar, intercettazioni. Tale documentazione - aggiungeva – sarebbe stata ancora custodita a Mosca presso lo Stato Maggiore della Marina Militare ex sovietica, oggi russa. La notte del disastro un sottomarino sovietico sorvegliava le unità navali americane. Ivanov quindi non risponde a domande specifiche e chiude l'intervista sulla vicenda di Ustica, affermando che da quanto aveva potuto analizzare risultava che il DC9 italiano era stato abbattuto da un missile di un aereo della Marina Militare degli Stati Uniti. S'era trattato di un infortunio durante una manovra di fuoco. Aggiungeva che il MiG rinvenuto venti giorni dopo la caduta del DC9 in Calabria, nulla aveva a che fare con la vicenda di Ustica, e che il suo volo non aveva assolutamente coinvolto unità d'appoggio sovietiche (vedi testo intervista GR1, 18.01.93). Il giornalista Mezza Michele, intervistatore dell'Ivanov, aveva compiuto delle verifiche sull'identità del suo intervistato, sia attraverso coloro che avevano fatto da intermediari, cioè i suoi colleghi dell'ex agenzia di stampa Novostij, sia nell'apparato del Ministero degli Affari Esteri russo. E attraverso queste verifiche aveva avuto conferma dell'esistenza di un capitano di vascello di nome Anatolij Ivanov, che all'epoca del fatto di Ustica aveva funzioni di

collegamento tra il Servizio della Marina e il GRU (v. esame Mezza Michele, GI 18.01.93).

Circa quindici giorni dopo l'intervista rilasciata al giornalista del GR1, l'Ivanov aveva rilasciato un'ulteriore intervista a un giornale russo, probabilmente la Komsomolskaia Pravda, in cui asseriva che le sue dichiarazioni dovevano intendersi come frutto di sue congetture (v. esame Mezza Michele, GI 03.08.93).

A seguito di rogatoria venivano trasmesse a quest'Ufficio notizie raccolte dalla Procura Generale della Federazione Russa secondo le quali "nel 1980, per il carattere del suo lavoro, Ivanov Anatolij Ivanovich non era responsabile per il collegamento tra i Servizi di controllo della Marina da guerra e la Direzione Generale Informazioni presso il Quartier Generale, ma era impegnato in attività didattiche". Nessuna spiegazione però veniva fornita a che cosa si riferissero tali attività definite "didattiche". La nota continuava precisando che sempre a fini didattici e di propria iniziativa l'Ivanov aveva analizzato, sulla base delle pubblicazioni riportate dalla stampa straniera e sovietica di quel periodo, le eventuali cause del disastro dell'aeromobile del DC9 Itavia, traendone la conclusione dell'estraneità da parte dell'Unione Sovietica ed avanzando l'ipotesi che l'incidente dell'aereo fosse accaduto in seguito a manovre non premeditate di un partecipante a esercitazioni NATO. Sempre secondo quanto riportato nel documento, la stampa italiana aveva alterato il senso dell'intervista avuta con l'Ivanov (v. risposta a rogatoria verso la Russia del 18.01.93).

Il 09.06.94 veniva escusso in esecuzione della rogatoria del 07.12.93 detto Ivanov. Questi confermava solo in parte quanto aveva riferito nella sopracitata intervista in relazione all'ipotesi di abbattimento del DC9 Itavia da parte degli Americani. Confermava di aver svolto servizio nel GRU, precisando di essersi interessato alla vicenda, in quanto all'epoca dirigeva un gruppo di ricercatori sulla situazione del Mediterraneo. E' bene a questo punto riportare alcuni passi della sua deposizione: "Nella gamma dei nostri problemi rientravano le attività di ricerca degli USA e della NATO, che almeno a quell'epoca erano i nostri nemici principali; naturalmente noi come ricercatori analizzavamo tutte le informazioni relative a questi problemi. Quando è pervenuta la notizia per la prima volta, a giugno o a luglio, abbiamo avviato le analisi di tutto il materiale disponibile a nostra disposizione. Innanzitutto si trattava di stampa nostra, americana, italiana e di alcuni materiali a carattere riservato redatti dal nostro Addetto militare in Italia. Il fatto è che questi materiali redatti dall'Addetto militare erano fondati - basati - in gran parte sulla analisi approfondita della stampa italiana. Ma non leggevamo semplicemente; deducevamo anche le nostre conclusioni;

avevamo diverse versioni sulle cause della distruzione dell'aereo. Secondo me distruzione o incidente sono più o meno la stessa cosa. Esaminavamo anche la variante dell'esplosione a bordo e quella dell'utilizzazione delle armi da parte di altri velivoli, ad esempio missili, l'uso di missili terrestri o a bordo di navi, e basandoci sulla elaborazione di tutte queste informazioni, abbiamo tratto la conclusione che l'aereo era stato abbattuto con un missile aria-aria del tipo Sidewinder, missile americano; e noi siamo arrivati proprio a questa conclusione. All'epoca, per quanto ricordo, i missili di questo tipo erano a disposizione di aerei degli USA, Italia e Francia, cioè Paesi che partecipavano a quell'epoca alle esercitazioni in corso. Capivamo questa situazione come segue: i piloti italiani avrebbero potuto abbattere questo aereo con poche possibilità. Io direi che noi abbiamo escluso questa possibilità, perchè gli italiani dovevano conoscere bene la rotta dell'aereo civile. Sugli aa/mm francesi basati sulla portaerei Clemenceau che partecipava a queste esercitazioni, noi non abbiamo riscontrato alcuna informazione relativa al volo di questi aerei. Se non mi sbaglio, a bordo della Clemenceau c'erano aerei da caccia del tipo Crusader che potrebbero avere a bordo questo missile Sidewinder, perchè adatti a questo tipo di armamento, ma non sono stati in volo secondo le nostre informazioni. Dunque rimangono gli aerei americani, o aerei dell'Aeronautica americana basati in Italia o quelli della Marina basati sulla portaerei Saratoga; la prima ipotesi è più probabile, perchè la portaerei Saratoga, che faceva parte della 6^a Flotta americana, non risultava presente nella zona dell'incidente. A quel tempo la portaerei Saratoga faceva parte della 6^a Flotta americana, ma noi non avevamo informazioni sul fatto che la Saratoga si trovava nella zona delle esercitazioni; però posso sbagliare, non ho alcuna associazione connessa con la Saratoga a quel tempo; perciò se accettiamo la versione degli aerei USA allora si tratterebbe soltanto di aereo dell'Aeronautica americana. Naturalmente noi escludiamo completamente la premeditazione di questa azione. In alcune fonti di informazione aperte veniva menzionato il bersaglio aereo durante le esercitazioni. E' ben probabile che questo missile avesse come mira un aereo bersaglio; invece è stato colpito l'aereo civile. In quel momento abbiamo ideato questa ipotesi e noi siamo quasi certi che sia stato questo lo scenario. Prima di concludere voglio aggiungere ancora una cosa: nel discorso ho capito quello che voi volete. Nella ricognizione, nello spionaggio, nella diplomazia, in altri campi di attività ci sono due gruppi di persone che esaminano questo problema in genere. Il primo gruppo sono le persone o i mezzi che seguono la situazione fino al momento dell'incidente ed il momento stesso; queste persone ed i mezzi seguendo la situazione debbono o possono diventare testimoni dell'incidente. Nella fattispecie nel

primo gruppo secondo me ci sono le persone e i mezzi che hanno avuto la possibilità al riguardo: sono i mezzi radar italiani, civili e militari; si tratta del radar di monitoraggio della situazione aerea per i mezzi radar americani e francesi che partecipavano a queste esercitazioni, perchè questo era necessario successivamente, l'analisi dell'andamento delle esercitazioni. Questo il primo gruppo. Il secondo gruppo sono le persone che analizzavano gli eventi, quello che era accaduto dopo l'incidente. Io mi occupavo proprio di questo lavoro, di quello che è accaduto dopo l'incidente ... mi occupavo di questa attività, perchè ero capo di un gruppo di ricercatori che si occupavano di studi sui problemi concernenti il Mediterraneo. Nessuno dei dirigenti del GRU mi ha affidato questo compito; noi non abbiamo focalizzato in particolare la nostra attenzione su questo caso, perchè questo caso non rappresentava una minaccia per l'URSS e non ledeva nostri interessi; tuttavia ci occupavamo di questo caso perchè era uno dei problemi del Mediterraneo e naturalmente aggravava la situazione politico-militare in questa regione”.

Relativamente ai documenti che sarebbero dovuti essere ancora conservati presso lo Stato Maggiore della Marina, l'Ivanov affermava “che c'erano i materiali relativi all'analisi compiuta dopo l'evento - oltre alla stampa già menzionata, c'erano certi materiali, informazioni pervenute dall'apparato del nostro Addetto militare. Le conclusioni di questi materiali coincidevano più o meno con quanto già esposto prima. Vi era anche un servizio, del materiale del nostro corrispondente dall'Italia, che non sono stati resi di dominio pubblico. Si tratta di corrispondenti sovietici accreditati in Italia a quell'epoca. Si tratta della Tass - agenzia telegrafica dell'Unione sovietica - oggi Itartass”.

A domanda sulla esistenza di documenti originali russi, intercettazioni ed analisi di documentazione russa, risponde: “Non c'erano i documenti segreti o riservati. Si trattava di documenti classificati ad uso d'ufficio Non ho visto e non ho sentito che esistesse un documento segreto in materia. Se questo documento fosse stato redatto, io ne sarei venuto a conoscenza. Per quanto riguarda i radar non mi ricordo esattamente le parole usate nell'intervista ma l'idea di quello che ho detto è la seguente: a quel momento nel Mediterraneo c'era un gruppo di navi dell'Unione Sovietica, il cui numero era inferiore alla flotta americana. Non posso specificare quali, non lo so. Ritengo, e ne sono quasi certo che tali navi trovandosi nel Mediterraneo potrebbero aver seguito la situazione aerea nella zona dove si trovavano. Naturalmente prendevano note, registravano la situazione aerea, grafici, tabelle e tutto quello che era necessario. Credo che dovessero compiere anche registrazioni radar che però vengono mantenute solo per un certo

periodo di tempo se non c'è nulla di sostanziale, di interessante per quel certo numero di navi e per la Marina sovietica in generale. Ho tanti dubbi che le nostre navi, pur facendo l'osservazione della situazione aerea, avrebbero potuto registrare questo incidente. Perciò bisognava sapere che questo incidente dovesse accadere su un dato punto ed osservare proprio quel punto, seguendo l'aereo civile oppure seguendo un aereo militare che ha abbattuto quello civile. Bisogna aggiungere anche che qualsiasi gruppo di navi segue la situazione in generale e non un punto concreto". A domanda se avesse mai visto registrazioni radar risponde negativamente, anche per quanto concerne la presenza di un sottomarino sovietico che stava svolgendo vigilanza nel Mediterraneo, precisando che nel corso dell'intervista aveva detto di non poter escludere: "Come i sottomarini americani svolgevano servizio di vigilanza presso certe nostre basi militari navali, in tal modo i nostri sottomarini potevano svolgere tale servizio di sorveglianza. In questo contesto ho parlato della possibilità della presenza del sottomarino sovietico, uno o più, non so esattamente; ma non credo che questo o questi sottomarini abbiano potuto fare delle registrazioni dell'incidente aereo, trovandosi sotto il livello dell'acqua".

Infine a domanda sulla base sovietica in Libia, che si occupava del monitoraggio della regione del Mediterraneo risponde: "In generale io sapevo che in Libia si trovavano i nostri consiglieri e che a quell'epoca era in corso una stretta collaborazione militare, ma non conosco i dettagli di tale collaborazione e non sono al corrente di una base con questo nome (v. esame Anatolij Evghenievich Ivanov a Mosca il 09.06.94).

Le certezze sull'accaduto che l'Ivanov aveva rilasciato nel corso dell'intervista si sono tramutate in ipotesi, valutazioni e supposizioni.

3. Le dichiarazioni Alexej Pavlov, Yuri Sulinov e Michail Gorbacev.

Altra persona che riferisce di presunte conoscenze da parte delle autorità sovietiche è stato tale Alexej Pavlov, sedicente ufficiale del KGB, che all'epoca dei fatti si trovava in servizio presso l'Ambasciata sovietica in Libia. Anch'esso intervistato dal giornalista Mezza, riferisce della esistenza di una base segreta nei sobborghi di Tripoli, che avvalendosi di un sistema combinato radar-satellitare sarebbe stato in grado di monitorare l'intera fascia di mare che separava le coste libiche dalla Sardegna. Il Pavlov presso detta base, la sera del 27, assistette, grazie ai monitor del sistema, all'abbattimento del DC9 Itavia da parte di un velivolo americano decollato da una base italiana in Sardegna. Dell'accaduto il colonnello Pavlov,

unitamente ad altro ufficiale Piotr Sulameinov, consigliere militare del colonnello Gheddafi, avrebbe compilato un rapporto, a cui vennero allegati i tracciati radar. Rapporto che - sempre secondo l'ufficiale - sarebbe stato inviato sia alle Autorità militari sovietiche che al leader libico (v. intervista del 3.03.93 GR1).

Successivamente rilasciava intervista - sempre al Mezza - anche il generale Iuri Sulinov. Questi nel corso dell'intervista si presentava come responsabile degli istruttori sovietici che assistevano l'aviazione libica e supervisionavano l'intero sistema radaristico e satellitare che l'Unione Sovietica aveva allestito in Libia e la cui base si trovava a Maitigre (fonetico, ma si tratta di Metega; nde), un sobborgo di Tripoli. Base che, secondo l'ufficiale, era in grado di monitorare l'intera fascia di mare sino alle coste della Sardegna, grazie ad un sistema combinato di radar e segnali satellitari. A domanda del giornalista se confermava le dichiarazioni rese dal sedicente Pavlov, rispondeva testualmente: "Il colonnello Pavlov è un alto ufficiale attualmente in servizio, che per ovvii motivi si è presentato con un nome di copertura; io invece sono in pensione e vi posso offrire la mia identità a conferma di quanto vi dico. Io personalmente non ho potuto seguire materialmente l'abbattimento. Ma quando giunsi raccolsi le testimonianze dirette dei miei colleghi che erano in servizio quella notte, che mi dissero che l'aereo italiano era stato abbattuto da un missile sparato da altri aerei identificati come americani ... so che fu informato l'ambasciatore sovietico Anassimov e poi fu inviata una relazione dettagliata allo Stato Maggiore dell'Armata, documento che, a quanto mi risulta, dovrebbe essere ancora presso il X° Reparto dello Stato Maggiore a Mosca". Aggiunge, infine, che "qualche giorno dopo l'arrivo a Mosca del rapporto, il quotidiano dell'Armata "Stella Rossa" scrisse che a sparare erano stati gli Americani; poi l'informazione si inabissò e seguì altri itinerari non ufficiali; c'era da proteggere Maitighe (cioè Metega), la base di osservazione che non risultava così potente allora, nemmeno agli Americani" (v. intervista del GR1 del 21.04.93).

4. Le rogatorie alla Federazione di Russia.

Sulla base di queste dichiarazioni venivano pertanto richieste, tramite rogatoria informazioni alle autorità russe, concernenti l'identificazione e l'esame di Pavlov, di Sulameinov, del generale Sulinov, e dell'ambasciatore Anassimov in carica nel 1980 presso il Governo di Tripoli; la trasmissione di

copia del rapporto redatto dai primi due e custodito presso gli archivi del GRU e del KGB; l'acquisizione di copia della stampa che aveva riportato il fatto ed in particolare l'edizione del giornale "Stella Rossa"; informazioni sulle caratteristiche del sistema radar-satellitare di Maitighe (v. rogatorie russe 08.03.98, 22.04.93 e 07.12.93)

Con la rogatoria dell'8 marzo veniva inoltre richiesta la disponibilità a render testimonianza dell'ex Presidente Gorbacev, che era stato intervistato nel corso della trasmissione radiofonica GR1 del 3 marzo 93 - quella in cui era stato intervistato il sedicente Pavlov - ed aveva affermato: "Devo confessare che non venni mai informato dell'episodio, né come Segretario Generale del PCUS, né come Capo supremo delle Forze Armate. In questi mesi ho scoperto però che non tutto mi veniva riferito. Io sono a disposizione delle Autorità italiane per qualsiasi chiarimento possa offrire, e chiedo che il Governo russo renda pubblici tutti i documenti che dovessero richiedere gli italiani". Gorbacev, tuttavia pur essendo stato informato dalle autorità russe della richiesta di esame, non forniva alcuna risposta sulle sue disponibilità a essere sentito (v. missiva del Ministero degli Affari Esteri della Federazione Russa, 08.08.94).

Le autorità russe, in risposta alle rogatorie di cui sopra, informavano innanzitutto di non disporre di alcun documento ufficiale, né di relazioni di funzionari ed indicazioni radar, concernenti la vicenda di cui è processo. Riferivano inoltre che non risultava la presenza in Libia nel 1980 di Pavlov e Sulaiminov e che non era stato pertanto possibile identificarli. Veniva confermata la esistenza del generale Sulinov Yuris Kostantinovich. Questi era stato effettivamente in Libia, ma in un periodo diverso dal 1980 e precisamente dal 1986 al 1988 in qualità di capo gruppo degli specialisti sovietici. L'ufficiale, continua la nota, aveva chiarito a quelle autorità, che le sue funzioni non comprendevano l'analisi dei dati del monitoraggio radar e satellitare e di non essere al corrente di informazioni sul disastro al DC9. Affermava, peraltro, di non aver rilasciato alcuna intervista e di non conoscere i sedicenti Pavlov e Sulaiminov.

Con la stessa missiva le autorità russe trasmettevano copia del quotidiano "Stella Rossa" in cui era stata pubblicata la notizia dell'agenzia Tass del 6 luglio 80 relativa all'incidente e la trascrizione del dispaccio, che è bene riportare integralmente: "Roma, 6 luglio 80 (Tass). Quali sono i motivi del disastro accaduto all'aeromobile della Compagnia italiana Itavia sulla rotta "Bologna - Palermo? La stampa italiana discute ampiamente il problema in relazione alle ipotesi di uno scontro avvenuto nel mar Tirreno tra l'aereo italiano e un aereo militare americano. Le ipotesi sono basate su informazioni secondo cui nell'aerea della catastrofe, avvenuta una settimana

fa, sarebbero stati rinvenuti alcuni frammenti dell'aereo con la scritta "Forze Navali degli USA", un giubbotto da salvataggio, due imbarcazioni di gomma e un sedile da pilota. Secondo altre fonti d'informazione - come riferito dalla stampa - nello stesso tempo uno degli aerei non sarebbe ritornato sulla portaerei statunitense che stava in rada nei pressi di Napoli. Nei mass media si esprime sorpresa per il fatto che, ad una settimana dal disastro che ha provocato la morte di più di 80 persone, la commissione d'inchiesta non ha rilasciato alcuna dichiarazione sulle cause" (v. risposta Ministero degli Affari Esteri della Federazione Russa del 16.09.93 a rogatoria russa del 22.04.93).

Con ulteriore missiva del 12 luglio 94 le autorità rogate aggiungevano che nessuno dei militari facenti parte del gruppo di specialisti presenti nel Paese africano nel 1980 era a conoscenza delle circostanze che avevano provocato il disastro accaduto la sera del 27.06.80 al velivolo italiano. La circostanza veniva peraltro confermata dal responsabile del gruppo degli specialisti residenti in Libia nel 1980, generale Viktor Kuzmicev Evghenevich. Questi dichiarava a quelle Autorità di non disporre di informazioni sull'evento e che comunque se nel disastro del DC9 Itavia fossero state coinvolte le forze aeronautiche libiche, certamente la circostanza gli sarebbe stata riferita dai piloti (v. risposta del 12.07.94 a commissione rogatoria del 7.12.93).

Accertamenti presso il S.I.S.MI consentivano di appurare che risultavano note numerose persone con il nome Ivanov (ivi comprese le varianti Anatolj, Anatoly e Anatolij). Sulla base dei dati disponibili era stato possibile evidenziare tre soggetti, le cui caratteristiche trovano possibili riscontri con l'Ivanov.

Il primo, Ivanov Anatoli, nato il 20.01.28, collaboratore della rappresentanza commerciale sovietica, in Italia dal 1958 al 1962. Durante il suo accreditamento in Italia era stato classificato come agente sospetto dei Servizi informativi sovietici per aver: svolto attività di ricerca informativa nel settore militare (NATO, installazioni militari, carri armati USA, unità navali della MM statunitense ed italiana, sopralluoghi nei porti ed attrezzature portuali), settori tipicamente nell'obiettivo del GRU; aver contattato assiduamente il personale di bordo delle navi russe in sosta a Genova - circostanza che potrebbe avvalorare l'ipotesi che l'incarico di "collaboratore commerciale" non fosse altro che una copertura della vera professione di ufficiale della Marina sovietica appartenente al GRU; aver dimostrato la perfetta conoscenza della lingua italiana, requisito che determina spesso l'impiego dell'ufficiale dei SS.II., al suo rientro in patria,

nel settore che tratta l'Italia. In relazione alle indicazioni ricevute è il soggetto che presenta maggiori analogie con l'elemento segnalato.

Il secondo, Ivanov Anatoly Vasilyevich, colonnello, indicato quale uno dei vice direttori del “Direttorato T” del KGB, responsabile dei dipartimenti 2, 6 e 8 in servizio nel 1990. Sul soggetto non risultavano disponibili ulteriori elementi identificativi.

Il terzo, Ivanov Anatoli, nato a Tambov il 03.01.34, tecnico-operatore commerciale sovietico dell'ente Technomarchimport che dal 1965 al 1983 aveva compiuto frequenti viaggi in Italia per trattative commerciali con varie ditte italiane operanti nel settore petrolchimico e meccanico. In particolare, nel 1981, aveva svolto un periodo di accreditamento presso la ditta “Nuovo Pignone” di Firenze. Il soggetto aveva destato perplessità in ordine al luogo di nascita indicato a più riprese in Tambov, Bolotnikovo e Jambowsk. Era l'unico per il quale l'età (59 anni) trovava corrispondenza in quella citata nell'intervista. Infine veniva precisato che il nominativo Ivanov Anatolij, non risultava conosciuto dal Servizio sovietico (SVR).

Per quanto concerneva Pavlov Alexei Alexeievich venivano segnalate, tra le oltre 200 persone note in atti del S.I.S.MI, con il nome Pavlov: tale Alexei, classe 1958, che si riteneva di poter escludere per motivi di età; tale Alexei Pavlovich, classe 1905, che si riteneva anch'esso di poter escludere per motivi di età e di patronimico; tale Alexei Grigorjevich, classe 1936, accreditato presso la rappresentanza della Federazione russa in Finlandia. Veniva peraltro precisato che agli atti del Servizio non era stata riscontrata alcuna evidenza con patronimico Alexei Alexeievich e come non risultava al Servizio sovietico (SVR) alcun residente nel 1980, in Libia a nome di Pavlov Alexej. Infine si affermava che gli scarsi dati disponibili non avevano consentito di formulare attendibili ipotesi di identificazione del Pavlov.

Sul conto di Sulameinov Piotr veniva riferito che non risultavano note persone con tale nome. Risultavano soltanto alcuni nominativi con cognome simile (Suleimanov, Souleimanov, Suleimanov) di cui nessuno a nome Piotr (v. rapporto Reparto Operativo CC. del 02.04.93).

5. Le risultanze sulla flotta di superficie e subacquea.

E' emerso, però, attraverso il prospetto delle unità sovietiche presenti nel Mediterraneo il 27 giugno 80 - a suo tempo fornito dalla Marina Militare e di cui s'è già parlato - e l'analisi di esperti sempre della Marina, che in tutta l'area del Mediterraneo erano effettivamente presenti quattro unità

subacquee, e precisamente: una SSN classe Victor, una SSGN classe Echo II, una SS classe Tango e una SS classe Foxtrot. Il Victor era stimato nel Mediterraneo occidentale; l'Echo II nello Ionio - Canale di Sicilia; il Tango nel Canale di Sardegna; il Foxtrot nel Canale di Creta. Queste posizioni erano state stimate in base alle informazioni sulle posizioni precedenti e al comportamento abituale delle unità subacquee sovietiche. Le posizioni, certe e stimate, erano le seguenti: unità d'attacco a propulsione nucleare (SSN) classe Victor, segnalato per quel giorno in Mediterraneo, stava operando nell'Atlantico centro-settentrionale nell'ambito di una esercitazione aeronavale con la partecipazione delle portaeromobili "Kiev" e "Leningrad". La prima, usualmente di stanza nel Mediterraneo, stazza di maggiori dimensioni che la seconda, con armamento più potente, e dotato, oltre che degli elicotteri antisom KA-27 Helix, dei velivoli a decollo verticale YAK-38 Forger. Un sommergibile classe Victor era effettivamente entrato in Mediterraneo nel successivo mese di agosto.

Dalle unità presenti nel Mediterraneo, esclusivamente tre erano impegnate in attività in mare, mentre le rimanenti risultavano stazionate presso porti di paesi amici per lavori o rifornimento. In particolare: il sommergibile lanciamissili classe Echo II veniva stimato in attività di pattugliamento nel Mediterraneo centrale; il sommergibile convenzionale classe Tango veniva stimato in attività di pattugliamento nel canale di Sardegna; uno dei sommergibili convenzionali classe Foxtrot era localizzato a Sud delle isole di Creta.

L'SSGN classe Echo II, proveniente dalla flotta del Nord, era entrato nel Mediterraneo il 15.06.80 e ne uscirà il 23.07.80. Durante questa permanenza, il sommergibile aveva condotto una missione che non si è discostata dai tradizionali canoni di impiego osservati per questo tipo di unità. In particolare, secondo le valutazioni condotte: 15/19 giugno trasferimento verso il Mediterraneo centrale; 19 giugno/10 luglio: pattugliamento nel Mediterraneo centrale; 10/12 luglio: transito canale di Sicilia; 12/15 luglio: pattugliamento canale di Sardegna; 19/23 luglio: trasferimento verso Gibilterra per effettuare uscita dal Mediterraneo. Durante queste attività nel Mediterraneo, l'SSGN Echo II era stato localizzato soltanto due volte, precisamente: il 20 giugno probabile in 3728N - 01758E (Ionio meridionale), e il 12 luglio in 3825N - 01137E (canale di Sardegna).

Nel periodo 11-21 giugno 80 alcune unità di Sovmedflot hanno condotto una missione di monitoraggio della esercitazione multilaterale "Tridente 80" svolta nello Ionio con la partecipazione del CVBG USA "Saratoga". Considerando l'area di pattugliamento stimata dall'Echo II in

quel periodo, non si può escludere la possibilità che questa unità abbia partecipato alla sorveglianza della portaerei statunitense durante l'esercitazione. Inoltre è da evidenziare che i sottomarini classe Echo II (Velocità 20 nodi in superficie/24 nodi in immersione, profondità operativa massima 300 m, equipaggio 90-100 uomini) erano stati costruiti proprio con lo scopo di attaccare i gruppi di portaerei con missili antinave.

L'SSK classe Tango era entrato in Mediterraneo il 12.06.80 e ne era uscito il 19.12.80. Anche la missione di questa unità ha visto l'alternarsi del pattugliamento con la sosta in porti amici. Secondo le valutazioni condotte, il sommergibile nel periodo giugno-luglio 80 ha condotto la seguente attività: 12/16 giugno trasferimento nel Mediterraneo occidentale con direttrice Est, 16/20 giugno pattugliamento area isole Baleari, 21 giugno trasferimento verso canale di Sardegna, 22 giugno/13 luglio pattugliamento canale di Sardegna, 13/14 luglio trasferimento verso Hammamet, 15 luglio/5 agosto sosta ancoraggio Hammamet. Durante il periodo compreso fra il transito in ingresso dello stretto di Gibilterra e l'arrivo all'ancoraggio di Hammamet, non risultano disponibili localizzazioni dell'unità. L'SSK classe Foxtrot era entrato in Mediterraneo il 24 febbraio 80 e ne era uscito il 22 agosto del medesimo anno. Nei sei mesi di permanenza nel bacino l'unità aveva, come di consueto, alternato l'attività di pattugliamento e sorveglianza con soste presso gli ancoraggi e porti di Paesi amici. In particolare nel periodo giugno-luglio 80, il Foxtrot aveva svolto la seguente attività: 28 aprile/16 giugno sosta di manutenzione presso il porto siriano di Tartus, 16 giugno/12 luglio pattugliamento nel Mediterraneo orientale (area a Sud di Creta), 13 luglio/5 agosto pattugliamento nell'area a Sud-Est della Sicilia. Il 27 giugno l'unità era stata localizzata in posizione 3424N - 02315E (area a Sud di Creta).

Queste posizioni escluderebbero la possibilità di monitoraggio dell'area di interesse. In considerazione però del margine di incertezza delle stime, non si può nemmeno escludere che uno di tali sommergibili si trovasse nel Tirreno centro-meridionale il 27-28 giugno e potesse pertanto rilevare eventuali attività in corso. E' necessario perciò a questo punto esporre e valutare le capacità delle predette unità subacquee di comprendere e monitorizzare la situazione navale ed aerea a mezzo di sensori ottici, servizi elettroacustici, cioè idrofoni ed ecogoniometri, radar e radio di cui erano dotati quelle unità. I sensori ottici, costituiti da due periscopi, uno per la ricerca e uno per l'attacco, sono considerati i sensori più precisi del mezzo, in quanto forniscono il migliore apprezzamento della situazione esterna, consentendo di osservare navi di superficie con portate di 15-20km e velivoli a bassa quota con portate dimezzate a causa delle piccole dimensioni di questi obiettivi. I sensori elettroacustici - di cui l'idrofono era

considerato l'orecchio del sommergibile, in grado di riconoscere i bersagli grazie alla loro impronta sonora, e l'ecogoniometro, in grado di fornire la posizione (rilevamento e distanza) dei bersagli di superficie e subacquei - consentivano di seguire con continuità la sola situazione navale nelle immediate vicinanze dell'unità. Per quanto concerne i sensori elettromagnetici attivi ovvero i radar di scoperta, anche se essi consentivano di seguire la situazione navale ed aerea a bassa quota (per i velivoli limitatamente a 1500-2000 m dall'unità), ne veniva sconsigliato l'uso in quanto avrebbe dato modo alle unità nemiche di localizzare il sommergibile intercettando le emissioni elettromagnetiche della sua antenna, mentre i sensori elettromagnetici passivi cioè l'intercettazione di emissioni radar, avrebbero consentito di ricavare informazioni saltuarie sulla presenza di unità navali e di aerei di pattugliamento antisom con radar in emissione. In merito all'intercettazione passiva di emissioni elettromagnetiche i sommergibili (probabilmente limitatamente ai soli mezzi della classe Tango e Foxtrot) erano in grado di captare anche emissioni sulle bande di radio-comunicazioni UHF-VHF.

Quindi le unità subacquee sovietiche, eventualmente dislocate nel Tirreno meridionale, avevano capacità di comprendere e seguire la situazione navale entro 15km, mentre avevano capacità teorica di comprendere specifici eventi della situazione aerea entro 100/200km solo mediante la fortuita intercettazione di comunicazioni UHF/VHF. La comprensione delle fortuite intercettazioni sarebbe stata però molto più probabile mediante analisi a posteriori piuttosto che da ascolto diretto durante l'intercettazione.

Alla luce pertanto della presenza in Mediterraneo di unità della flotta sovietica , in particolare : la DA Kaschin 716 e la DD Kothin 527, ferme in porto a Tunisi, la FS Mirka 824 e FS Petya 833 alla fonda nel golfo di Susa, più altre minori negli stessi siti o altrove sempre nel Mediterraneo, in grado con i loro sistemi radar di aver registrato presenze di aerei nell'area del disastro, veniva richiesto alle autorità russe copia dei nastri radar registrati ed eventuali data reductions e trasposizioni grafiche degli stessi (v. rogatoria verso la Russia, 11.06.92).

6. Le rogatorie sul documento apparentemente USA e altri documenti sul disastro di Ustica.

Con rogatoria immediatamente successiva venivano invece richieste notizie ed eventuale trasmissione di un documento o rapporto riservatissimo apparentemente originato dal Quartier Generale delle Forze Armate Statunitensi in Europa, nel quale oltre a riconoscere la responsabilità di velivoli in esercitazione per l'incidente al DC9 Itavia, si disponeva che i piloti impegnati nelle esercitazioni aeree fossero in grado di distinguere un velivolo civile. Documento che, secondo notizie apparse successivamente, sarebbe stato opera di una falsificazione compiuta dai Servizi d'informazione e sicurezza sovietici, in particolare del KGB. (v. rogatoria verso la Russia, 19.06.92).

L'autorità rogata in risposta alle due rogatorie informava laconicamente, senza entrare nel merito, che "la Marina da guerra della Federazione russa non si trovava in possesso di materiale di controllo sulla radio localizzazione e la visuale dello spazio aereo che riguardava le circostanze del disastro dell'aeromobile DC9 Itavia" e che "negli archivi e nelle altre suddivisioni del Ministero della Sicurezza della Federazione russa non risultava alcuna informazione connessa alle circostanze del disastro dell'aereo DC9 Itavia" (v. rogatoria russa 11.06.92). Con missiva del 5 maggio 94 veniva comunicato, tra l'altro, che "negli archivi non erano state riscontrate informazioni relative alla "falsificazione" da parte dell'ex KGB dell'URSS".

7. Conclusioni.

A chiusura si deve dire che anche l'URSS e poi la Russia, cioè personaggi o centri dei suoi Servizi, si sono interessati al caso di Ustica. E si sono interessati principalmente con finalità di inquinamento o di canalizzazione di determinate interpretazioni dell'evento; a prescindere dal regime in auge e a dimostrazione che sovente, indipendentemente dalle cesure della storia, entità di intelligence e di interessi permangono. Il caso, come pure ammette Ivanov, non aveva determinato minaccia all'Unione Sovietica, ma comunque era stato seguito e si erano fatte congetture sulla matrice. Ivanov, che pure avendo prestato servizio nel GRU sovietico, continua a parlarne nella nuova Russia, sostenendo una tesi che chiama in causa gli Stati Uniti, ma ne attenua le colpe asserendo che si era trattato di infortunio nel corso di una esercitazione. Tutto poi era stato chiuso per proteggere la base di Metega e le sue capacità di monitoraggio satellitare sul Mediterraneo. Una serie quindi di messaggi diretti e indiretti.

In diversi parlano poi di documenti conservati in precisi archivi dei vecchi Servizi; ma di essi non si trova nemmeno l'ombra. Così come non si è trovato alcun riscontro alla forgery del documento del Quartier Generale della Forze Armate statunitensi. La continuità regna nei Servizi; dall'Ockrana zarista a quelli di costituzione bolscevica, a quelli odierni. Ed era facilmente prevedibile che non sarebbe mai uscito mezzo documento da quegli archivi.

Dai fatti si può però desumere che, se si fosse trattato di un cedimento, di un ordinario incidente aereo, od anche di un "semplice" attentato interno, di certo non vi sarebbe stata l'intromissione e lo sfruttamento di una, anche se ex, superpotenza.

* * * * *

CAPO 2°
Il MiG libico rinvenuto a Castelsilano.

TITOLO 1
I fatti.

Capitolo I
18 luglio 80 - Il rinvenimento.

1. Le prime testimonianze.

La vicenda del MiG23 precipitato in agro di Castelsilano è, tra le tante ad oggetto del presente procedimento, quella che ha sollevato più questioni, contrasti e soluzioni discordi, sul tempo di caduta dell'aeromobile e le ragioni del volo verso l'Italia, sulla sua nazionalità e su quella del pilota, sulla specie del velivolo, sulla descrizione e autopsia del cadavere, sulla presenza di stranieri nelle ricognizioni del relitto, sui rapporti con i libici.

In primo luogo il rinvenimento del velivolo. Esso - quello ufficiale, perché quel velivolo per certo non cadde quel giorno bensì in data precedente e dopo un più che probabile periodo di ricerche, fu di fatto rinvenuto e vigilato prima della data ufficiale, come emergerà nel corso della esposizione delle risultanze - avvenne il venerdì 18 luglio 80, a tre settimane dal disastro di Ustica in agro di Castelsilano come detto, nella località Colimiti, sulla Timpa delle Magare. Ed avvenne a causa di quanto visto e sentito da due testimoni del luogo, Carchidi Addolorata e Marano Francesco, entrambi escussi da PG nell'immediatezza, oltre che da ufficiali dell'Aeronautica Militare e dall'AG di Crotone e di Roma.

La prima, intenta a lavori domestici tra le 10.30 e le 11.00 sull'aia della propria fattoria, scorge un aereo che, provenendo dalla parte di Belvedere di Spinello - Cerenzia Vecchia, alla destra del luogo ove ella si trova, tiene una quota di volo molto bassa. Lo perde di vista nel tratto di fronte all'aia, giacché proprio in quella direzione v'è un'altura e della vegetazione. Si aspetta di rivederlo dall'altro lato e cioè alla sua sinistra, e alla sinistra dell'altura - questa descrizione, come quelle successive, meglio si comprenderà se s'avrà presente la planimetria in atti - ma invece sente uno scoppio o boato e vede levarsi delle fiamme che si propagano con rapidità. Decide di conseguenza di raggiungere Castelsilano, che è a qualche chilometro di distanza per avvisare del fatto, e vi si avvia a piedi. Durante il percorso incontra Marano Francesco, che possedendo delle terre nel luogo dell'incidente, stava raggiungendo la zona. Gli riferisce quanto ha visto e sentito e questi ritorna sui suoi passi per dare notizia del fatto. Secondo la Carchidi l'aereo era "normale", cioè non faceva nè fumo nè fiamme. Dopo circa tre quarti d'ora aveva notato un secondo aereo, che volava in senso contrario a quello notato dianzi. Il primo aereo prima di scomparire "faceva poco rumore" ovvero meno rumore di quello che notava di solito al passaggio di altri aerei (v. esame Carchidi Addolorata, PG 19.07.80).

La donna è stata sentita in seguito altre volte. Ha sostanzialmente confermato la sua narrazione. Ella non vede - questo particolare deve essere tenuto ben presente - cadere il velivolo da lei notato. Lo vede solo sparire e non riapparire oltre l'altura e quasi contemporaneamente ode una sorta di

scoppio. Dell'ora è sicura, perché usa un orologio da cucina collocato in questo vano che dà sull'aia. Quindi tra le 10.30 e le 11.00.

La testimonianza della Carchidi coincide con quella di Marano. Costui intorno alle 11.00, mentre è intento a dei lavori di muratura ad una costruzione di Castelsilano da cui si vede la contrada Colimiti, nota che in quella località si sta sviluppando un incendio. Poiché in essa vi possiede un fondo, con la sua autovettura vi si dirige e durante il percorso incontra la Carchidi, che gli dice che stava andando a Castelsilano per avvertire dell'incendio e della caduta dell'aereo. Prima di ritornare al paese, ha raggiunto il suo fondo, ha tentato di spengere l'incendio che aveva attaccato alcuni alberi, ma non è riuscito a causa del fuoco a vedere i resti d'aereo (v. esami Marano Francesco, PG 19.07.80 e 27.07.80).

Anche Marano appare sufficientemente certo sull'orario. Anche perché quando egli scorge l'incendio da Castelsilano deve essere passato qualche tempo dallo scoppio.

Altro teste nota un aereo, quasi in coincidenza o poco dopo l'avvistamento della Carchidi. Si tratta di Piccolo Giuseppe, pastore, anch'esso escusso più volte, dall'AM, da PG e da AG. Costui, mentre si trova con il suo gregge sul greto di un torrente, vede un velivolo che vola a bassa quota, tanto da sfiorare la collina posta a monte di un fondo denominato Ritri in agro di Cerenza. L'aereo ha volato normalmente sino a quando per evitare un costone ha virato di colpo. Sulla base di queste informazioni i Carabinieri di Crotone redigevano schizzo planimetrico, da cui risulta la direzione dell'aereo durante il volo "normale" e quella presa dopo la improvvisa virata. (v. esame Piccolo Giuseppe, PG 19.07.80). Precisava, questo teste, in ulteriori deposizioni che l'aereo dopo la virata era "ritornato indietro" verso Castelsilano. Dopo questa repentina manovra l'aereo era sparito alla vista del pastore. L'aereo era di piccole dimensioni ed "aveva il motore in funzione". Dopo la scomparsa il teste non aveva udito alcun boato nè visto fumo. Solo a distanza di tempo, quando è risalito a monte, aveva visto del fumo in zona Colimiti. L'aereo, specifica nell'ultima testimonianza, volava seguendo il corso del fiume Lesi, più precisamente costeggiandolo sulla sinistra, sino quasi ad urtare un costone chiamato Trippitiu che sta sulla sinistra del fiume; aveva virato sulla destra, girando attorno all'altura su cui si trova Cerenza Vecchia ed era ritornato in direzione di Castelsilano - sulla base di questi ulteriori dettagli è stata redatta dai Carabinieri nuova planimetria -; precisa anche che l'aereo, dopo la brevissima scomparsa dietro l'altura, era poi riapparso a quota più alta.

Il fatto era successo intorno alle 11.00, perché a quell'ora egli era solito portare il suo gregge all'abbeverata al torrente.(v. esami Piccolo Giuseppe, GI 27.07.80, 01.04.87 e 08.10.90).

Pure Piccolo sembra sicuro dell'orario, che coincide con quello di Marano e con quello, al massimo, della Carchidi. Ci si sofferma su tale questione, perché nel tempo l'ora del fatto, ma più precisamente si deve dire dello scoppio, dell'incendio e delle evoluzioni dell'aereo che scompare, secondo i primi, ed unici individuati testimoni oculari, appare fissarsi al massimo alle 11.00 se non nei minuti precedenti. Al contrario di quello che vorrebbe accreditarsi, in seguito si vedrà come, quale orario ufficiale, ad un quarto d'ora dopo, tra 11.14 e 11.16.

La notizia corre attraverso i diversi abitanti di Castelsilano: Amantea Pietro, Spina Giovanni, Durante Francesco, Brisinda Francesco sindaco del paese, (che peraltro aveva udito un boato intorno alle 11.00, ma non vi aveva dato peso, giacché rumori simili si sentivano spesso al passaggio di aerei), e dal sindaco ai Carabinieri. Ed in effetti la notizia perviene all'Arma, secondo quanto risulta dal rapporto del Nucleo Operativo del Reparto Operativo di Catanzaro, alle 14.15. È il sindaco di Castelsilano, Brisinda Francesco, che informa telefonicamente l'appuntato Consalvo Giuseppe - comandante interinale della Stazione di Caccuri, territorialmente competente sul luogo dell'evento - che poco prima in una località prossima al centro abitato di Castelsilano si era sviluppato un incendio cagionato dalla caduta di un aereo.

L'appuntato, dopo aver immediatamente informato il suo superiore diretto, il maresciallo Cottone Gaetano, comandante interinale della Compagnia di Cirò Marina, s'è recato sul luogo con il Carabiniere Ferrara Gennaro ed ha accertato che in località Colimiti era precipitato un aereo e che il relitto si trovava in un profondo burrone. Ha altresì accertato che sul luogo si era sviluppato un incendio che aveva bruciato sterpaglie e qualche albero. Ha appreso da alcuni che avevano domato le fiamme ed erano discesi nel burrone, che nei pressi dell'aereo giaceva un cadavere sfigurato e mutilato.

Poco dopo erano sopraggiunti il vice pretore onorario della Pretura di Savelli, competente per territorio, l'avvocato Ruggiero Michele, e l'ufficiale sanitario di Castelsilano, il dottor Scalise Francesco, che con il maresciallo Raimondi Salvatore, comandante della Squadra di PG di Crotona, che li aveva preceduti, riuscivano a raggiungere, superando le difficoltà poste dalla pendenza del burrone, il luogo ove si trovavano il cadavere ed alcuni resti del velivolo.

Qui deve notarsi una prima stranezza. Sul luogo come AG si reca un vice Pretore onorario. Nessuno si premura di avvisare la Procura competente. In effetti anche a prima vista si poteva notare che si trattava di incidente a velivolo militare e se, come si poteva e doveva, si fosse accertato – erano passate diverse ore dalla prima notizia e l'ispezione del cadavere ha inizio alle 17.00 – o si fosse semplicemente presunto sulla base del fatto che non v'erano notizie di scomparse di velivoli italiani o alleati, se ne sarebbe potuto dedurre che si trattava di un militare ostile e quindi di una penetrazione nel nostro spazio aereo. Fatto del genere avrebbe certo imposto la presenza della Procura, che a sua volta sarebbe stata assistita da un medico legale, e non come il vice pretore dal medico condotto. Le indagini avrebbero di certo preso altro avvio.

In successione erano poi arrivati sul luogo il capitano Inzolia Vincenzo, comandante della Compagnia di Crotona, il maresciallo Cottone già detto, il maggiore Di Monte Rocco, comandante interinale del Gruppo di Catanzaro, oltre che squadre di militari dell'Arma, i Vigili del Fuoco di Crotona ed alcuni ufficiali dell'Aeronautica Militare.

Altra stranezza la presenza del capitano Inzolia. Costui non aveva alcuna competenza territoriale sul luogo del fatto, che cadeva in quello della Compagnia di Cirò Marina. Il suo superiore, il colonnello Livi, comandante della Legione – che poi transiterà al S.I.S.MI – s'è giustificato asserendo di aver inviato Inzolia, perché il comandante della Compagnia competente impedito per ferie o altra ragione.

Inzolia è l'ufficiale che la notte del 27 giugno precedente – com'è scritto in altra parte – si informa del DC9 Itavia. Senza alcuna ragione apparente. A bordo non c'erano persone provenienti da Crotona o dal suo territorio o comunque ad esso legate. L'incidente era avvenuto in pieno Tirreno e solo poche ore prima. Nessuno era a conoscenza delle sue circostanze. Lo stesso Inzolia infatti non sa addurre alcuna giustificazione al suo interessamento.

2. Il sopralluogo.

Con il sopralluogo s'accertava che la zona di caduta dell'aereo era ricompresa tra la Timpa delle Magare e il margine destro della fiumara detta di S.Marco; il margine della fiumara ed il costone della Timpa erano disseminati di rottami; il cadavere, di sesso maschile dall'apparente età di 25-30 anni, era a mezza costa; a circa 60 metri verso la fiumara vi erano tre

grossi tronconi di aereo; questo velivolo, secondo ufficiali dell'Aeronautica, era un MiG23 monoposto delle Forze Armate libiche.

Nel verbale di sopralluogo – allegato al successivo rapporto del 25 luglio – si specificava che i tre tronconi erano costituiti rispettivamente dal motore, dalla coda e dal reattore; che sui resti dell'aereo era possibile rilevare la mimetizzazione nei colori verde, marrone e giallo paglierino; che sull'impennaggio di coda era dipinto un rettangolo pieno di colore verde, mentre sull'ala, nella parte medio superiore, v'era un cerchio pieno anch'esso di colore verde; che sulla coda v'era scritto il nr.6950. Quanto al cadavere esso giaceva supino – ma nel verbale d'ispezione si dirà bocconi – su una pietraia in forte pendenza con la testa a monte, con le cinghie del paracadute legate al corpo. A circa un metro i resti di un apparente seggiolino. Poco più in alto un sasso intriso di sangue misto a materia cerebrale. Non si notavano rilevanti quantità o rigagnoli di sostanze ematiche. Il cadavere, oltre a quanto già descritto in rapporto, appariva di colorito scuro, corporatura robusta, di lunghezza su 1,75, con capelli ondulati e baffi neri; l'iride era di colore castano scuro; il bulbo dell'occhio sinistro era fuori dell'orbita; la testa aveva subito la completa asportazione traumatica della calotta cranica e la frantumazione delle ossa facciali. Indosso aveva una tuta da pilota di colore grigio scuro, lacerata in più parti; non calzava scarpe; non portava distintivi né altri segni di identificazione. Poco distante da esso sul lato destro in alto v'era uno zainetto di tela rigida di colore grigio, rassomigliante ad una cassetta di pronto soccorso; a valle, sempre poco distante dal cadavere, un casco per pilota di colore nero, intriso di sangue.

Alle 17.00 di quello stesso 18 luglio, il vice pretore di Savelli procede con l'ufficiale sanitario alla descrizione e ricognizione del cadavere, ponendo al perito i quesiti sulla causa e l'epoca della morte. Nel relativo verbale si legge che il cadavere (di sesso maschile e dell'apparente età di 25 anni) giace bocconi con le braccia aperte e le gambe divaricate – e quindi mosso rispetto al rapporto CC. ove si diceva supino e rispetto alle fotografie ove le braccia non appaiono aperte – è di colore scuro ma di razza bianca, ha i capelli ondulati neri crespati – probabilmente s'intendeva crespi; nudi – corti. Indossa una tuta color avion... scarponi a gambaleto... nonché parte di tela da paracadute... . Si legge altresì che vi sono un elmetto da aviatore con scritta in lingua straniera ed un "vetrino" anch'esso con scritta in lingua straniera. Dopo aver descritto lo stato del cadavere – che presenta lo schiacciamento di tutte le ossa craniche con fuoriuscita di materiale cerebrale, e fratture varie ed esposte con brandelli di carne in tutte le parti del corpo – il perito afferma che esso si trova "in incipiente stato di

decomposizione, tanto da consigliare l'immediato seppellimento per spapolamento delle viscere addominali". Quindi risponde ai quesiti, dichiarando che "la morte è da attribuire a frattura cranica conseguente ad urto violento contro corpo contundente duro" e "la stessa è avvenuta presumibilmente verso le ore 11.30 circa di oggi 18.07.80".

Come si vede, anche il medico aderisce all'orario delle 11.30, che sinora non era mai apparso.

Il seguente 19 il vice pretore rilascia nulla osta al seppellimento di quella salma, allo stato non identificata.

3. L'autopsia del pilota.

Il 22 luglio il capo di Gabinetto del Ministro della Difesa, il già noto generale di Squadra Aerea Mario De Paolis, chiede alla Legione Carabinieri di Catanzaro di "interessare la locale Procura competente al fine di considerare la possibilità di sottoporre ad autopsia la salma del pilota".

Si vedrà poi, dopo il sequestro di documentazione presso i generali che vi presero parte, come si giunse in sede di riunioni al Ministero della Difesa a queste determinazioni, in particolare sull'autopsia della salma del pilota.

La richiesta è trasmessa il giorno stesso al procuratore di Crotona e quell'ufficio, sempre il 22, dispone l'autopsia del cadavere, nominando periti i professori Erasmo Rondanelli primario patologo, e Anselmo Zurlo primario di medicina legale e cardiologo, entrambi dell'ospedale civile di Crotona, e fissando per le operazioni peritali l'indomani 23 luglio nella camera mortuaria del cimitero di Castelsilano.

In effetti appare del tutto inconsueto che un atto di tale rilievo sia stato compiuto su sollecitazione della Forza Armata e non d'iniziativa, specie se si considera che a quel giorno si sapeva con certezza che quel velivolo era libico e quindi incontrovertibile la penetrazione nei nostri cieli. Come inconsueta appare la celerità nell'adesione alla "richiesta" e nell'esecuzione della autopsia. Sui motivi dell'AM alla formulazione di tale "richiesta" più oltre quando si sarà accertato come si mosse in quel tempo lo SMA. Certo è, comunque siano andate le cose, che lo Stato Maggiore aveva bisogno di dati sicuri su quella salma, a partire dalla sua razza e dalla causa di morte, o che comunque apparissero ufficiali. E queste esigenze di certo non potevano essere soddisfatte dalla striminzita ispezione di quella vice Pretura.

Quel medesimo giorno la Procura della Repubblica di Roma chiede, nell'ambito dell'inchiesta concernente il disastro aviatorio del DC9 del 27 giugno precedente, alla stessa Procura di Crotona ogni utile notizia sulla caduta del MiG23, le conclusioni dei periti in merito all'esame autoptico del pilota, con specifico riferimento alle cause delle lesioni riportate, ed un rapporto dettagliato sulla vicenda.

Qui non appare il tramite della notizia dell'autopsia; non si riesce a capire come la Procura di Roma sia venuta a conoscenza in tempo reale della disposta autopsia. Di rilievo invece appare l'interesse a un fatto avvenuto a tre settimane dal disastro del DC9 e in zona distante dall'area d'inabissamento del velivolo civile, senza che emergesse in atti alcun dato di collegamento tra i due eventi.

La perizia viene compiuta come disposto il 23 luglio 80. Si accerta che il cadavere presenta ampie mutilazioni traumatiche; sfondamento e distruzione del capo e del massiccio facciale; amputazione e distruzione degli arti superiore ed inferiore di sinistra, numerose fratture a carico della colonna vertebrale, delle prime otto coste bilateralmente, del bacino e degli arti inferiori. Si accerta anche che l'encefalo è pressoché totalmente assente e che il prepuzio è circonciso. I due periti poi scrivono che il cadavere si trova in avanzato stato di decomposizione con necrosi gassosa e presenza di numerosi nidi di vermi.

In un momento successivo, probabilmente coincidente che con la rilettura e la sottoscrizione di quel verbale – identici appaiono gli inchiostri – sono apposte al dattiloscritto diverse correzioni a mano. Oltre quelle concernenti errori di dattiloscrittura, due sono significative: l'“avanzato” attribuito allo stato di decomposizione viene corretto in “avanzatissimo”; “vermi” viene corretto in “larve”.

Queste correzioni sono significative. I periti sono rimasti colpiti dallo stato di decomposizione. Essi non dovrebbero essere nuovi ad esami di questi stati. Se, come si vedrà, sono periti di fiducia della Procura, spesso saranno stati chiamati ad autopsie di uccisi rinvenuti nelle campagne o di riesumati. Non dovrebbero perciò essere impreparati sul fenomeno della decomposizione. Essi a un primo giudizio già scrivono avanzato, cioè più progredito che nella norma per un corpo a cinque giorni dalla morte – d'altra parte anche il medico condotto dell'ispezione, ad appena sei ore dall'asserito decesso aveva notato, e s'era ritenuto in dovere di scriverlo, un incipiente stato di decomposizione.

La particolare decomposizione cioè, particolare è ovvio rispetto alle ore o ai giorni dalla morte, colpisce e viene verbalizzata. Ma nei due periti della Procura avviene addirittura che essi correggano la prima

verbalizzazione. La prima stesura, “avanzato”, viene modificata in “avanzatissimo”. I due sono immediatamente ritornati sul loro primo giudizio, perché presi dai dubbi derivanti dalle loro osservazioni e particolarmente impressionati da quello stato di decomposizione. Proprio quell’immediato giudizio e quell’altrettanta immediata correzione – di sicuro prima della firma, perché l’inchiostro è sempre lo stesso – fa giustizia di quelle voci, certamente calunniose che hanno attribuito il ripensamento a legami di amicizia tra il prof.Zurlo e l’ing.Davanzali dell’Itavia. E proprio quello scrupolo e la volontà di adempiere all’incarico della Procura li indurrà a redigere il supplemento di perizia di cui si dirà più oltre.

La sezione del cadavere quindi accerta cuore e reni di volume inferiore alla norma, e miocardio assottigliato specie a carico della parete ventricolare sinistra.

Infine così i periti rispondono ai quattro quesiti loro posti dal magistrato inquirente: “1. Anamnesticamente la morte si può far risalire a cinque giorni prima e cioè al venerdì 18 luglio 80 e la causa della morte è verosimilmente da attribuirsi alle gravi lesioni traumatiche riportate; 2. Non esistono elementi che possono indurre ad ipotizzare una morte precedente alla caduta dell’aereo; 3. Pur non osservandosi a carico del cuore lesioni di tipo infartuale è da sottolineare le ridotte dimensioni del cuore stesso e il diminuito spessore del miocardio. Per l’assenza dell’encefalo e per le condizioni generali del cadavere non è possibile indagare su lesioni tipo ictus cerebrale, anossia o altra patologia non traumatica; 4. Il cadavere appartiene a soggetto di sesso maschile dell’apparente età di circa 30 anni dell’altezza di circa mt.1,80 di razza bianca con caratteristiche indo-europee, che per caratteri peculiari possono essere riferibili a razza araba mediterranea. Le condizioni generali del cadavere non permettono di dare una valutazione sulle condizioni psico-fisiche generali prima della morte”.

Questa autopsia darà luogo a innumerevoli questioni, e non di rado la si criticherà come se fosse stata scritta da incompetenti – a dir il vero le critiche maggiori saranno rivolte a quel supplemento non ritrovato con il quale si retrodatava la morte. Qui si deve dire che essa non fu compiuta da medici generici ma da due primari, l’uno patologo l’altro medico legale cardiologo, particolarmente esperti perché periti di quella Procura, che per essere in area ad alta presenza di criminalità organizzata e non, sarà dovuta ricorrere sovente ai loro servizi.

A questa autopsia partecipano, oltre ovviamente il Pubblico Ministero che l’ha disposta ed i due periti, il già menzionato dottor Scalise quale ufficiale sanitario, l’assistente dei periti Scerra Ercole, il maresciallo dei Carabinieri Lo Giacco Giuseppe, altri militari dell’Arma ed altri ancora non

identificati. Non tutti sono rimasti per l'intera durata dell'atto nella saletta, di anguste dimensioni e già invasa dai miasmi del cadavere; la maggior parte entrava, restava per brevissimo tempo ed usciva, alcuni partecipavano sostando all'ingresso o nei pressi.

Al proposito si deve dire che di tutte queste presenze e andirivieni non v'è traccia nel verbale dell'atto. Indipendentemente dalle omissioni che possono essersi verificate in una situazione di confusione e quasi di calca in un locale angusto, di certo vi erano dei fotografi di cui nulla si sa; ovvero si sa che non erano dei Carabinieri. Ma di questo oltre. Qui bisogna rilevare che c'erano "altri non identificati". In effetti rilevanti erano gli interessi su quella autopsia. E non può assolutamente escludersi – ma più approfonditamente oltre – che vi fossero militari, diversi da quelli di PG, dei Carabinieri, dell'AM, dei Servizi.

L'ufficiale sanitario Scalise ricorda che dovettero usare le maschere a causa dell'eccessivo fetore, che il cadavere era gonfio, alterato nell'aspetto, in stato di colliquazione, che presentava larve di decomposizione visibili ad occhio nudo e raggruppate nella zona degli organi genitali. Ricorda, in particolare sull'autopsia, che la pelle delle mani, quando i periti provvidero al prelievo, si sfilò "come un guanto".

Questo teste ricorda anche le vicende relative alla preparazione della salma, cui egli dovette provvedere come ufficiale sanitario. Il giorno precedente l'autopsia era stato abbattuto alla sua presenza il muretto del loculo. In quella occasione tutti i presenti dovettero allontanarsi per il cattivo odore. Solo dopo qualche tempo era stato possibile trasportare la cassa alla camera mortuaria del cimitero, e dopo che era stata scoperchiata dallo stesso Scalise s'era notato che la salma era in stato di colliquazione. Sempre Scalise precisa che la cassa era in semplice legno giacchè in quel paese, essendo consueta l'inumazione, non vi era disponibilità di casse di zinco – ma tale affermazione è contraddetta dalla presenza della costruzione per loculi fuori terra. Ricorda infine anche che qualcuno, dopo la ricognizione la sera del 18, aveva proposto di congelare la salma ove fosse stato necessario portarla a Crotone, ma quel suggerimento era stato superato da una disposizione, non si sa data da chi, di seppellire la salma a Castelsilano.

Di somma importanza questa testimonianza dello Scalise il quale sempre rileva la anormalità del cadavere. In sede di ispezione, lo si è visto, ne aveva già notato l'incipiente stato di decomposizione, al punto tale da temere che divenisse intrasportabile e da consigliare l'AG per l'immediato seppellimento. Ma contemporaneamente attesta che si presentava "fresco" e che nei pressi vi erano altre parti, come un bulbo oculare e un piede anch'essi "freschi". (v. esame Scalise Francesco, GI 12.12.86 e segg.).

Anche i due periti hanno reso dichiarazioni sulle modalità di svolgimento della perizia. Il prof. Rondanelli conferma che la cute delle mani si sfilava a mo' di guanto per la colliquazione quasi totale dei tessuti sottocutanei, cosicché era stato possibile consegnare la cute di più dita di entrambe le mani per gli esami dattiloscopici. Ricorda anche che i vari organi via via che venivano esaminati, erano fotografati da un sottufficiale dei Carabinieri presente all'autopsia. Precisa che egli stesso provvedeva a sollevare con le pinze quegli organi di volta in volta per consentirne la ripresa fotografica. Il carabiniere che compiva queste operazioni non era, secondo le sue conoscenze, del Reparto di Crotona. Era aiutato da un collega. Il professore non è sicuro se fossero o meno militari dell'Arma; li ritiene tali perché ad ogni sua autopsia erano sempre presenti sottufficiali dei Carabinieri. I due scattarono una ventina di fotografie con una macchina professionale che conservavano in una sorta di custodia con obiettivi ed altro materiale fotografico. Nella sala non v'era illuminazione elettrica, ma durante il tempo dell'autopsia vi era stata forte illuminazione solare. Colui che scattava le fotografie appariva particolarmente esperto di documentazione anatomica, giacché usava una terminologia appropriata sulle varie parti del cadavere (v. esami Rondanelli Erasmo, GI 06.11.86, 02.08.88, 01.03.91).

Sostanzialmente concorde su questi punti l'altro perito, che in merito è stato a lungo escusso dinanzi alla Commissione Stragi. (v. audizione Commissione Stragi Zurlo Anselmo, 26.07.89).

Anche l'assistente Scerra conferma le fasi dell'autopsia, in particolare quella delle fotografie; anzi su alcuni punti appare più preciso dei due periti. Fu usato anche il flash, riferisce; anche lui ha mostrato le varie parti del corpo che dovevano essere fotografate, tenendole a seconda della necessità con le pinze o con le mani ed usando un foglio di garza per evitare che al contatto con i guanti di plastica potessero scivolare. Ritiene che siano state fatte anche fotografie dell'intera salma. Non ricorda chi fossero i fotografi, ma afferma che in genere quando quei professori facevano con lui delle autopsie, erano sempre assistiti dai Carabinieri. Ricorda che non si poté iniziare l'autopsia sino a quando non giunse, con un elicottero "un pezzo grosso" in divisa, probabilmente un generale o un colonnello (v. esame Scerra Ercole, GI 15.03.91).

Da queste testimonianze emerge una circostanza di rilievo. Durante l'autopsia furono scattate numerose fotografie. Dell'intera salma come di singoli organi. Con il flash e l'ausilio di attrezzatura tecnica. Queste fotografie non sono state mai più rinvenute. Di certo non sono state scattate dai Carabinieri, nè di Crotona nè di Catanzaro, come emergerà dalle loro

testimonianze. Gli operatori fotografici non sono stati riconosciuti dai periti, i quali ben conoscevano i Carabinieri che in genere li seguivano nelle ispezioni e nelle autopsie. Nessuno dei partecipi all'autopsia, almeno quelli di cui si è a conoscenza, ha saputo dire chi fossero i fotografi. La presenza del S.I.S.MI non è provata; è perciò probabile che si trattasse di uomini del Servizio dell'AM. Sta di fatto che l'occultamento o la distruzione di queste riprese fotografiche ha sottratto all'inchiesta una prova preziosa, se non l'unica, del reale stato di quel cadavere, che avrebbe impedito le polemiche e le incertezze che sono seguite a quell'autopsia. Si sarebbe potuto rilevare la situazione di decomposizione dell'intera salma, come dei singoli organi che venivano prelevati con pinze e garze e fotografati al flash. Ma una mano tempestiva ha impedito queste verifiche.

Dalle dichiarazioni suddette anche un altro atto di rilievo: che le operazioni peritali subirono ritardo a causa dell'attesa di un "pezzo grosso" senza il quale non si poteva iniziare. "Pezzo grosso" che ovviamente non compare nel verbale, ma che sicuramente avrà visto, presenziato ed osservato; altrimenti non ci sarebbe stata ragione di attenderlo. "Pezzo grosso" che sicuramente era un militare; un colonnello se non addirittura un generale. "Pezzo grosso" che con sicurezza non è del luogo – se così fosse stato, forse non sarebbe stato nemmeno definito "grosso" – perché si muove in elicottero, prelevato con tale mezzo da Crotone o Lamezia, ove era giunto da Roma. Più in là si tenterà di dare un nome a questa persona, il cui potere, e l'interesse all'atto, è tale da ritardare persino l'attività dell'AG.

Il maresciallo Lo Giacco, già menzionato sopra, che pure prese parte all'autopsia, afferma di non avere scattato fotografie. Il sottufficiale ricorda anche di aver portato l'occorrente per il rilievo delle impronte, giacché s'era sparsa la notizia che il velivolo fosse stato pilotato dal terrorista Carlos, e di averle rilevate appoggiando la pelle asportata sui propri polpastrelli. Dopo quella operazione aveva gettato la pelle usata di nuovo nella bara (v. esame Lo Giacco Domenico, GI 18.03.91).

L'altro sottufficiale, all'epoca presso il Nucleo Operativo del Gruppo di Catanzaro con mansioni di addetto ai rilievi tecnici, il brigadiere Cisaria Gaetano, che pure ammette di avere compiuto le riprese fotografiche del giorno del rinvenimento del velivolo e del cadavere – ma nessuna a colori – afferma di non aver partecipato alle operazioni autoptiche (v. esame Cisaria Gaetano, GI 18.03.91).

L'altro sottufficiale comandante interinale all'epoca del detto Nucleo, il maresciallo Casalino Salvatore, afferma di essere stato in ferie quell'anno dal 2 luglio al 3 agosto (v. esame Casalino Salvatore, GI 18.03.91).

Ai periti fu detto dall'Ufficio di non prelevare organi e non procedere ad esami istologici, e di concludere velocemente le operazioni perché per le 13.30 presso l'ospedale di Crotona, era previsto un appuntamento telefonico con "Roma", al fine di comunicare immediatamente i risultati dell'atto. Fu detto anche, subito dopo il compimento dell'autopsia, che era necessario procedere immediatamente alla stesura della relazione scritta.

Per questa ragione e per il collegamento telefonico con Roma i due furono subito accompagnati all'ospedale civile di Crotona. Qui mentre si trovavano nel reparto di Medicina Patologica con il procuratore della Repubblica, il suo segretario, e la segretaria del prof. Rondanelli, il magistrato specificò che la telefonata sarebbe stata fatta da un ufficiale di un Ministero, interessato "con una certa urgenza" alle risultanze dell'esame autoptico.

Di lì a poco, tra le 13.00 e le 13.30, infatti giunse una telefonata da Roma, e all'ufficiale all'altro capo rispose personalmente il Rondanelli. L'ufficiale pose una serie di quesiti in modo quasi automatico, apparentemente "su di una falsariga di schema già prefissato", diversi dei quali non coincidenti con quelli del Giudice. Rondanelli rispose dettando le osservazioni del collegio; ad alcuni come quelli relativi al ritrovamento del cadavere, non poté però rispondere, perché non afferenti al caso.

Subito dopo questa telefonata, verso le 13.30 i due periti compilarono le risposte ai quesiti giudiziari, dettandole al segretario del magistrato, che ne curò la dattiloscrittura con la macchina dell'ospedale. All'esito sottoscrissero la relazione e la consegnarono all'ufficio del Pubblico Ministero che era rimasto nel reparto dell'ospedale.

Quindi ai periti furono date delle precise indicazioni: di non prelevare organi, di non procedere ad esami istologici, di concludere entro le 13.30 di quello stesso giorno. Poiché non vi sono verbalizzazione in tal senso e poiché tra i tanti difetti dell'amministrazione della giustizia non vi è quello della fretta, si deve presumere che queste indicazioni – vere e proprie direttive – venissero da persone diverse dall'AG. D'altra parte l'appuntamento per le 13.30 era con un ufficiale al Ministero. L'interesse palesemente era dell'AM. A tal punto interessata, che sottopone attraverso l'interlocutore a Roma i periti a un questionario molto più vasto e dettagliato di quello peritale.

4. La memoria aggiuntiva dei periti.

Subito dopo la consegna i due professori ebbero delle perplessità sull'epoca della morte e discussero della questione anche nel pomeriggio. Appariva ai periti che alcuni segni tanatologici non consentissero di far risalire la morte a soli cinque giorni prima, ma imponessero di retrodatarla ad epoca più remota. In particolare la massa cerebrale, la milza, i polmoni, il fegato, che erano stati trovati in stato di colliquazione; i polmoni che si erano sfilacciati; il fegato collassato, e la milza ridotta a sacchetto contenente liquame, come liquame era la massa cerebrale; le surrenali ed il pancreas che erano scomparsi per necrosi colliquativa. La presenza poi di numerose larve non solo nella zona inguinale, ma anche nella zona sottocutanea del torace in coincidenza dell'area delle ferite. La distruzione infine dei tessuti sottocutanei della cute delle mani, che aveva consentito lo "sfilacciamento a mo' di guanto" della pelle.

I due dopo aver consultato anche dei testi specialistici decisero di redigere un supplemento alla perizia già consegnata nella tarda mattinata. La sera stessa Rondanelli subito dopo la discussione con Zurlo e dopo che questi aveva lasciato il reparto, scrisse la bozza del supplemento, riservandosi di farla battere a macchina dalla sua segretaria l'indomani mattina e consegnarla alla Procura dopo la firma di Zurlo.

La dattilografia fu compiuta con ogni probabilità dalla Brasacchio, che ricorda di aver sempre battuto a macchina tutte le relazioni di Rondanelli per la Procura, anche se egli non ricorda in particolare questo supplemento. Questo documento fu letto e firmato da Zurlo nella prima mattinata del 24 e consegnato intorno alle 11.00 da Rondanelli alla segreteria della Procura, anche se questi non ricorda con esattezza in quale stanza e a quale impiegato. Essa era composta da due fogli e lo scritto occupava una pagina e mezza; aveva come titolo "Memoria aggiuntiva alla perizia autoptica eseguita in data 23 luglio 1980". Vi veniva puntualizzato che il processo di decomposizione del cadavere segue tappe precise, per cui dapprima sono aggrediti gli organi a più alto contenuto di enzimi – pancreas e milza – e successivamente gli altri, quali i polmoni e i tessuti molli sottocutanei. In conclusione vi si affermava che la morte doveva essere retrodatata ad almeno quindici giorni prima dell'autopsia.

Molto s'è dibattuto su questa memoria. E non pochi hanno sostenuto che si trattasse di una mera invenzione dei periti. Una volta escluso il sospetto basato sul rapporto tra Zurlo e Davanzali, ci si è chiesti quali potessero essere le ragioni che avrebbero dovuto indurre i due periti a porre in essere tale simulazione e non se ne sono trovate di consistenti. Ma v'è un fatto che deve invece indurre a ritenere che non mentano. Il supplemento è stato redatto e depositato nell'immediatezza. Altrettanto celermente deve

essersi diffuso il suo contenuto. Al punto tale da determinare l'altrettanto immediata missione del maggiore Simini a Crotone, giacché i periti, affermano, furono convocati a ventiquattr'ore dal deposito del supplemento. Non può esservi altra ragione a questa missione. Il "Ministero", con ogni probabilità lo stesso Simini o personale del suo ufficio avevano interrogato e dettagliatamente i periti. Ad appena due giorni di distanza una missione speciale, in aereo, di poche ore, per interrogare le stesse persone, d'urgenza di pomeriggio con poco tempo a disposizione, per la chiusura al tramonto dell'aeroporto. L'urgenza doveva essere massima. E proprio per queste ragioni non poteva essersi determinata, se non vi fossero state novità rispetto al colloquio del 23. Non solo: novità di rilievo, perché se ve ne fossero state di poco conto, non vi sarebbe stato motivo di organizzare una missione a tamburo battente, e con mezzo aereo. Novità di rilievo poteva essere solo il supplemento con le nuove conclusioni e cioè che la morte di quel pilota dovesse essere retrodatata di quindici – venti giorni. E che la novità fosse questa è validamente confermata dalle nuove domande di Simini, come si vedrà, che verteranno essenzialmente sulle caratteristiche del sangue riprodotto in fotografie e cioè sulla data della morte.

5. La convocazione dei periti da parte del capitano Inzolia.

A distanza di poco più di ventiquattro ore dal deposito di quella memoria aggiuntiva nella segreteria della Procura i due periti furono convocati dal capitano Inzolia nella sede della Compagnia dei Carabinieri di Crotone. Rondanelli ritiene che la telefonata sia avvenuta di pomeriggio, perché rispose che avrebbe raggiunto la caserma subito dopo aver sbrigato degli impegni urgenti in ospedale prima di ritirarsi a casa la sera. Così come fece. In caserma si incontrò con una persona in abito chiaro. Zurlo ricorda di essere stato convocato da Inzolia e di essere andato alla caserma dietro le pressioni di costui che aveva fatto presente, alla sua risposta di non poter andare, che l'ufficiale che voleva vederlo era giunto appositamente in aereo da Roma e che sempre in aereo quella stessa sera doveva ritornare a Roma. Anche lui ricorda che l'uomo indossava un abito bianco, forse una divisa estiva. I due periti incontrarono separatamente questa persona, giacché raggiunsero la caserma in orari differenti. La persona giunta da Roma, che appariva un ufficiale medico dell'Aeronautica, chiese chiarimenti sullo stato di conservazione della salma, come se avesse avuto conoscenza del supplemento di perizia presentato dopo il primo verbale e quindi come se

fosse a conoscenza dei dubbi che erano sopraggiunti dopo il deposito della prima perizia. Di fronte alle perplessità di Zurlo gli esibì una foto a colori tipo polaroid del cadavere, nella quale si notava il colore vermiglio del sangue fuoriuscito dalla salma che bagnava il terreno sottostante. Il particolare del colore avrebbe deposto secondo l'ufficiale a favore della tesi della morte recentissima del pilota. Sempre secondo l'ufficiale quella fotografia era stata scattata al momento del ritrovamento del cadavere. Zurlo obiettò, affermando che anche se la fotografia era stata scattata di certo all'atto del ritrovamento del corpo, nulla provava che il rinvenimento era avvenuto cinque giorni prima dell'esecuzione della perizia necroscopica, cioè nulla provava la data in cui la fotografia era stata eseguita. L'ufficiale sorrise a tale osservazione e l'incontro ebbe termine.

Inzolia non ricorda assolutamente l'episodio; non ricorda la convocazione in caserma dei due periti, non ricorda ufficiali venuti appositamente da Roma in aereo, che sarebbero ripartiti subito dopo l'incontro con i due professori; non ricorda esibizioni di polaroid nel suo ufficio; non ricorda alcun signore vestito di bianco; non ritiene che esistano divise bianche nelle forze di Polizia.

Questo atteggiamento dell'Inzolia è particolarmente grave. Egli palesemente intende cancellare il ricordo del fatto, di cui è l'unico testimone. In effetti mai si sarebbe potuti arrivare alla identificazione dell'ufficiale, se non si fosse trovata quasi casualmente documentazione su quella missione. E ne sarebbe derivato un ulteriore motivo di aggressione alla credibilità dei periti, sostenitori di una convocazione e di un incontro, assolutamente non provati.

6. La missione del maggiore Simini.

Nella documentazione trasmessa a questa AG dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica in data 15 novembre 89 sono stati ritrovati invece gli atti della missione in questione. Si trattava in una missione nazionale di un giorno, per il maggiore CSA Giuseppe Simini, il 25 luglio 80, a mezzo di velivolo militare e con finalità di acquisizione di dati tecnici. La missione a Crotone durò dalle 18.30 alle 20.45 di quel 25 luglio, e di essa il predetto maggiore redasse dettagliata ed accurata relazione, di gran lunga più precisa e ricca di dati degli atti giudiziari.

Il maggiore vi elencava dapprima le persone contattate e cioè il maresciallo De Giosa, un sottufficiale dei Carabinieri, - e che sicuramente è

Lo Giacco – e quindi il professore che aveva effettuato la necropsia – non ne indicava il nome, perché probabilmente si riprometteva di aggiungerlo nel momento in cui lo avesse ricordato, ma è incontrovertibile che si tratta di Zurlo – specificando in nota che il sottufficiale di Carabinieri che aveva seguito di persona le fasi della necropsia, gli aveva fornito un gran numero di informazioni utili, dimostrando un’ottima conoscenza di problemi e di aspetti medico-legali relativi alle autopsie in genere. Simini poi indicava lo scopo della missione e cioè l’accertamento della validità e dell’attendibilità dei rilievi anatomici già in suo possesso; l’accertamento della presenza di ulteriori elementi di informazione sulla nazionalità del pilota; l’accertamento della presenza di patologie pregresse a carico del pilota per meglio chiarire la causa della morte.

Relativamente al primo accertamento precisava che le notizie contenute nel foglio “referto necroscopico” erano state desunte dalla lettura dell’autentico referto necroscopico compilato dai medici dell’autopsia. Il testo originale era stato ricopiato da una persona che non si menzionava e quindi trasmesso telefonicamente a Roma da altra persona che pure non si menzionava; entrambe però non appartenenti a personale medico. Oltre al referto necroscopico egli era in possesso di altro documento definito “appunto” che aveva accompagnato il contenitore dei prelievi autoptici. Questo “appunto” era stato redatto e trasmesso dal sottufficiale dei Carabinieri già detto, che aveva provveduto al prelievo delle impronte digitali e alla trascrizione sull’“appunto” dei commenti uditi dai medici necroscopi e sue osservazioni personali. Descriveva poi con precisione i caratteri somatici ed antropologici del cadavere – sesso, altezza, apparente età, carnagione, capelli, baffi, occhi, naso, denti, mani, piedi, tatuaggi e cicatrici, apparato muscolare, circonscisione. Concludeva questo paragrafo della relazione asserendo che la salma era in avanzato stato di decomposizione, dovuto a) alla permanenza della stessa all’aperto per parecchie ore prima del primo seppellimento; b) alla tumulazione effettuata non in cassa di zinco; c) alla elevata temperatura ambientale della zona per tutti i giorni intercorsi tra la morte e il riscontro autoptico. Alla fine di questa conclusione elencava le lesioni sul corpo coincidenti con quelle rilevate nella ricognizione e nella autopsia. Quindi passava a un dettagliato esame degli organi e degli apparati – cardiocircolatorio, respiratorio, digerente, urogenitale, nervoso centrale.

Traeva poi le conclusioni generali di risposta allo scopo della missione, tra cui quella relativa alla causa della morte. Pur ammettendo che le lesioni traumatiche subite dal soggetto erano di per se stesse, singolarmente, dotate di letalità potenziale (rottura del cuore, asportazione

dell'encefalo, fratture multiple del rachide, fratture da schiacciamento della gabbia toracica), affermava che non potevano essere del tutto escluse come causa di malore durante il volo o come cause di morte vere e proprie alcune lesioni o momenti funzionali critici che potevano essere occorsi al pilota, come infarto del miocardio, rottura di un aneurisma congenito dei vasi cerebrali, scompenso acuto di circolo, insufficienza respiratoria acuta. Al proposito rilevava un elemento che avrebbe dovuto esser preso in considerazione quale momento causale dell'incidente, elemento che si deduceva dai fotogrammi in suo possesso. In essi infatti si notava una cianosi subunguale del 1° e 3° dito della mano destra e del 1° dito della mano sinistra, cianosi che avrebbe potuto essere interpretata, per la posizione delle mani, non come fenomeno ipostatico post-mortem, bensì come fenomeno di una insufficienza cardiorespiratoria acuta o sub-acuta, legata o meno ad una presunta cardiopatia congenita cianogena. Da ultimo suggerimenti di maggiore approfondimento ad opera di specialisti antropologo, tanatologo e cardiologo (v. relazione del maggiore Simini Giuseppe, datata 25.07.80 – atti inviati dallo Stato maggiore Aeronautica a seguito decreto di sequestro emesso in data 20.10.89 e 03.11.89).

Simini, ascoltato come teste, ha confermato di essere stato mandato dal 2° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica dopo il ritrovamento del MiG e della salma del pilota – non ricorda con esattezza il giorno – a Crotona presso il comando della locale Compagnia dei Carabinieri per interrogare i periti dell'autopsia. Al tempo era maggiore presso la Scuola Militare di Sanità Aeronautica.

Aveva incontrato uno solo dei due periti, non Rondanelli, che conosceva e di cui ricorda il nome, bensì l'altro, il cui nome al momento gli sfuggiva. Gli aveva posto una serie di domande tecniche al fine di accertare se erano stati riscontrati precedenti patologici o malattie congenite, formulando quesiti apparato per apparato. Alle questioni il perito aveva risposto che non era possibile essere precisi nelle affermazioni, giacché il cadavere era in avanzatissima putrefazione.

Sempre nel corso dell'incontro, aveva mostrato alcune fotografie, consegnategli dal 2° Reparto dello SMA, raffiguranti il corpo del pilota sul luogo dell'incidente, “fresco” cioè ripreso nell'immediatezza della caduta. Le fotografie erano a colori di formato circa 18 x 24. Non aveva avuto intenzione di disorientare il perito, anche se questi aveva mostrato di non essere convinto che la data della morte corrispondesse a quella del rinvenimento e ripetesse “era colliquato, era in avanzato stato di putrefazione”. Non ricordava se l'altro avesse fatto una battuta sulla

certezza della data delle fotografie; comunque egli non aveva risposto nulla perché non aveva elementi per ribattere su quel punto.

La missione durò poche ore; egli arrivò nel pomeriggio e ripartì in serata; l'incontro avvenne, come s'è detto, nella sede della Compagnia dei Carabinieri; fu presentato al professore da una persona in borghese sui trentacinque anni, che gli sembrò un ufficiale dei Carabinieri. Nel percorso tra l'aeroporto e la caserma fu accompagnato da due sottufficiali, il maresciallo De Giosa, che egli già conosceva, ed un secondo, mai visto prima, che aveva assistito all'autopsia. Costui gli riferì diversi particolari osservati durante le operazioni settorie, che nemmeno i periti avevano riscontrato.

In quel torno di tempo – ha ricordato sempre Simini – il giorno prima della missione o quello immediatamente successivo, un sottufficiale gli portò presso il Laboratorio del Centro Studi e Ricerche di Medicina Aeronautica e Spaziale un contenitore con formalina entro il quale era conservata la cute di una o entrambe le mani del pilota. Infilando le proprie dita in quei brandelli di cute egli riuscì, seppure in modo incompleto, a imprimere le impronte digitali del morto. Il reperto fu restituito al sottufficiale e il maggiore non seppe più nulla né di esso né delle impronte. Il sottufficiale di cui sopra, era, riteneva, tale Zecchini, maresciallo dei Carabinieri del 2° Reparto.

Questi, che è stato in servizio presso il Nucleo dei Carabinieri del 2° Reparto dal '76 all'89 e che tra l'altro è il sottufficiale che aveva accompagnato i colonnelli Bomprezzi e Argiolas all'aeroporto di Boccadifalco per la visione di alcuni reperti recuperati subito dopo la caduta del DC9 Itavia, ha negato però di avere mai avuto in consegna o visto reperti attinenti al corpo del pilota, aggiungendo di essere già stato interrogato dal generale Tascio cui aveva dato le medesime risposte.

Sempre Simini ha concluso la sua testimonianza, affermando di non aver mai visto alcuna foto relativa alle operazioni autoptiche, e di non aver saputo che ve ne fossero. Aveva redatto una relazione l'indomani della missione e sempre quel giorno aveva restituito le fotografie della salma consegnategli dal 2° Reparto.

Queste dichiarazioni hanno trovato piena conferma in quelle del maresciallo De Giosa, di cui infra.

7. Le asserite carte Santovito sulla memoria aggiuntiva.

Di questa “memoria aggiuntiva” non s’è trovata alcuna traccia agli atti. Solo a distanza di anni nel 1984, notizia di tale documento emerge nell’ambito di una inchiesta dell’AG romana a carico di tal Pelaja Francesco. Era costui un ex agente S.I.S.MI, che aveva lavorato per questo Servizio dall’80 ai primi mesi dell’82 con incarico di addetto culturale presso l’Ambasciata d’Italia nel Granducato di Lussemburgo e funzioni informative anche presso il Parlamento europeo a Strasburgo.

Nel corso della perquisizione domiciliare a suo carico erano stati rinvenuti diversi documenti con classifica di “segreto” e di “segretissimo”. Tali documenti, a sua detta, li aveva trovati in una borsa regalatagli da Santovito, il Direttore del Servizio militare, dopo il suo arresto. Costui, avendo precisato al Pelaja che erano le ultime carte pervenutegli, gli aveva suggerito di esaminarle e se del caso distruggerle. Pelaja le stava riportando al generale, quando era venuto a conoscenza che costui era stato trasferito al Careggi di Firenze in condizioni gravissime, gravi al punto tale che di lì a poco sarebbe morto.

Tra le carte sequestrate v’erano documenti relativi allo IOR, a Calvi, agli Armeni, all’attentato al Papa, con i nomi di Marcinkus, Piccoli, Craxi ed altri. Per la esecuzione di questa perquisizione e sequestro – decreto del 2 aprile 84 – la Procura della Repubblica aveva delegato ufficiali di PG del Reparto Operativo dei Carabinieri di Roma che la compirono lo stesso giorno redigendo relativo verbale.

Il 24 novembre 88 i legali di parte civile hanno inviato a questo Giudice Istruttore i documenti di seguito elencati, loro spediti da un mittente anonimo: 1. Una lettera in data 4 agosto 84 su carta intestata “Legione Carabinieri, Reparto Operativo, 1° Sezione” indirizzata al generale Pietro Musumeci, con firma indecifrabile nella quale chi scriveva dichiarava di inviare, con altra certificazione, un documento classificato “Riservatissimo” in merito all’incidente dell’aereo civile Itavia abbattuto da un missile delle Forze Aeree USA il 27 giugno 80; 2. Il processo verbale della detta perquisizione; 3. Il processo verbale di interrogatorio reso dal Pelaja al PM di Roma il 6 aprile 84; 4., le buste contenenti i predetti documenti.

Nella lettera in particolare il mittente assicurava il destinatario, cioè il generale Musumeci chiamato Eccellenza, di non aver incluso nel processo verbale di perquisizione: 1.- il documento classificato “Riservatissimo” inerente all’incidente aereo dell’aereo civile Itavia abbattuto da un missile delle Forze Aeree USA il 27 giugno 80 nella zona di Ustica; 2.- la fotocopia del promemoria in allegato alla perizia autoptica del corpo del pilota libico eseguita il 23 luglio 80 dal professor Rondanelli Erasmo e dal cardiologo Zurlo Anselmo. In allegato alla lettera asseritamente una fotocopia del

processo verbale di perquisizione nell'abitazione del Pelaja del 3 agosto 84. La lettera portava la data del 4 immediatamente seguente.

Il giorno successivo alla data della lettera dei procuratori e difensori di parte civile, il 25 novembre 88, si presentava spontaneamente a questo Giudice il tenente colonnello Domenico Di Petrillo, il quale dichiarava di aver appreso che i familiari delle vittime del disastro di Ustica, tramite i loro legali, avevano diffuso una lettera intestata alla 1^a Sezione del Reparto Operativo di cui era responsabile, datata 4 agosto 84 e diretta al generale Musumeci, verosimilmente sottoscritta da un sottufficiale. Esibitagli la lettera l'ufficiale riconosceva per propria la sottoscrizione in calce, ma contestava di aver mai inviato quello scritto o qualsiasi scritto al generale Musumeci, riconoscendo peraltro di aver effettivamente eseguito la perquisizione in casa Pelaja su delega del PM Sica.

8. La restituzione della salma.

Il 26 luglio l'Ambasciata di Libia presso il Governo italiano richiese, tramite un'impresa funebre romana, alla Prefettura di Catanzaro "passaporto mortuario per espatrio di salma" del cittadino libico Fadal Al Din. La Prefettura, a sua volta, richiese alla Procura della Repubblica il nulla osta a fini di giustizia, che quell'ufficio concesse il giorno stesso.

Dopo il provvedimento della Prefettura il rappresentante dell'impresa di pompe funebri, Petrocchi Romano, prelevò in Castelsilano la bara del libico per il trasporto a Roma, da dove sarebbe dovuta partire per la Libia in aereo; avendo però constatato che il contenitore non era idoneo, dovette travasare il cadavere in altra cassa. Il cadavere si presentava in avanzatissimo stato di putrefazione; era "pieno di vermi dappertutto", vermi di oltre cinque centimetri; era ancora vestito e nella cassa c'erano anche una sorta di telo, corde e diversi stracci. Al momento della chiusura, nel timore di scoppio, il Petrocchi aveva lasciato un foro nella testata della bara.

La salma fu portata direttamente a Ciampino, ove era in attesa un velivolo dell'Aeronautica libica. Petrocchi parlò con il pilota, che conosceva alcune parole di italiano. Questi rilevò immediatamente il terribile fetore emanato da quella bara e l'impiegato delle pompe funebri gli consigliò di acquistare dei deodoranti, che avrebbero potuto attenuare quel fetore almeno nelle due ore del viaggio da Roma a Tripoli. Le bombolette furono poi acquistate dal principale dello stesso Petrocchi e consegnate ai libici.

Queste dichiarazioni sono confermate dal titolare della ditta, il quale ha ricordato che l'autista gli aveva riferito che durante il travaso della salma dalla cassa metallica in cui era stata rinchiusa dopo l'autopsia a quella regolamentare per il trasporto, aveva notato un tale stato di decomposizione da far presumere una morte risalente a parecchi giorni prima, e che tale percezione visiva e tattile era convalidata anche olfattivamente "a causa dell'abbondante cattivo odore". Gli aveva riferito che all'arrivo a Roma la salma era stata lasciata nei giardini dell'Ambasciata di Libia e che solo il giorno dopo era stata imbarcata, dopo gli onori militari, resi dai militari dell'AM, su un aereo diretto in Libia (v. esame Caruso Erminio, GI 03.01.91).

A Ciampino erano presenti diversi ufficiali dell'Aeronautica Militare e dei Carabinieri oltre a funzionari dell'Ambasciata della Jamahirija. Un capitano dei Carabinieri chiamò in disparte il Petrocchi per chiedergli se i paracadute fossero stati uno o due. Questi non fu in grado di precisarlo, perché nella cassa c'era un telo e tanti stracci, al punto tale che fu costretto a comprimere con forza questo ammasso sul cadavere per chiudere il coperchio della bara.

Alla salma furono resi persino gli onori militari. Una preghiera, quella del Carabiniere, fu recitata anche, dal noto capitano Inzolia, all'atto dell'estrazione della bara dal fornetto del cimitero di Castelsilano. Petrocchi ricorda che fu schierato un drappello di "militari dall'Aeronautica con una sorta di ghette bianche sugli stivaletti". Probabilmente dei VAM La cassa era adorna, come si vede nelle fotografie trasmesse dall'Aeronautica Militare, di cuscini floreali poggiati su una coperta verde; sulla scritta dei cuscini "capitano Pilota Ezzedin Fadhel Khalil".

Il costo del trasporto fu inserito in un conto di altri trasporti effettuati da quella stessa impresa per l'Ambasciata della Jamahirija, ammontante a ben 36.000.000 di lire. Quel conto non fu mai pagato dalla Jamahirija. L'impresa riuscì a recuperare solo la metà della somma dal nostro Ministero degli Affari Esteri.

Il quesito posto dal capitano dei Carabinieri al Petrocchi a Ciampino concerneva una questione ancora irrisolta in quel momento e su cui i Carabinieri ancora indagavano. In effetti i Carabinieri in Calabria, quando il Petrocchi si recò per il prelievo della salma, stavano cercando un "secondo pilota, perché avevano visto due paracaduti".

Queste le vicende del cadavere sino alla sua consegna alle Autorità libiche. Sulle ulteriori vicende di questa salma l'Ufficio ha formulato Commissione Rogatoria Internazionale alle Autorità della Jamahirija Araba Popolare e Socialista di Libia in data 7 marzo 91 per ottenere copia

dell'autopsia compiuta da quelle Autorità. A tutt'oggi nessuna risposta è pervenuta.

Sul relitto dell'aereo si dirà in seguito, rilevando però che su di esso non fu mai posto alcun vincolo di sequestro da parte dell'AG di Crotona. Il PM richiese l'archiviazione il 29 luglio di quell'anno ed il 31 successivo il GI emise decreto ex art.74 c.p.p. 30, non essendo emerse responsabilità, a titolo di dolo o colpa, a carico di alcuno. A tale data cessa l'interesse della giustizia al caso.

Solo nell'agosto successivo, il 19, l'AG di Crotona rilascia nulla osta, dietro richiesta del Gabinetto della Difesa, datata 7 agosto, alla rimozione dei resti dell'aereo.

Ma altri organi dello Stato ed anche di altri Paesi seguirono il fatto e non persero mai interesse ad esso. L'Arma dei Carabinieri, l'Arma Aeronautica e la Commissione mista costituita per effetto di accordo tra il suo Stato Maggiore e l'Ambasciata libica in Italia, il S.I.S.MI, il Ministero degli Affari Esteri e l'Ambasciata d'Italia in Libia, le Autorità libiche, i Servizi di Paesi alleati ed amici.

I Carabinieri, la cui documentazione principale è stata acquisita il 1° novembre 90 presso la Legione di Catanzaro, producono il primo atto immediatamente dopo l'avviso del sindaco di Castelsilano trasmesso da Caccuri a Cirò Marina. Dal Comando di questa compagnia infatti partono le informative di rito per la scala gerarchica a cominciare dalle ore 15.20: Legione e Gruppo di Catanzaro, Divisione e Brigata di Napoli, Comando Operazioni di Roma. Il messaggio successivo sempre da Cirò Marina, informa, oltre i Comandi della scala gerarchica, i ministeri degli Affari Esteri e dell'Interno, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, il Comiliter, il Comando della Regione Aerea e la Prefettura.

V'è poi d'interesse la relazione di servizio del comandante della Compagnia di Crotona, il già nominato capitano Vincenzo Inzolia, che riferisce del sopralluogo della Commissione dell'Aeronautica Militare compiuto il 22 luglio 80. La Commissione è comandata dal generale Tascio ed in essa oltre ad ufficiali e sottufficiali dell'AM, v'è il maggiore Warren Walters dell'Aeronautica degli Stati Uniti. Nel corso di questa missione viene ascoltato di nuovo il pastore Piccolo, il quale puntualizza che l'aereo volava con direzione Nord-Sud e cioè da terra verso il mare, a bassissima quota; ha virato sulla sua destra aggirando così l'altipiano su cui si trovano i ruderi di Cerenzia Vecchia; quindi è scomparso alla vista. Questa ricostruzione è stata compiuta alla presenza del generale Tascio, del

capitano Inzolia e del maresciallo Raimondi sul luogo ove si trovava il pastore, raggiunto con elicottero dei Carabinieri. Sempre in elicottero il generale Tascio ha raggiunto la masseria ove si trovava l'altro teste oculare, cioè la Carchidi per "puntualizzare la sua testimonianza" in apparenza contrastante – secondo la donna il velivolo proveniva dal mare verso l'entroterra. In effetti, conclude Inzolia, il contrasto si spiega con la manovra descritta dal pastore e cioè con la virata di 360°, secondo lo schizzo planimetrico di cui s'è detto sopra.

Di rilievo un appunto manoscritto e non firmato ma redatto dal maresciallo Vaccaro della torre di controllo di Crotone, deceduto, datato 18 giugno 80 (sic!), nel quale sono riportati gli elementi più importanti dell'episodio e degli oggetti rinvenuti, tra cui "sulla valigetta sigle arabe", "il pilota è stato trovato fuori dell'aereo col paracadute parzialmente aperto".

Di rilievo anche altro appunto manoscritto, con aggiunta in calce "Commissione sul posto il 22.07.80", che riporta un elenco delle persone presenti, riempito con nominativi sino all'11°, il maggiore Warren Walters, ma lasciato in bianco nei nominativi dalla dodicesima alla quattordicesima persona.

Sempre Cirò Marina, che lo si ricorda è la Compagnia territorialmente competente, informa i Comandi superiori ed altri Enti, sulla vigilanza ai rottami, sulla presenza degli ufficiali libici e dei rappresentanti che concorrono per il recupero del relitto, sui sopralluoghi misti libici-fratelli Argento di Gizzeria Lido aggiudicatari dei lavori.

* * * * *

Capitolo II

L'intervento sul luogo degli ufficiali del SIOS/A.

1. Premessa.

Sul luogo si recarono anche ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica Militare. L'elenco di coloro che raggiunsero Castelsilano e l'area di caduta

del velivolo straniero risulta dal quadro delle missioni che è stato compilato dallo Stato Maggiore di quest'Arma sulla base di documenti agli atti del 2° Reparto SIOS. Del personale dell'organizzazione centrale si recarono in Sila: il generale di Brigata Aerea Tascio Zeno - Capo del SIOS Aeronautica all'epoca; che lascia la riunione del pomeriggio presso il Sottocapo Ferri e raggiunge in aereo i luoghi in serata. Il colonnello Bompreszi Bruno; il tenente colonnello Battista Giovanni; il tenente colonnello Di Viccaro Emanuele; il tenente colonnello Iodice Domenico; il tenente colonnello Somaini Enzo; il capitano Benedetti Luigi; tutti in servizio presso lo Stato Maggiore Aeronautica-SIOS nel 1980 e le cui missioni risultano nei carteggi acquisiti. Quindi il maggiore del Corpo Sanità Simini Giuseppe in servizio presso la Scuola Militare di Sanità. Del personale dell'organizzazione periferica SIOS: il tenente colonnello Tramacere Luigi, comandante 3° Nucleo SIOS; il maresciallo De Giosa Nicola; il maresciallo Linguanti Giulio; il maresciallo De Palma Antonio, tutti in servizio presso il detto Nucleo SIOS e il maresciallo CC. Caputo Salvatore sottufficiale dell'Arma dei Carabinieri in servizio presso il SIOS/Aeronautica nel 1980.

2. Il sopralluogo del generale Tascio.

Il generale Tascio, capo del SIOS all'epoca come s'è detto, raggiunse il luogo una prima volta lo stesso 18 luglio verosimilmente, come leggesi in nota della scheda 1, su ordine verbale del Sottocapo di SMA, una seconda volta il 22 successivo; entrambe le volte allo scopo di acquisizione di dati tecnici. Nella prima occasione il generale individua - e in tal senso compila un appunto allegato alla documentazione della missione - i testi principali e ne raccoglie le deposizioni, cioè la Carchidi (anche se è chiamata Carchiri), Amantea Pietro, Piccolo Francesco, Piccolo Vincenzo, Cizza Amedeo. Le dichiarazioni riassunte coincidono con quelle che quei testi riferivano a PG e ad AG.

Di rilievo sono i "racconti e commenti" al termine del secondo foglio: "da dove veniva? ce ne erano altri? è un aereo militare (6950); il morto era". Di rilievo anche gli ultimi appunti sul foglio successivo, di mano diversa: "30' prima dell'impatto è stato visto girare da un pastore". Questo pastore è di sicuro Piccolo Giuseppe, che in effetti scopre qualche tempo prima della Carchidi quel velivolo provenire da Nord, evitare il costone sul Lesi e quindi virare di quasi 180 gradi per ritornare verso Nord.

Tascio sulla sua missione redige memoria per la Commissione Stragi, risponde a domande della stessa Commissione e dell'AG con dichiarazioni dettagliate, ma non pienamente coincidenti con quanto emerso. Alla Commissione così dichiara: "Il giorno 18.07.80 nelle ore pomeridiane mi trovavo in riunione con altri Capi Reparto nell'ufficio del Sottocapo di SMA, generale Ferri; alle ore 16.00 circa il generale Ferri mi informava del rinvenimento in località Castelsilano di un velivolo di nazionalità sconosciuta e mi incaricava di recarmi sul posto al fine di assumere immediate informazioni sull'accaduto.

Nell'assegnarmi l'incarico il sottocapo precisò che testimoni oculari avevano visto volare il velivolo a bassissima quota, avvertendo subito dopo il rumore di una sorta di esplosione: gli stessi testimoni avevano informato i Carabinieri i quali, recatisi subito sul posto, avevano individuato, secondo quanto assicuratommi dal generale Ferri, e piantonato i rottami di un velivolo con scritte in lingua straniera, rinvenendo il corpo del pilota morto con tratti somatici chiaramente non italiani.

Sono atterrato all'aeroporto di Lamezia Terme e di lì ho raggiunto Castelsilano a bordo di una vettura del locale Comando Carabinieri: sono arrivato a Castelsilano dopo le ore 21.00 e quindi nell'impossibilità di vedere subito i rottami. Ho incontrato la sera stessa il sindaco ed alcuni civili e militari che non conoscevo: l'ufficiale dei Carabinieri in loro presenza mi rese noto che il signor pretore aveva nello stesso pomeriggio autorizzato la rimozione della salma del pilota e ordinata la sua sepoltura.

Lo stesso ufficiale dei Carabinieri, alla presenza di altri militari e civili, mi mostrò il "processo verbale di descrizione, ricognizione e sezione di cadavere"; lessi il documento firmato dal pretore di Castelsilano dottor Ruggeri e dal cancelliere Sabaterrale (questo è, per lo meno il nome che io decifro, per cui potrebbe non essere quello esatto), ove sulla scorta della perizia fatta dal dottor Scalise, medico condotto, gli stessi affermavano che (dò lettura testuale di quanto scritto in questo verbale): "alle ore 17 del giorno 18 luglio 80 è stato rinvenuto un cadavere di sesso maschile, dall'apparente età di 25 anni, bocconi con le braccia aperte e le gambe divaricate di colorito scuro ma di razza bianca, capelli ondulati neri (crespati) corti". Dopo aver citato indumenti ed oggetti rinvenuti e consegnati ai Carabinieri verbalizzanti, il documento prosegue: "spogliato con la dovuta cautela il cadavere, il perito dà atto che è di sesso maschile, presenta schiacciamento di tutte le ossa craniche con fuoriuscita di materia cerebrale, nonché fratture varie ed esposte con brandelli di carne su tutte le parti del corpo. Incipiente stato di decomposizione, tanto da consigliare l'immediato seppellimento per spappolamento delle viscere addominali."

Preciso di non aver esaminato la salma, già avviata al locale cimitero per il seppellimento, e che non ho elementi di scienza diretta per riferire in proposito. Ho dovuto tuttavia prendere atto, anche per la mia totale ignoranza in materia di medicina legale, delle risultanze della perizia, secondo cui la morte nella fase attuale per referto espresso e sottoscritto: 1) “è da attribuire a frattura cranica conseguente ad urto violento contro corpo contundente duro”; 2) “la stessa morte è avvenuta presumibilmente verso le ore 11.30 di oggi 18 luglio 80” (cito testualmente dal verbale).

Al proposito nessun dubbio mi era dato di nutrire in ordine a tali dichiarazioni, sottoscritte dal pretore, dal cancelliere e dal medico condotto.

Nel corso del colloquio con l'ufficiale dei Carabinieri mi fu riferito che: il cadavere presentava traumatizzazioni multiple, che per alcune parti del corpo potevano essere assimilate ad una sorta di depezzamento; la temperatura esterna, notevole in quella stagione in tutta l'area, era rilevante sul luogo di ritrovamento del cadavere per il copioso incendio di sterpaglie in zona limitrofa; la zona di caduta del velivolo molto impervia era infestata di insetti e di animali randagi e nocivi; lo stato di talune parti del corpo più traumatizzate, esposte ai fattori di cui sopra, rendevano pienamente appropriata la richiesta del medico sanitario di seppellimento della salma.

All'alba del mattino seguente sono stato accompagnato sul luogo dell'incidente ed ho notato lungo il tragitto la presenza di numerosi carabinieri che presidiavano l'intero perimetro della zona nell'intento di impedire l'avvicinarsi di estranei. Dagli stessi carabinieri che mi accompagnavano mi fu riferito di tentativi di sciacallaggio posti in essere da taluni che sono stati intercettati ed allontanati dalle forze dell'ordine.

I rottami del velivolo erano distribuiti in area relativamente circoscritta ed il loro stato consentiva di identificare chiaramente ed inequivocabilmente un MiG23, aviogetto di linea delle forze aeree del patto di Varsavia, in uso anche presso aeronautiche di paesi arabi: nell'area si era sviluppato un incendio propagatosi nelle vicinanze per la combustione di sterpaglia.

In considerazione della necessità di decifrare alcune scritte in caratteri arabi e della mancanza di personale dell'Aeronautica Militare esperto in lingua araba, chiesi ed ottenni dal capo del secondo Reparto della Marina Militare, l'ammiraglio Geraci, la disponibilità di un linguista; la Marina Militare disponeva di un esperto che fu reso disponibile e che ha consentito la traduzione di alcuni scritti ritrovati nel luogo dell'incidente.

Il tipo di velivolo, i caratteri delle scritte, la documentazione rinvenuta con l'equipaggiamento del pilota, una carta geografica di parte del territorio libico ed una carta manoscritta con indicati i dati di una navigazione a

circuito chiuso da Benina - Bengasi (nota base di rischieramento di velivoli MiG23 in Libia) hanno consentito di attribuire alla Libia la nazionalità del pilota e del velivolo (signor Presidente, mi riferisco sempre ad un rapporto di prima impressione). In relazione a tale nazionalità, il fatto poteva avere tre possibili spiegazioni: la tentata esecuzione di un atto ostile; la tentata fuga del pilota; un errore di pilotaggio.

Al fine di assolvere il compito assegnato (dare una di queste tre possibili spiegazioni con effetto immediato) e di produrre con urgenza un sintetico rapporto di prima impressione, effettuai alcuni voli con un elicottero dei Carabinieri, pilotato dal capitano Santoliquido, atterrando in posti raggiungibili con grande difficoltà con altri mezzi, al fine di interrogare i pastori della zona, i quali mi assicurarono l'abitudine a pascolare in giorni successivi sempre nelle immediate vicinanze (quella zona è molto impervia). Lo scopo era anche quello di accertare se il velivolo - nel suo tratto finale, prima dell'impatto - fosse stato visto volare in senso rettilineo oppure avesse effettuato virate nell'aria. Furono acquisite testimonianze dal capitano dei Carabinieri, alla mia presenza, debitamente verbalizzate: alcune di esse erano riferibili a persone che avevano visto l'aereo schiantarsi nella zona il mattino del giorno 18 luglio 80. Apparve anche molto chiaro - e venne verbalizzato - che nessuno aveva visto il velivolo virare, che nessuno aveva sentito il rumore del motore e che molti sostenevano la rettilinearità della traiettoria di volo.

Dall'esame del relitto emersero i seguenti elementi che riepilogo con le relative considerazioni: il velivolo era chiaramente identificato con un MiG23, aviogetto monoposto denominato in campo NATO "Flogger" E (versione da esportazione): il velivolo era in dotazione a tutti i paesi del Patto di Varsavia ed a numerosi Stati arabi; sui resti del velivolo erano chiaramente visibili coccarde di colore verde oliva, che identificano i velivoli militari libici; il velivolo disponeva di cannone a bordo ma era sprovvisto di proiettili; il cannone non aveva sparato in quanto non sono stati rinvenuti i bossoli che dopo lo sparo non vengono di norma espulsi, ma si raccolgono in apposito contenitore interno al velivolo; non sono stati osservati nè rinvenuti i travetti (chiamati pylon) su cui vengono montati i missili ed i serbatoi esterni: il travetto è solidale con il velivolo e la sua mancanza non consente il trasporto in volo di carichi esterni, siano essi missili o serbatoi; non sono state rinvenute apparecchiature elettroniche atte a disturbare e/o ingannare i radar né apparecchiature fotografiche da ricognizione; accanto al pilota sono state ritrovate carte di volo relative alla regione Nord-orientale della Libia ed un piano di volo con prue e tempi per una navigazione a circuito chiuso tra aeroporti libici nella regione menzionata; il pilota non era

in possesso di alcuna carta geografica dell'Italia o di qualsiasi documento con indicazioni di obiettivi militari, di aeroporti o di frequenze radio italiane; nell'area dell'incidente non vi erano obiettivi militari italiani.

Emersero inoltre i seguenti elementi: l'apparente continuità di direzione mantenuta ed osservata nelle ultime fasi del volo, unitamente alla silenziosità ascoltata, accreditavano la tesi dello spegnimento motore prima dell'impatto, da attribuirsi a mancanza di combustibile; per quanto riguarda l'incendio, fu unanime la valutazione che, pur in mancanza di carburante sufficiente ad alimentare il motore, la violenza dell'impatto ed i circuiti elettrici alimentati dalla batteria di bordo avessero innescato l'incendio del carburante comunque residuo nei serbatoi e nei circuiti di alimentazione, come pure la combustione dell'olio idraulico e dell'olio motore copiosamente disponibili a bordo e dell'alcool di raffreddamento del radar e dei pneumatici; l'assenza di azioni del pilota al verificarsi dello spegnimento del motore e la mancata utilizzazione del dispositivo di lancio come il paracadute (aveva un seggiolino ribaltabile) tendevano ad accreditare l'ipotesi di uno stato emotivo confusionale o addirittura di un malore da parte del pilota. Gli elementi e le considerazioni di cui sopra, trasmesse integralmente alla Commissione d'inchiesta già nominata, mi inducevano a riferire al sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica che il velivolo non era allestito per il compimento di un atto ostile, causa la mancanza di armamento a bordo; che la quantità di carburante disponibile su quel velivolo non avrebbe consentito il rientro alla base di partenza, dopo il sorvolo del territorio italiano; che era lecito formulare una ipotesi di fuga da parte del pilota, tragicamente conclusasi per difetto di navigazione e conseguente innesco di uno stato emotivo che induceva fatali errori di pilotaggio: parlo sempre di conclusioni formulate alla data del 20 luglio 87 (sicuramente errore del trascrittore, 80 e non 87; nde) cioè prima ancora che la Commissione di inchiesta avesse completato la sua indagine, che in seguito non avvalorò completamente questa ipotesi. Riferii infine che l'analisi del "flight recorder", volgarmente denominata scatola nera, rinvenuto e consegnato da me alla Commissione di inchiesta, avrebbe contribuito a confermare questa ipotesi ed a formulare conclusioni più approfondite ed esatte: per completezza di informazione, riferisco che la Commissione di inchiesta, alla conclusione dei lavori, trasmise la relazione anche alla Procura della Repubblica di Crotone ed al Gabinetto del ministro della Difesa in data 21 ottobre 80.

Nei mesi successivi ho trattato per dovere d'ufficio alcuni sopralluoghi al relitto da parte di ditte incaricate di effettuare il recupero dei rottami come da autorizzazione del Gabinetto del ministro della Difesa; in

data 18 ottobre 80, il 2° Reparto, a firma del Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, notificava al Gabinetto del ministro il termine delle azioni di recupero al 3 ottobre 80 e l'avvenuto trasporto dei rottami in Libia nei giorni 6 ed 8 ottobre a mezzo di due velivoli C130 libici" (v. audizione generale Zeno Tascio alla Commissione Stragi, 26.07.89).

Anche in sede giudiziaria il generale ha confermato quanto dichiarato alla Commissione. Intervenne su incarico del sottocapo, all'epoca il generale Ferri, il giorno stesso del fatto, raggiungendo il sito in Calabria intorno alle 22 e trovandovi già i carabinieri e ufficiali AM del 36° Stormo. L'indomani mattina compì sopralluogo sull'area di caduta del MiG. Non vide ne si interessò al cadavere del pilota, ne ordinò riprese fotografiche; copia di quelle esistenti potrebbe essere stata inviata al S.I.S.MI. Non ebbe modo di ritenere che l'evento si fosse verificato in data diversa da quella che appariva. Furono prelevate dal velivolo parti di interesse ai fini di una indagine sulle caratteristiche belliche di quella macchina; furono perciò prelevati il radar, il flight recorder e materiale dell'avionica di bordo. Il SIOS intervenne con il compito istituzionale di "analizzatore dei mezzi che minacciano la difesa nazionale e quindi anche di informatore del S.I.S.MI".

Quanto ai rapporti con gli Americani sulla vicenda non convocò nel suo ufficio il capo della stazione CIA a Roma, il noto Clarridge, che era nel "working group" su Ustica dell'Ambasciata americana. Nell'ambito di una situazione di collaborazione tra l'AM e l'Aeronautica statunitense richiese invece l'ausilio, tramite l'Addetto Aeronautico all'epoca Bianchino, dell'FTD ente tecnico con sede nell'Ohio, con cui si procedette alla individuazione del numero di matricola del velivolo e alla ricostruzione della storia di quella macchina.

Il generale ha poi dato una lunga serie di risposte a numerosissime domande su fatti e circostanze particolari attinenti alla vicenda, che saranno prese in esame allorché saranno trattate le parti specifiche (v. esami Tascio Zeno, GI 24.10.89 e seguenti e interrogatori 29.05.92 e seguenti).

3. Il sopralluogo del colonnello Bompreszi.

Altro ufficiale che si reca sul luogo dell'incidente è il colonnello pilota Bompreszi Bruno, vice capo SIOS e capo del 2° ufficio del 2° Reparto; costui qualche giorno dopo l'incidente, trovandosi in licenza fuori Roma, come si legge nella scheda nr.2 della documentazione SMA già indicata, raggiunge d'iniziativa il luogo, avendo informato il generale Tascio, e al

rientro redige l'appunto "cronistoria incidente di volo 18.7.80", allegato come si vedrà in più versioni alla scheda sopra specificata.

In effetti di questo appunto vi sono innanzi tutto tre copie diverse recanti in alto a destra le sigle "1/A", "1/B" e "1/C", tutte con stampigliatura "segreto" rispettivamente a timbro, a scrittura, a timbro; la terza vergata su carta intestata allo Stato Maggiore 2° Reparto con intestazione "appunto per il" e seguito illeggibile. Le tre copie sono sostanzialmente identiche. Nella premessa, nella successione dei capitoli - 1. analisi dei reperti; 2. testimonianze; 3. penetrazione sul territorio nazionale; 4. zona dell'incidente; 5. considerazioni; 6. conclusioni -, nella ripartizione in paragrafi. Nella prima copia vi sono delle correzioni a penna della prima stesura a macchina - nel 3° capitolo, superiore corretto in inferiore e 2000 metri corretto in tremila; nelle conclusioni "è senza dubbio la" in "appare la" e l'aggiunta "come pure un malore". Queste correzioni e l'aggiunta sono riportate nelle due copie successive.

Di rilievo le conclusioni che si riportano per intero: "...circa la presenza del velivolo si possono quindi avanzare due ipotesi:

1 il pilota, durante lo svolgimento di una regolare missione di addestramento, per un errore di manovra o per avaria agli strumenti di navigazione, deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano;

2 il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo.

Quest'ultima ipotesi è senza dubbio la più attendibile, corretta in: "quest'ultima ipotesi appare la più attendibile."

Come si nota nella prima stesura la seconda ipotesi, quella secondo cui "il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione, finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo" è ritenuta assolutamente prevalente, "è senza dubbio la più attendibile", rispetto alla prima, secondo cui "il pilota, durante lo svolgimento di una regolare missione di addestramento, per un errore di manovra o per avaria agli strumenti di navigazione, deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano". In questa versione non c'è ancora l'aggiunta "come pure un malore".

Questa versione viene modificata da chi rivede il testo. Costui che già per la grafia appariva il superiore diretto dell'estensore, cioè il generale Tascio ? che in sede di esame testimoniale conferma questa ipotesi - "addolcisce", ovvero attenua la conclusione trasformando il "è senza dubbio la più attendibile" in "appare la più attendibile" e introduce per la prima volta l'ipotesi del malore, che viene riportata nel documento 1/B ma non in quello 1/C.

Esiste poi una quarta copia dell'appunto. Essa è in carta intestata dello Stato Maggiore AM - 2° Reparto, ed ha l'intestazione "Appunto per il sig. Ministro". Essa presenta delle differenze nella divisione in capitoli e nel testo di capitoli come quello "Penetrazione sul territorio nazionale". Nelle conclusioni comunque si afferma che l'ipotesi del progetto di fuga dalla Libia è "senza dubbio la più attendibile" e non vi è alcuna ipotesi di malore.

La quinta copia è una identica della quarta, cioè del documento in veste di "appunto per il sig. Ministro".

La sesta copia ha una forma dattilografica diversa e differenze di non rilevante entità nel contenuto dei capitoli sino al capitolo nr.4. C'è poi un capitolo nr.5 "Risultanze degli accertamenti", in cui si riporta evidentemente - i paragrafi sono: a. pianificazione della missione e b. svolgimento della missione - quanto asserito dai libici. Il vecchio 5° capitolo "Considerazioni" diviene il 6°, senza gli ultimi due capoversi.

Queste conclusioni sono diverse da quelle della prima versione. Innanzitutto mancano i capoversi 3°, 4° e 5°; in secondo luogo nel paragrafo a. si passa dal testo "il velivolo incorso nell'incidente è sicuramente di nazionalità libica e così si ritiene sia il pilota" a "il velivolo incorso nell'incidente è sicuramente di nazionalità libica, il pilota è arabo". Il paragrafo b. è identico. Nel paragrafo c. si passa dalla versione "... (1) il pilota, durante lo svolgimento di una regolare missione di addestramento, per un errore di manovra o per avaria agli strumenti di navigazione, deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano; (2) il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione, finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo. Quest'ultima ipotesi è senza dubbio la più attendibile (corretta poi in "quest'ultima ipotesi appare la più attendibile")..."; alla versione: "... (1) il pilota durante lo svolgimento di una regolare missione di addestramento, per un malore probabilmente avvertito alla quota di 12.000 metri o per avaria agli strumenti di bordo deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano, (2) il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione, finito tragicamente per la superficialità nella pianificazione del volo. (la prima ipotesi la più attendibile)". Il secondo capoverso quindi si modifica da "quest'ultima ipotesi è senza dubbio la più attendibile" (già modificato in "appare la più attendibile") a "la prima ipotesi la più attendibile" messa però tra parentesi.

La settima copia appare in tutto simile alla seconda, meno che nella parte finale del punto C1 delle conclusioni, giacché nella seconda si legge "...deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano", mentre nella settima si legge ? sicuramente per distrazione del dattilografo a meno che la

Calabria non si considerasse già territorio libico – “...deviava dalla rotta e sconfinava in territorio libico”.

L’ottava copia appare in tutto simile alla sesta.

Come si vede, una vicenda tormentata, stesure controverse oscillanti tra quelle che appaiono dettate da buona fede ed altre determinate da intenti di assecondare i libici. Nessun militare ammetterà questo sottile ma indecoroso procedere; solo il ministro della Difesa riconoscerà che nel caso le scelte furono determinate da ragioni politiche.

Bomprezzi, che nel 90 è in servizio presso l’Ambasciata d’Italia a Damasco, non ricorda di aver stilato il rapporto, pur ammettendo di essersi interessato alla strumentazione di bordo, alla configurazione del velivolo ed in particolare ai suoi apparati avionici.

Non riconosce nelle grafie a mano dell’appunto alcuna scrittura di suo pugno, mentre riconosce, anche se non con certezza, nelle correzioni quella del suo capo, cioè quella del generale Tascio.

Fece una valutazione dell’autonomia di quella macchina. E a tale fine compì anche un accertamento sulla presenza di serbatoi supplementari. Ma non ricorda i risultati di questo esame. Quel tipo di aereo però, secondo i dati a sua conoscenza poteva raggiungere l’Italia partendo da una base libica, ma con un profilo di volo a media o ad alta quota. Non riesce però a dire se questo risultato fosse possibile con o senza i serbatoi supplementari. (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 05.11.90).

Immediatamente questo teste dà la misura di quale sarà il suo contributo alla ricerca della verità.

Bomprezzi ha compiuto - lo si è visto - anche altre missioni interessanti. Quella a Otranto, dove si reca per accertare la situazione della copertura radar, che aveva consentito al MiG23 di “forare” la nostra copertura. Ma per accertare questa situazione non prende i tabulati del giorno 18 luglio, bensì quelli del giorno di quella sua missione, (cioè il 30 luglio - nde) giorno in cui s’era svolta un’esercitazione nazionale, asserisce nazionale (invero si trattava dell’esperimento dei due G91 del 36° Aerostormo di Brindisi; nde) non ricordando che il 18 luglio s’era svolta un’esercitazione o addirittura NATO (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 05.11.90). Ai primi di luglio 80 si reca, con il colonnello Argiolas Giampaolo e il maresciallo Zecchini Cesare a Palermo per visionare i reperti rinvenuti in mare dopo la caduta del DC9, raccolti in un hangar dell’aeroporto di Boccadifalco. Ricorda che vi erano spezzoni di rivestimento della fusoliera, bagagli, uno o due sedili della cabina di pilotaggio - che Argiolas riconobbe dalle cinghie di sicurezza - una sorta di

rete di quelle usate per fissare i bagagli nelle stive, una radio sonda meteorologica, un battellino di salvataggio di impiego nautico, un canotto di tipo sportivo (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 11.03.91).

In agosto viene mandato, mentre regge il SIOS al posto di Tascio in ferie, dal sottocapo Ferri, nuovamente in Sicilia per visionare un casco recuperato in mare - si tratta del reperto 80 dell'acquisizione 15 del 10.11.90. Si trattava, come scrisse nella sua relazione, di un casco per operatore di bordo su portaerei. Ferri dandogli l'incarico aveva affermato "sembra che ci sia il nome". Bomprezzi sul punto così continua "mi sembra che disse che il nome era Drake. Questo Drake mi ricorda qualcosa e lo associo al casco. Questo nome lo associerei a un casco di questo tipo. lo associerei a questo ... Io questo nome me lo ricordo su questo casco".

Non sa però rispondere a tutta una serie di contestazioni. Non sa spiegare perché il sottocapo dell'Aeronautica debba mandar d'urgenza il facente funzioni di capo del SIOS ad esaminare un casco che poteva apparire anche al profano di un Paese alleato. Non sa spiegare perché non si preferì farsi spedire questi oggetti a Roma evitando quella sua missione. Non sa spiegare perché il suo collega Lippolis abbia visto tra i reperti di Boccadifalco un casco con nome Drake a brevissima distanza di tempo dal disastro di Ustica e collegasse il suo ricordo a un casco di volo. Non collegò a quel tempo le sigle che apparivano sui salvagenti ad alcuna unità navale, giacché egli come colonnello pilota non ha l'obbligo di conoscere le sigle delle portaerei (v. esame Bomprezzi Bruno, GI 22.06.92).

Queste affermazioni si commentano da sole, e saranno riprese in considerazione con il resto delle dichiarazioni di questo teste nei successivi punti di questo provvedimento. Comunque anche in queste altre due deposizioni atteggiamento di chiusura totale nei confronti dell'inchiesta.

4. Il sopralluogo del colonnello Battista.

Altro ufficiale mandato a Castelsilano con incarichi di rilievo è stato il colonnello Battista Giovanni. Costui, che all'epoca della caduta dell'aereo libico prestava servizio al SIOS nella sezione che si occupava dei Paesi dell'Africa del Nord e del Medio Oriente alle dipendenze del già detto colonnello Bomprezzi, fu mandato in Calabria per ordine del capo reparto, cioè di Tascio, con l'incarico di fotografare il MiG. Portò per la bisogna la propria Mamyra C330 e la Hasselblad del SIOS, pur non ricordando con precisione il giorno della missione.

Raggiunse Castelsilano, come emerge da documentazione acquisita, il 22 luglio con volo in elicottero da Roma. A bordo di questo mezzo viaggiavano oltre Tascio anche due persone di lingua inglese - s'appurerà in seguito che si trattava dei due esperti americani Warren Walters e Larry Wilson.

A costoro egli non presta soverchia attenzione, giacchè impegnato a riparare il contatto del lampeggiatore elettronico della sua macchina. Fece dapprima delle riprese dei luoghi dall'elicottero; quindi passò alla macchina caduta. Sul luogo non v'era alcun cadavere. Le fotografie erano sia in bianco e nero che a colori con pellicole Kodak e probabilmente anche Ilford.

Mostrategli le fotografie acquisite presso lo SMA riconosce con certezza come di sua mano quelle di formato 6x6. Mostratigli degli ingrandimenti di alcune di queste fotografie e precisamente di quelle fotografie ove appaiono con evidenza dei fori, dichiara di non avervi mai fatto caso. La sua attenzione non era attirata dai fori, bensì dagli oggetti con scritte in cirillico e da altro.

Contestatogli che egli era addetto proprio all'ufficio competente per il Nord Africa e il Medio Oriente, competente cioè per la valutazione delle minacce provenienti dai Paesi di quell'area, Paesi definiti tutti ed in particolare la Libia "di interesse", e che pertanto doveva essere d'obbligo per il suo ufficio accertare le modalità di ingresso nel nostro spazio aereo e di caduta sul nostro territorio di un velivolo militare di quel Paese, risponde che non era suo compito. Ripete che non s'è accorto dei fori. Afferma che la sua partecipazione s'è limitata alla ripresa fotografica e di non aver partecipato a riunioni di valutazione del fatto.

Mostrategli nuovamente le fotografie ingrandite, riconosce per sue la 1381, la 1433 e molto verosimilmente la 1446. Esclude la 1401, la 1402, la 42. A parte il fatto che le fotografie in questione facevano parte tutte dei medesimi album trasmessi dallo SMA e non è risultato che vi fossero stati sul luogo altri fotografi dell'AM, pure in quelle sicuramente riconosciute dal Battista appaiono con evidenza fori, più fori, a contorni chiari, su diverse parti del velivolo, tra cui il serbatoio del carburante.

Ma il Battista oltre ad asserire di non essersi accorto dei fori che fotografava, afferma anche che la valutazione sull'incidente non ricadeva nella competenza della sua sezione. E a contestazione che secondo la normativa vigente, a partire dalla legge 801/77 la valutazione d'intelligence compete al SIOS, risponde ammettendo tale competenza, ma specificando che deve essere compiuta dal capo dell'ufficio con elementi della sezione interessata. Deve ammettere che egli faceva parte di questa sezione, ma per scrollarsi immediatamente responsabilità specifica che egli era competente

sino all'Egitto; l'Africa del Nord (sic!) era fuori della sua competenza. Non ricorda però a chi fosse affidata in quel periodo questa competenza.

Battista è chiamato in causa anche dal colonnello Nobili. Costui ha sempre affermato di appartenere all'ufficio competente per la Libia, di essersi messo immediatamente a disposizione per lavorare sul caso, di essere stato però estromesso dalle indagini su ordine preciso di Tascio, comunicatogli da esso Battista. Di tutte queste circostanze non ricorda nulla, "escluderei, - conclude su quella contestazione - che ci fosse una disposizione del generale Tascio su Nobili in merito alle indagini sul MiG".

In seguito s'è occupato della Libia. Lo ha fatto in un periodo immediatamente anteriore all'83, anno in cui è avvenuto il suo passaggio al S.I.S.MI. In quel periodo era capo della Sala Situazioni, ma anche allora non s'è mai occupato della vicenda del MiG23 - vicenda che ha segnato e segna tuttora i rapporti tra Italia e Libia.

A contestazione del fatto che i fori su quel velivolo erano stati notati anche da altri, risponde che non ha ragione di dire che quei fori ci fossero; egli non li aveva notati; nè aveva mai sentito alcuno parlare di fori. Aggiunge spontaneamente che egli era in una sezione di analisi. Quindi altri dovevano andare presso di lui e dirgli le ragioni per cui quell'aereo si trovava in Italia e le cause per cui era caduto. Solo sulla base di quegli elementi avrebbe potuto compiere una valutazione. Ovvero, se ne deduce, se anche avesse trovato sul Flight Data Recorder la storia del volo e avesse visto sull'aereo le tracce dei colpi che ne avevano cagionato la caduta, non avrebbe potuto compiere l'analisi di quei dati; solo se altri glieli avessero forniti, egli avrebbe potuto operare (v. esame Battista Giovanni, GI 21.12.90).

Anche sul casco, che riferisce di aver visto, cade in una serie di contraddizioni. Esso era sicuramente di materiale rigido - non lo aveva preso in mano -, perché altrimenti non avrebbe notato in esso delle ammaccature. Non sa quale tipo di casco usino le Aeronautiche del Medio Oriente e del Nord Africa, non sa di quale materiale sono fatti i caschi di volo, perché è del ruolo servizi e non è mai stato a bordo di un aviogetto da combattimento. Riconosce però in quello recuperato sul luogo di caduta del MiG23 quello visto in occasione della missione (v. esame Battista Giovanni, GI 22.06.92).

Queste testimonianze si commentano da sole. Sono assolutamente inaccettabili. E possono essere portate ad esempio, ma con mille altre, dello sbarramento di omertà e reticenza, quasi sempre opposto, anche in maniera irrazionale e beffarda, all'inchiesta.

5. Il sopralluogo del capitano Benedetti.

Tra gli altri ufficiali mandati da Roma a Castelsilano, merita di essere ricordato il capitano Benedetti, all'epoca al SIOS attualmente al S.I.S.MI. Costui fu richiesto con urgenza nelle ore immediatamente successive al rinvenimento della carcassa del velivolo - al punto tale che fu svegliato in piena notte a casa, trasportato in macchina a Ciampino, e di qui in Calabria, su un velivolo a getto - per identificare quella macchina, che pure da tanti esperti sino ad allora non era stata riconosciuta.

Egli per ordine di Tascio sorvolò in elicottero la zona di caduta e dall'alto, in brevissimo tempo, definì quel mezzo sinistrato come MiG23 monoposto. Pur essendo così profondo conoscitore di quel tipo di velivolo, non gli fu dato modo di esaminarlo da vicino, giacchè fu di nuovo mandato a Roma, subito dopo quel breve incombente e la colazione in zona.

Proprio come conoscitore di quell'aereo, sa che all'epoca esso era dotato di missili Atoll AA2 di fabbricazione sovietica.

Nei giorni immediatamente successivi al suo ritorno a Roma, ebbe modo di vedere quelle parti dell'aereo che erano state trasportate a Roma. Nessuna di esse mostrava, così almeno sostiene oggi, segni di colpi, ma solo segni di impatto, torsione e frattura.

Il Benedetti è ritornato una seconda volta sul luogo di caduta del MiG23, allorché era stato necessario procedere al recupero dei rottami e alla loro restituzione ai libici. Ma di ciò nel paragrafo relativo (v. esame Benedetti Luigi, GI 21.12.90).

6. Il sopralluogo degli addetti al Nucleo SIOS di Bari.

Gli altri del SIOS di Roma non riferiscono fatti direttamente utili alla ricostruzione della vicenda. Utili appaiono invece alcune delle dichiarazioni rese da elementi del SIOS periferico, gli appartenenti al terzo nucleo di Bari.

Tra costoro il colonnello Tramacere, comandante di detto nucleo. Questo ufficiale non raggiunge nell'immediatezza il luogo di caduta del MiG23, giacchè v'è già il capo reparto cioè Tascio; ma vi aveva inviato i due suoi sottufficiali, De Giosa Nicola e Linguanti Giulio. Egli si reca a Castelsilano solo quattro o cinque giorni dopo il fatto, ma dalla sua missione non emergono elementi di rilievo per la ricostruzione del fatto.

Appare d'interesse invece la sua attività volativa nei giorni immediatamente precedenti il ritrovamento del MiG. Egli il 16 luglio compie un volo di 100 minuti. Però definisce questo volo come di routine e ne descrive il percorso. Si decollava da Gioia del Colle; si raggiungeva Rocca Imperiale; qui si faceva attesa, quindi si usciva, si facevano virate, ci si insinuava a "biscotto" di attesa; poi si faceva penetrazione cioè discesa rapida; infine si tornava a Gioia del Colle con avvicinamento GCA. Tutto questo in 50-60 minuti. In seguito si riattaccava senza atterrare e, portandosi in zona riservata, la R61, si facevano manovre a vista. Quando il carburante scendeva al di sotto delle 500 libbre, si chiedevano istruzioni per l'atterraggio. In questa fase si facevano più atterraggi e decolli immediati ovvero si faceva il "touch and go". Non essendo rimasti provati questi percorsi, si era sospettato che fossero connessi alla vicenda del MiG23. E probabilmente per queste indicazioni e questi sospetti il Tramacere fu indicato dalla stampa come una persona a conoscenza di fatti o notizie di rilievo per la ricostruzione dei fatti, al punto tale da essere stato più volte interpellato da un giornalista sia sulla vicenda del MiG che su quella del DC9 (v. esame Tramacere Luigi, GI, 21.12.90).

Afferma infine che nessuno dei suoi uomini, in particolare i marescialli De Giosa e Linguanti, gli ha mai riferito alcunché sulle missioni a Castelsilano - e questo appare del tutto incredibile. Non sa nulla di richieste di plottaggi a Martina Franca da parte del S.I.S.MI (v. esame Tramacere Luigi, GI 22.06.92). Ed invece i due sottufficiali riferiscono circostanze di rilevante interesse.

Va comunque ricordato che il generale Tascio non mancherà di premiare il responsabile del Nucleo SIOS di Bari. A casa di Tramacere - nel frattempo raggiunto da comunicazione giudiziaria - è stata sequestrata una lettera di elogio datata 13.11.80 a firma del generale Tascio per la vicenda del MiG.

Il De Giosa non s'avvicinò mai ai resti del velivolo, giacché rimase sempre in caserma presso i Carabinieri di Caccuri. Vide dei rottami solo qualche giorno dopo, allorché un elicottero dei Carabinieri, pilotato dal tenente Santoliquido, dopo averli imbragati dal punto di caduta, li aveva trasportati su di un camion, sul pianoro al livello stradale.

De Giosa, in quel periodo di permanenza a Caccuri, accompagnò anche il maggiore Simini - ne ricorda bene il nome perché è stato collega del figlio all'Accademia di Sanità Militare a Firenze - dall'aeroporto di Crotone al locale comando di compagnia dei Carabinieri. Era stato il generale Tascio in persona a ordinargli per telefono di prelevare a una determinata ora del pomeriggio all'aeroporto quell'ufficiale, che sarebbe giunto a Crotone con

un biplano dell'AM, e condurlo presso il detto comando di compagnia dei Carabinieri, ove avrebbe dovuto incontrare un medico che aveva proceduto all'autopsia del cadavere del pilota.

De Giosa aggiunge anche che il pomeriggio precedente aveva ricevuto un'altra telefonata sempre dal generale Tascio o dal capo della sua segreteria, con la quale gli si chiedeva "se era disponibile la relazione medica sul cadavere". Egli immediatamente si era informato presso un maresciallo dell'Arma, che spesso si trovava nella stazione di Caccuri pur non appartenendo a quel comando. Dopo qualche ora costui gli aveva consegnato un bigliettino di poche righe, tra cui egli ricorda solo le parole "avanzato stato di decomposizione". Quella stessa sera aveva comunicato il testo dell'appunto alla segreteria del SIOS nella persona del maggiore Mazzone. Aveva chiamato da un telefono di un negozio, fuori dalla stazione ed aveva subito distrutto il biglietto.

Ecco spiegata la vicenda della missione di Simini e della ricerca della relazione sul cadavere, che di certo non è quella del 23, perché su questa era già stato più che abbondantemente riferito dai periti al Ministero nel corso della telefonata di quello stesso giorno. Anche il maresciallo incaricato probabilmente si sbaglia, non riesce ad ottenere la copia del documento e riferisce solo poche righe. Che di sicuro non sconvolgevano la verità del 23 e non avrebbero certo determinato una missione ad hoc, urgentissima, da effettuarsi con mezzo aereo.

A distanza di circa due ore dalla telefonata di Tascio, quella che gli preannunciava l'arrivo del maggiore, aggiunge ancora De Giosa, aveva ricevuto un'altra telefonata da un maresciallo del centro controspionaggio di Catanzaro o della compagnia di Crotone, non ricorda con esattezza, maresciallo che gli chiedeva se fosse a conoscenza dell'arrivo di un maggiore libico di nome Simini. Al che aveva risposto che si trattava di un ufficiale italiano e che ciò sapeva sia perché così gli era stato detto dal SIOS sia per il rapporto di colleganza con il figlio.

Anche il S.I.S.MI si muove, ma orecchia male. In questa prima fase in cui operano le strutture periferiche di Napoli e Catanzaro - ben diversa dalla successiva, nella quale si muoverà la 1^a Divisione - compie errori, è impacciato, è messo da parte.

Ma quello che più colpisce è che tutti questi movimenti di SIOS, CC., S.I.S.MI avvengano alle spalle dell'AG, che spesso nulla sa o appare come l'ultima a sapere.

Il maggiore puntualmente atterrò quel pomeriggio a Crotone. All'aeroporto ad attenderlo c'era anche un maresciallo dei Carabinieri, che fece il viaggio di ritorno sino al paese a bordo della vettura dell'AM con

targa civile – e che di certo è Lo Giacco. Durante il percorso l'ufficiale comunicò che il suo compito principale era quello di accertare se il cadavere fosse appartenuto a una persona circoncesa, così che se ne potesse accertare la razza. Circolavano infatti voci diverse sulla nazionalità di quel pilota, tra cui quella secondo cui fosse russo. De Giosa precisa però che in breve tempo si accertò che il pilota era libico e che aveva frequentato la Scuola di Volo Militare a Lecce.

Il maggiore comunicò anche, durante quel tragitto, che avrebbe dovuto incontrare uno dei medici dell'autopsia. Giunti al Comando Compagnia il De Giosa raccomandò al Simini di non rientrare all'aeroporto dopo il tramonto, perché quello scalo aveva disponibilità solo Acca-Iota; cioè dall'alba al tramonto. In effetti l'ufficiale si trattenne solo un'ora all'interno della caserma. Nel percorso di rientro all'aeroporto non fu presente il maresciallo dei carabinieri del viaggio precedente. In entrambe i tragitti guidò l'altro maresciallo SIOS, cioè Linguanti (v. esame De Giosa Nicola, GI, 23.10.92).

Sentito nuovamente, De Giosa conferma le sue dichiarazioni sul maggiore Mazzone e ben motiva le ragioni per cui non poteva sbagliarsi su di esse. In effetti Mazzone escusò sulla vicenda delle comunicazioni di De Giosa al 2° Reparto aveva escluso di essere stato “coinvolto” nel fatto del MiG23. Ammette di essere rientrato in questo Reparto, dopo un corso alla Scuola di Guerra Aerea a Firenze, il 30 giugno dell'80 con l'incarico di capo sala situazioni. Ammette di aver sostituito, nel periodo della caduta dell'aereo libico, il capo della segreteria, assente per ferie. Non ricorda, però, di essersi interessato della salma del pilota libico nè di aver ricevuto incarichi sulla questione da parte del generale Tascio. Non ricorda della missione del maggiore Simini. Esclude di aver fatto o ricevuto le telefonate di cui parla De Giosa. Se quelle telefonate vi sono state, egli le ha passate immediatamente al capo del Reparto.

De Giosa invece conferma e ribadisce che ben lo conosce, al punto tale da averlo chiamato qualche tempo prima della deposizione per comunicargli le proprie condoglianze per la morte della moglie. E lo conosce sia per averlo incontrato di persona più volte a Roma dove egli veniva per la consegna del corriere, sia per averlo sentito per telefono sempre per ragioni d'ufficio. Mazzone era la persona di fiducia dei capi reparto che si sono succeduti in quell'ufficio. Per questa ragione comunica a lui quei dati che gli erano stati chiesti. “Non mi sarei fidato di altri” afferma esplicitamente De Giosa.

Costui conferma anche la circostanza della frequentazione da parte dei libici di corsi alla Scuola di Volo Basico di Lecce per l'abilitazione al

pilotaggio di 1° grado. Ricorda le lamentele di quegli allievi per la somministrazione di carne di maiale (v. esami Mazzone Giovanni, GI 05.11.93 e De Giosa Nicola, GI 16.11.93).

Mazzone è un altro dei testi di rilievo, di cui eventuali dichiarazioni veritiere avrebbero contribuito a forti progressi dell'inchiesta. Ma probabilmente proprio perché era la persona di fiducia dei capi, è così abile nel non ricordare.

Anche da Linguanti informazioni preziose. Appena giunti a Castelsilano, egli ricorda, si presentarono al generale Tascio e si misero ai suoi ordini. Mentre De Giosa fu assegnato al quartier generale presso la caserma dei carabinieri di Caccuri, egli fu destinato in zona di operazioni, cioè nel vallone ove era precipitato il velivolo. Ebbe così modo di vedere i rottami, assistere alle operazioni di recupero, seguire i lavori delle varie "commissioni" che si recarono ad esaminare quella carcassa, una del S.I.S.MI, la Ferracuti, le libiche per la restituzione dei pezzi. Accompagnò anche un alto ufficiale americano, ricorda un generale, comandante, gli era stato riferito, "del gruppo di MiG che l'Egitto aveva ceduto agli Stati Uniti dopo che il Governo egiziano da filosovietico era divenuto filooccidentale". È questa una circostanza d'importanza fondamentale. Se si mosse dagli Stati Uniti un generale, comandante del Wing composto dai MiG ceduti da Sadat al governo USA, in seguito al suo passaggio di campo, dal blocco orientale all'Occidente, il fatto in sé non può essere considerato di minima importanza. S'è detto che quello precipitato era un esemplare superato e di scarso valore. A dir il vero gli interessamenti mostrano il contrario. E non solo quelli americani, ma anche quelli di altri Paesi, come si vedrà in seguito.

Al riguardo dei pezzi del MiG23, sottolinea di averli "visti bene". "La fusoliera - è bene ripetere per intero le sue dichiarazioni - era tutta foracchiata, come se fosse stata mitragliata. I fori erano del diametro all'incirca di 18-20 mm; io riferii al comandante Ferracuti il fatto dei fori sulla fusoliera ed egli accertò la presenza di quanto io gli facevo osservare, ma non fece alcun commento" (v. esame Linguanti Giulio, GI 21.12.90). Questo in un primo esame. In un secondo è più preciso "confermo di aver visto dei fori sui reperti del MiG23 di circa due centimetri di diametro. Erano dei fori netti; saranno stati sette od otto circa; tutti sulla fusoliera, nella parte di coda, sul lato sinistro. Non ne notai su altre parti. Ritenni che si trattasse di colpi di cannoncino o mitraglia. Ricordo di aver riferito questo fatto al colonnello Somaini".

Linguanti ricorda anche utili circostanze sul pilota. Di costui - oltre alle voci secondo cui si sarebbe formato alla Scuola di Volo Basico a Galatina di Lecce, sarebbe stato contattato dai servizi americani e quindi

indotto ad abbandonare la Libia - furono prelevate parti delle mani e del pene (per accertare se fosse circonciso, e quindi di razza araba), a lui consegnate in un contenitore.

Tale recipiente, nascosto in una carta geografica a mo' di cilindro, fu quindi consegnato al colonnello Somaini, che a sua volta avrebbe dovuto portarlo a Roma.

Quel cadavere era in avanzato stato di putrefazione; la sua sepoltura era "obbligata" perché, gli fu detto, "non si poteva tenere più" cioè non si poteva assolutamente stare vicino al cadavere. Tanto gli fu detto sia dagli abitanti del paese che da coloro che erano stati sul luogo di rinvenimento di quel corpo. E tali dichiarazioni lo meravigliarono per il fatto che nell'ambito di così poco tempo quel cadavere si fosse putrefatto. (v. esami Linguanti Giulio, GI 21.12.90 e 03.07.92).

Questo teste appare uno dei rarissimi che riferiscono fatti e notizie, mostrando ottima memoria e completo distacco all'Arma di appartenenza. Delle sue dichiarazioni dovrà tenersi conto in più occasioni, dalle considerazioni sullo stato del cadavere a quelle sul relitto.

Le voci riferite da Linguanti relative all'ipotesi che il pilota del MiG avesse frequentato la scuola di Galatina, non hanno trovato alcun riferimento tra gli atti acquisiti allo SMA. Lo stesso Tascio nel corso di un'audizione alla Commissione Stragi, a domanda di un commissario che gli chiedeva se gli fosse risultato che piloti libici compivano corsi di perfezionamento in Italia, risponde testualmente: "Non è nella mia conoscenza". Precisa inoltre che se ciò fosse avvenuto il SIOS/A avrebbe dovuto esserne a conoscenza. Ad ulteriore specifica domanda, risponde di non sapere se a Galatina di Lecce fossero stati tenuti corsi di pilotaggio a militari libici. (v. audizione Tascio Zeno, Commissione Stragi 31.10.89).

Va subito rilevato che la dichiarazione del generale Tascio non corrisponde al vero. Infatti in un appunto classificato "segreto" acquisito allo SMD, in cui venivano sintetizzate le riunioni che si erano succedute dopo il rinvenimento del relitto del MiG libico, si evince che lo "SMA ha in corso azione per tentare una eventuale identificazione del pilota attraverso i curricula di coloro che sono stati addestrati in passato a Lecce" (v. acquisizione SMA, 14.07.91). Questa verifica non poteva che effettuarla il SIOS/A. Si osserva però che alcuna documentazione in tal senso è stata rinvenuta presso lo SMA.

7. La testimonianza degli ufficiali AM intervenuti per primi.

Altro personale dell'AM sentito sui fatti è quello che al tempo si trovava a Montescuro ed altri che pure intervennero sul luogo di caduta del MiG23.

È stato in primo luogo esaminato il colonnello Smacchia Mario, che aveva già reso deposizione al GI il 9.05.91, sulla sua missione a Castelsilano il 18 e il 19 luglio 80. Questo ufficiale ha confermato la testimonianza del contadino proprietario del campo di ceci danneggiato dagli elicotteri, che aveva dichiarato di aver visto passare dapprima tre aeroplani e poi solo due "che ritornavano" e che aveva dichiarato anche che se non avesse avvisato i Carabinieri, nessuno si sarebbe mai accorto dell'aereo. Ha confermato anche il rinvenimento della carta geografica di cui aveva già parlato nel precedente esame testimoniale. Questa carta era di produzione italiana; era al 500:000; vi erano segnate in rosso due rotte che partivano o arrivavano in zona di Crotone ed erano dirette la prima verso Gioia del Colle e la seconda verso Lecce. Sia questa carta che la fotocinematragliatrice erano state consegnate, ha confermato anche questa circostanza, all'allora colonnello Brancaleoni (v. esame testimoniale Smacchia Mario, GI 08.02.94).

Di entrambi gli oggetti, in particolare la carta, che sarebbe stata di rilevante utilità per la comprensione dei fatti, non s'è trovata più alcuna traccia tra i reperti. Proprio questa sparizione induce a supporre che da essa potessero trarsi elementi di interpretazione di quel volo.

È stato anche sentito il maresciallo Di Ninno, in pensione dall'82, all'epoca del fatto in servizio presso l'ufficio "Sicurezza al Volo" della 3^a Regione Aerea di Bari e distaccato presso l'aerostello di Montescuro, e qui presente il 18.07.80, in qualità di sottufficiale addetto all'equipaggiamento per un corso di sopravvivenza a piloti AM Costui ha ricordato di essersi recato insieme al maggiore Pierotti, responsabile del corso ed al tenente pilota Di Caro sul luogo di caduta del MiG. La missione era stata sollecitata dal colonnello Brancaleoni, Capo di Stato Maggiore della 3^a Regione Aerea. Arrivato sul posto aveva notato la presenza di militari dei Carabinieri e di due persone in abiti civili, che seppe essere un ufficiale dei Carabinieri di Crotone ed il pretore. Era quindi disceso nel vallone con il Di Caro. Questi, che si era diretto verso la carlinga, gli aveva detto, ha ricordato, che "il pilota si trovava riverso sulla cloche della cabina e stringeva in mano un guanto bianco... era di colore... questo qui sembra che abbia avuto un infarto!". Ha precisato di non aver visto il cadavere in quanto mentre stava per dirigersi verso il punto d'impatto era stato richiamato dal capitano Smacchia, giunto nel frattempo sul posto, che lo aveva invitato a risalire mentre egli stesso scendeva nel vallone (v. esame Di Ninno Roberto, GI 01.03.94).

Qui riemerge stranamente la tesi sottolineata da Di Benedetto, il militare di fanteria che avrebbe vigilato il relitto diversi giorni prima della scoperta ufficiale, secondo cui il pilota era accasciato sui comandi - ma poi sarebbe stato, di lì a poco, rimosso.

È stato anche sentito il tenente colonnello Santaniello, il quale al tempo della vicenda ricopriva il grado di capitano, prestava servizio presso l'aeroporto di Lecce con le funzioni di capo gestione denaro ed era stagionalmente precettato per la gestione logistica dei corsi di sopravvivenza già detti a Montescuro. Per effetto di queste precettazioni il 18 luglio si trovava a Montescuro e la sera stessa aveva saputo della caduta del velivolo così come sapeva che il Pierotti e il capitano Smacchia insieme ad altri due militari si erano recati sul posto. Ha ricordato di aver parlato del fatto con il maresciallo Di Ninno e questi gli aveva riferito che “l'aereo procedeva a bassa quota ed aveva impattato contro uno spuntone di roccia... e il pilota era nella carlinga del velivolo” (v. esame Santaniello Andrea, PG 01.03.94).

È stato quindi escusso il generale Brancaleoni. Questi, confermando le dichiarazioni rese in precedenza, ha dichiarato di essersi recato sulla Sila il 18 luglio 80, di essere arrivato sul posto insieme al colonnello Ferracuti e di avervi trovato, oltre ad altre persone, il capitano Smacchia, inviatovi dal Comando di Regione. Da rilevare che in sede di Commissione Stragi aveva dichiarato, sul colonnello Ferracuti: “non ricordo se egli si trovasse già sul luogo o se sia venuto dopo”. Ha ricordato che il capitano Smacchia gli aveva mostrato “il casco del pilota... una o due scarpe... un foglio di carta, mi sembra velina, sulla quale vi era disegnata una specie di rotta e delle crocette che potevano corrispondere ad aeroporti”, sottolineando peraltro le perplessità proprie e del colonnello Ferracuti per non aver trovato cartine geografiche. Contestatagli la testimonianza di Smacchia nei punti nei quali costui aveva riferito del rinvenimento di una carta geografica a 500:000 di produzione italiana con rotte da Crotone a Lecce e Gioia del Colle e della consegna di tale documento insieme alla fotocinemitragliatrice proprio a lui, ha dichiarato di escludere categoricamente di aver preso in consegna i due oggetti. Ha inoltre affermato, a contestazione della nota dello Stato Maggiore Aeronautica in risposta a quesito della Commissione Stragi che chiedeva i nominativi degli ufficiali che per primi avevano visionato il MiG, secondo cui costoro erano egli stesso, Ferracuti e Tascio; ha affermato, si diceva, che tale nota era incompleta giacchè prima di loro sul luogo era arrivato Smacchia, trovato colà al suo arrivo. Da notare che il teste in sede di audizione in Commissione Stragi aveva dichiarato di aver incontrato “quasi sicuramente, ma non sono del tutto certo, l'allora capitano

Smacchia... Ricordo di averlo visto ma non potrei giurarlo” (v. audizione Brancaloni Mario, Commissione Stragi 21.03.91 e verbale s.i.t. 10.03.94).

È stato quindi esaminato Di Caro, ufficiale pilota AM al corso di sopravvivenza di Montescuro in quel periodo. Costui ha dichiarato di essersi recato insieme al capitano Smacchia e ad un sottufficiale sul posto dell'incidente e di essersi fatto calare nel dirupo. Aveva così constatato che “il velivolo era caduto per mancanza di carburante. L'impatto era avvenuto nella parte più alta del costone tant'è che i pezzi più leggeri erano situati in alto, mentre i più pesanti si trovavano nel vallone... il pilota aveva tentato di eiettarsi fuori in quanto si intravedeva una sequela iniziale di lancio non completata. Infatti il cannoncino del seggiolino non era del tutto estratto, il paracadute era in una iniziale spiegatura ed il pilota era nelle immediate vicinanze del seggiolino e dell'abitacolo riverso in posizione supina”. Il pilota, precisava, era fuori dell'abitacolo e non all'interno, era “piccolo di statura, molto giovane, con il corpo rivolto verso l'alto. Aveva la mandibola spapolata ed una gamba si trovava dietro la nuca... il cadavere non emanava nessun odore”. Ha ricordato di aver rinvenuto qualche oggetto del pilota ed “alcune cartine nautiche”; ricordandone una in particolare che raffigurava le coste libiche e su cui vi erano tracciate, con penna o matita di colore rosso, delle zone di lavoro sul mare e sulla zona libica, dichiarando comunque di non averne rinvenuto o visto alcuna nautica raffigurante il territorio nazionale. Aveva consegnato questo materiale al colonnello Ferracuti e da questi era stato congedato, senza richiesta di rapporto sul sopralluogo ma con l'intimazione di non parlare a nessuno della vicenda, in quanto coperta dal segreto di Stato. Mostrategli delle fotografie di una cartina geografica della Libia rinvenuta sul posto, ha dichiarato “non posso escludere ma nemmeno affermare che le fotografie che ho visionato riproducano la cartina nautica da me rinvenuta sul posto... ricordo che vi erano segnate delle linee di esercitazione che formavano dei rettangoli non regolari, che in queste foto non riconosco”. Ricordando infine la presenza di Di Ninno sul posto, ha escluso di aver trovato o di aver riferito di aver rinvenuto il cadavere del pilota all'interno dell'abitacolo del velivolo (v. esame Di Caro Leonardo, PG 17.03.94).

Come al solito forti discordanze anche su circostanze di grande rilievo. È usuale in questa inchiesta, al punto tale da far ritenere che esse non dipendano solo da difetti di memoria, bensì anche da intenti di adeguamento o di “aggiustamento” delle dichiarazioni a seconda di interessi che non si mostrano con chiarezza ma pur s'intravedono tra le diverse versioni.

Di interesse in questa deposizione di Di Caro, che di certo è il primo militare AM che si avvicina al relitto e al cadavere, è la dichiarazione

secondo cui questo cadavere non emanava alcun odore, a differenza di altre dichiarazioni secondo cui già al momento della scoperta era inavvicinabile.

Messi a confronto Pierotti e Smacchia, il primo ha confermato le precedenti dichiarazioni, precisando di essersi recato sul luogo di caduta del MiG da Montescuro insieme al tenente Di Caro e ad un sottufficiale a seguito di disposizione impartitagli dal colonnello Brancaleoni; di non essere disceso nel vallone; di non aver notato il capitano Smacchia; di non aver redatto alcun rapporto sulla missione; che gli venne detto dal Brancaleoni di evitare di commentare l'accaduto. Anche il secondo ha confermato le dichiarazioni rese in precedenza, precisando dal canto suo di essersi recato sul posto di caduta del MiG accompagnato da un aviere autista; di avervi trovato il tenente Di Caro che si era già calato nel vallone e il maresciallo Di Ninno; di non aver notato la presenza di Pierotti; di essersi anch'egli calato nel vallone e di essersi diretto verso il presumibile punto di impatto; di essere stato il primo ufficiale AM a compiere il sopralluogo sul posto di caduta di quel velivolo; di non aver redatto alcuna relazione su tale sopralluogo; che al termine della missione il colonnello Brancaleoni gli aveva ordinato di evitare di commentare l'accaduto, dicendo "voi qui non avete visto nulla", ed aveva aggiunto, alla domanda di come ci si doveva comportare con i colleghi di Montescuro che erano a conoscenza della missione, "dite che non avete trovato il posto". In quest'ordine era sottinteso, ha anche detto il teste "era sottinteso che la storia doveva essere intesa come segreta o quanto meno riservata. Mi sembra forse che parlò di segreto, ma non riesco ad essere più preciso" (v. confronto Smacchia Mario - Pierotti Giampaolo, 18.04.94).

Emerge da questo confronto che vi fu, e sin dall'immediatezza del rinvenimento, una sorta di apposizione di segreto sull'evento. Addirittura quelli di Montescuro di ritorno all'Aerostello dovevano riferire che la missione aveva avuto esito negativo. Un segreto che ha tenuto a lungo e con ogni probabilità per molti versi tiene ancora. Segreto di fatto, che appare avere un valore di gran lunga superiore a quelli formali.

Sono stati quindi messi a confronto Brancaleoni, Smacchia e Di Caro al fine di verificare quelle dichiarazioni del secondo che indicavano nel primo la persona che ricevette dalle sue mani la carta di navigazione raffigurante il nostro territorio e la fotocinemitragliatrice, rinvenute nel luogo di caduta del MiG. Brancaleoni, preso atto delle affermazioni di Smacchia, ha dichiarato di non avere ricevuto da costui nè la fotocinemitragliatrice nè la carta di navigazione, ma di rammentare che tra le cose trovate sul luogo vi era un "documento d'identità o patente di guida o qualcosa di simile con la fotografia"; circostanza mai emersa in precedenza e confermata dal Di Caro.

Smacchia ha invece confermato il rinvenimento della carta nautica, facendo rilevare mediante uno schizzo che sulla cartina era disegnato un cerchio di colore rosso con due rotte con direzione Nord e Nord-Est, e che tale cerchio racchiudeva la zona di Crotona. Brancaleoni, visto lo schizzo, ha dichiarato che esso poteva sembrare “più il tentativo di localizzare su una carta la zona di impatto del velivolo ed il relativo settore di avvicinamento che un possibile punto di sicuro riconoscimento del terreno per un pilota che debba raggiungere successivi aeroporti di destinazione”. Smacchia, a domanda di Brancaleoni che gli ha chiesto se fosse sicuro di aver consegnato la carta a lui personalmente, ha risposto di essere sicuro “al 99 per cento” con il “dubbio che può anche darsi che vicino a lei vi fossero altre persone e che queste presero in consegna ciò che io portai” e ha precisato comunque di aver rivisto la cartina dopo due o tre giorni in una caserma dei Carabinieri dove si trovavano Brancaleoni, Ferracuti e forse anche Tascio. Brancaleoni ha ammesso di essere stato nella caserma dei Carabinieri di Caccuri la sera dell’evento e probabilmente l’indomani, ma ha escluso di esservi stato nei giorni successivi, dal momento che era ripartito il giorno dopo il fatto. Il generale ha anche precisato di non aver visto alcuna carta di navigazione aerea, “salvo un foglio in cui era disegnata una specie di rotta”, ma poiché era “passato molto tempo dai fatti esaminati, quanto da me sostenuto è da me confermato fino ad eventuale prova oggettivamente contraria”. Di Caro infine ha dichiarato di aver rinvenuto sul posto “una carta di navigazione aerea forse su scala 1:1.000.000 riprodotte la costa libica”, ricordando anche di averla consegnata al colonnello Ferracuti (v. confronto Brancaleoni Cherubino, Smacchia Mario, Di Caro Leonardo, GI 14.05.94).

Brancaleoni in verità è ritornato sui luoghi, atterrando a Crotona il 21 luglio 80 ad ore 17.30, cioè tre giorni dopo l’evento e pertanto appare probabile quanto affermato da Smacchia sulla sua presenza alla stazione Carabinieri di Caccuri “dopo due o tre giorni” (v. rapporto DCP, 17.05.94).

Si deve quindi presumere che Smacchia dica il vero; la carta è stata portata in caserma, è stata vista dalle figure AM principali e cioè oltre che da Brancaleoni, da Tascio e Ferracuti, e poi sia sparita – anche se lo stesso Smacchia, sentito a distanza di pochi mesi e mostratagli la carta nautica rinvenuta indosso al pilota, carta raffigurante la costa libica, ha un certo ripensamento ed afferma di poter essersi sbagliato nel ricordo. Di notevole interesse il rinvenimento del documento di identità con fotografia, di cui parlano sia Brancaleoni che Smacchia; documento che sarebbe stato utilissimo, ma anch’esso sparito.

Dalla documentazione trasmessa dal SIOS/A non è emerso alcun rinvenimento sul luogo di caduta del MiG23 di documento di identità o patente di guida con fotografia del pilota; anzi in due appunti trasmessi a questo ufficio dallo SMA si legge “non sono stati trovati documenti di identità addosso al pilota. Sul casco di volo compare la scritta incompleta Ezz Edden Khal, impressa su striscia adesiva”; “unici elementi per stabilire l'identità e la nazionalità del pilota erano l'iscrizione del nome in lingua araba riportata su nastro adesivo applicato al casco di volo, e frammenti di appunti recanti rotte e dati di volo riguardanti il territorio libico” (v. documenti nr.3 e nr.29 della documentazione in possesso del SIOS/A, trasmessa all'ufficio dallo SMA in data 15.11.89 a seguito decreti di sequestro del 20.10.89 e 03.11.89).

È stato sentito, a seguito di tali dichiarazioni nuovamente Ferracuti, già presidente della Commissione italo-libica sulla caduta del MiG23, all'epoca dell'esame generale addetto militare presso l'Ambasciata negli Stati Uniti. Egli ha confermato le sue precedenti dichiarazioni, precisando di essersi trovato, già dai primi di luglio a Gioia del Colle, anche se il periodo di suo comando sarebbe iniziato ai primi di settembre, a causa del periodo di sovrapposizione di due mesi con il precedente comando. Avuta notizia dell'incidente egli seguì il suo comandante, colonnello Brancaleoni, che aveva deciso di recarsi sul luogo, usando un P166 da Gioia a Crotone e da qui un automezzo militare sino all'area di caduta. Non ricorda però se quella sera - sopraggiunse al momento in cui si stava tentando il recupero della salma del pilota - ci fosse già il generale Tascio; così come non ricorda se vi fossero già altri militari dell'AM Ha ricordato dei reperti appartenenti al pilota e al velivolo. Li aveva visti in un piccolo edificio del vicino Comune, forse la caserma dei Carabinieri o la sede del Comune stesso. Li avevano in mano i Carabinieri, presente un ufficiale, forse un maggiore o un tenente colonnello. Tra tali reperti ricorda una cartina geografica piuttosto malandata, su cui era tracciata a mano una rotta sull'area di Bengasi, Golfo della Sirte, Cirenaica. Non prese in consegna tale reperto, nè lo prese in considerazione la Commissione da lui presieduta. Non ha mai visto documenti d'identità del pilota nè carte geografiche del nostro territorio, così come non ha mai preso in consegna reperti dell'incidente. Di americani, che hanno di certo lavorato sul luogo prima dell'arrivo dei libici e quindi tra il 19 e il 24 luglio ne ha visti uno di sicuro, al massimo due. Quanto ai libici “avevano timore che noi potessimo arrivare o cercassimo di arrivare a delle conclusioni politicamente dannose per il regime di Gheddafi. Erano sospettosissimi e temevano che noi volessimo inquinare l'inchiesta per fini contrari ai loro interessi. Ricordo che il primo giorno ebbero ad irritarsi per

il fatto che il relitto fosse stato manomesso prima del loro arrivo, e che mancasse il flight data recorder... . I libici, almeno alla nostra presenza, non fecero tentativi per accertare numeri di matricola del velivolo. Noi, dal canto nostro, non ne facemmo”. Al tempo dei lavori della Commissione, continua Ferracuti, nessuno aveva sollevato dubbi o questioni sulla data di caduta nè sulla nazionalità del MiG. In seguito ha letto sulla stampa di ipotesi diverse, ma le ha sempre stimate inattendibili. È tuttora certo che quell’aereo cadde il 18 luglio 80 e che esso proveniva dalla Libia. “Minori certezze, all’epoca come oggi, sulla tesi del malore, anche perché sin dal tempo vi erano dei dubbi in favore della tesi della diserzione. Noi ci basavamo su elementi fornitici dai libici”. Prendendo atto delle dichiarazioni del ministro Lagorio secondo cui il caso era stato chiuso per ragioni politiche, ha affermato di non aver mai saputo, tantomeno da alcuno dei suoi superiori, queste ragioni. Mostratigli lo schizzo tipografico e la carta geografica rinvenuti sul luogo ed acquisiti dal SIOS, ha dichiarato di non essere in grado di dire se si trattava della carta vista nelle mani dei Carabinieri. Ha negato di aver ordinato il segreto sulla vicenda, affermando che essendo sul posto un suo superiore, questo richiamo avrebbe dovuto esser compiuto dal colonnello Brancaleoni”. (v. esame Ferracuti Sandro, GI 23.05.94).

Come ben si vede questa testimonianza riassume le caratteristiche delle deposizioni di questi dipendenti AM accorsi sul luogo. Non sono assolutamente chiare e danno minimi contributi alla ricostruzione dei fatti, quando non danno motivo di confusione con le loro ripetute discordanze.

8. La posizione del colonnello Nobili.

Tra gli ufficiali in organico al 2° Reparto dello SMA vi era anche il maggiore Umberto Nobili. Questi già capo centro del distaccamento SIOS di Firenze dal 75 veniva assunto in forza a quel Reparto il 15.01.80 per essere poi trasferito alla Scuola di Guerra Aerea di Firenze dal giugno 81. Durante il periodo di servizio presso la sede centrale del 2° Reparto, il Nobili ha ricoperto l’incarico di addetto alla 2^a Sezione del 2° ufficio svolgendo compiti nel settore informativo di carattere tecnico-militare (v. fascicolo Nobili acquisito al SIOS/AM in esecuzione decreto di esibizione del 15.09.95).

Nobili - sul conto del quale si dovrà ritornare nella parte relativa alle attività poste in essere dal capo centro CS del S.I.S.MI di Firenze, Mannucci Benincasa - è noto alle cronache soprattutto per un incontro avuto, in compagnia del giornalista dell’Ansa Marcello Coppetti, con Licio Gelli, il 2

dicembre 78, nel corso del quale quest'ultimo confidò loro che il generale Dalla Chiesa aveva un infiltrato nelle BR. Su questo incontro organizzato, come asserito dallo stesso Nobili, sotto la regia occulta di Mannucci Benincasa, entrambi - sia quest'ultimo che Nobili - tentarono, ma con scarso esito, di far prevalere la tesi che l'incontro era avvenuto per fini informativi e non per tornaconto personale del Nobili, come invece sia lo SMA che la sede centrale del S.I.S.MI affermarono - ma su queste vicende è sempre difficile accertare i reali motivi di un'associazione, la storia della P2 è piena di esempi del genere, a ben altra livello. E in effetti l'aggregarsi a una loggia, a una lobby, a un partito, spesso è determinato da un tale groviglio di interessi nel quale solo chi sta da una parte afferma che l'ideologia prevale sull'interesse e chi sta dall'altra il contrario. Tra l'altro va detto che la collaborazione di Nobili con il centro CS di Firenze, nei quali locali il Nobili disponeva di una stanza di lavoro, non era nota alle Organizzazioni centrali. La circostanza ha trovato conferma nella dichiarazione del colonnello Giorgio Morandi, capo centro del CS di Firenze dopo l'allontanamento di Mannucci Benincasa. Questi ha dichiarato "Il colonnello Nobili era a capo dell'ufficio SIOS/AM ubicato presso la Scuola di Guerra Aerea di Firenze ed ha frequentato assiduamente il centro di Firenze dalla metà degli anni 70 sino a quando non ho lasciato il centro (1984, nde). Negli ultimi tempi il Nobili era meno assiduo che in precedenza. Il colonnello Nobili aveva un rapporto personale ed esclusivo con il colonnello Mannucci e spesso si tratteneva con lui sino a notte inoltrata" (v. esame Morandi Giorgio, GI di Bologna, 04.01.93).

E' certo oramai che per Nobili l'incontro con Licio Gelli e l'appartenenza alla Massoneria influirà negativamente alla sua carriera militare. Cadute infine le speranze di transitare al S.I.S.MI, come promessogli da Mannucci Benincasa, decide nel dicembre dell'87 di rivolgersi alla magistratura fiorentina per riferire sia sulle attività svolte nel periodo di servizio al SIOS/A che su quelle attuate di concerto con il capo centro del S.I.S.MI di Firenze. Difatti il 21 dicembre 87 deposita presso la segreteria della Procura della Repubblica di Firenze un lungo memoriale in cui ricostruisce la propria carriera in seno alla Forza Armata, sottolineando la collaborazione intercorsa con Mannucci Benincasa. In questo documento l'ufficiale rileva, tra l'altro, di essere stato trasferito a gennaio dell'80 - dopo la nomina di Tascio a Capo del 2° Reparto - presso la sede centrale, venendo assegnato alla sezione Medio Orientale e Mediterraneo. E' bene riportare per intero le parti di interesse del memoriale: "1980 - Nobili è estromesso da qualsiasi attività di una certa consistenza. Apprende riservatamente che esiste la volontà del Tascio di rendergli la vita

impossibile per stancarlo ed indurlo a dimettersi dal servizio. Mannucci, per il quale Nobili continua a lavorare, da Firenze invita questi alla calma perché presto tutto sarà chiarito definitivamente e positivamente.

Estate 1980: precipita il DC9 Itavia ad Ustica. Nobili apprende che il generale Tascio ha preparato (forse su disposizioni superiori) una lettera di smentita a notizie comparse sulla stampa che parlerebbero di attentato. Nello stesso periodo Nobili viene a conoscere l'esistenza di un fenomeno di esodo di piloti specialisti della F.A. che, assunti dalla società Siai Marchetti, finirebbero a lavorare per conto del governo libico in quel paese. Nobili apprende anche che il SIOS e lo Stato Maggiore della F.A. sono a conoscenza della cosa, ma non viene fatto nulla per arginarla o, quanto meno, per seguirla in senso informativo.

Estate 1980: precipita in Calabria il MiG21 libico. Tascio è sul posto e tutto il SIOS è mobilitato per l'avvenimento. Nobili che si è reso immediatamente disponibile per l'esigenza viene bruscamente invitato (tenente colonnello Bertocchini) a non occuparsi della cosa e viene per parecchi giorni estromesso da qualsiasi attività.

Autunno 1980: Nobili apprende che il Tascio, tale col. Bomprezzi e tal cap. Francesconi (ora al S.I.S.MI) incontrano segretamente emissari dello stato irakeno per intermediare l'acquisizione di sofisticate apparecchiature militari presso ditte nazionali (Meteor, forse Selenia, ecc.). Nobili apprende che il fatturato realizzato sarebbe enorme (v. relazione al GI 21.10.92)".

Nobili, al PM di Firenze, riferiva che "nell'estate precipitò ad Ustica un velivolo italiano, un DC9, e il fatto fu ricondotto ad un incidente. Ricordo che alcuni organi della stampa prospettarono l'ipotesi che l'abbattimento fosse dovuto ad un missile lanciato da un velivolo e che il generale Tascio fece delle smentite a queste ipotesi. dopo non molto tempo precipitò un MiG libico sulla Sila e ricordo che io essendo a Firenze per il fine settimana mi misi subito in contatto con l'ufficio per rendermi disponibile, ma mi fu detto che non vi era bisogno di me ed il lunedì mattina, mentre osservavo nella sala operativa taluni reperti del MiG precipitato, un ufficiale dopo avermi bruscamente interpellato, su cosa facessi lì, mi disse che dovevo stare in ufficio per ricevere telefonate concernenti questo episodio, telefonate che non pervennero perché, come seppi, venivano direttamente inoltrate alla segreteria del generale Tascio. In sostanza nonostante le mie offerte di disponibilità fui estromesso da ogni tipo di attività su questo episodio e il col. Battista disse che ciò avveniva per disposizione di Tascio" (v. relazione al GI di Roma del 21.10.92).

Va subito rilevato che il colonnello Battista – al tempo dei fatti responsabile della 2^a sezione in cui era inserito il Nobili – non ha ricordato o

voluto ricordare la circostanza ed ha negato che vi fosse una disposizione del generale Tascio che escludesse Nobili dalle indagini sul MiG libico.

Sarà accertato che Nobili aveva già reso testimonianza su questa vicenda il 12 giugno 84 al GI di Roma nell'ambito del procedimento penale relativo alla Loggia P2. In un memoriale depositato in quella circostanza, scriveva: "La sensazione di essere mal tollerato al 2° Reparto trovò conferma nella circostanza dell'incidente del velivolo libico che precipitò, dopo aver violato lo spazio aereo nazionale, in Calabria nell'estate del 1980. Apprendendo la notizia dalla televisione mentre mi trovavo nella mia abitazione di Firenze ed essendo io assegnato alla Sezione che annovera la Libia come Paese di interesse, ritenni in un primo tempo doveroso mettermi in contatto con il mio ufficio per sapere se c'era bisogno della mia presenza. Mi astenni da ciò trovando logico che se fosse stato necessario sul posto non avrebbe mancato di telefonarmi e risolsi in ogni caso di rientrare a Roma al più presto possibile per pormi a disposizione del Servizio. Giungendo al lavoro mi recai presso la Sala Situazione del SIOS dove erano stati fatti affluire i rottami del velivolo e cominciai a chiedere ragguagli ad un collega che si trovava presente e dal quale appresi che avevano trascorso la notte in servizio per l'esigenza. Un certo tenente colonnello Bertocchini, entrando nella stanza, mi affrontò con tono brusco domandandomi cosa stessi facendo in quel luogo. Dovette notare la mia espressione di stupore perché immediatamente si scusò per il tono e mi disse che era meglio che io stessi in ufficio a ricevere eventuali telefonate. Eseguii prontamente l'ordine anche se appresi, successivamente, che tutte le telefonate relative alla vicenda venivano smistate presso la segreteria del Reparto. Mi misi in ogni caso a disposizione e, sapendo che erano stati istituiti dei turni per coprire l'orario fuori servizio mi offrii di partecipare agli stessi. Mi fu cortesemente, ma senza spiegazioni alcuna, risposto che la mia presenza non era necessaria e che ove lo fosse stata sarei stato chiamato. A tale proposito lasciai il mio recapito di Roma" (v. esame Nobili Umberto, GI 12.06.84).

Nobili pertanto veniva escusso dall'Ufficio e dalla Commissione Parlamentare sulle stragi. E' bene riportare per intero la dichiarazione resa "Mi trovavo nella mia abitazione di Firenze, in via Chimenti nr.3 ed ero con la mia famiglia. Chiamai immediatamente Roma, il 2° Reparto, per mettermi a disposizione dell'ufficio, trattandosi di un velivolo di Paese nella mia competenza. Il sottufficiale che rispose alla chiamata mi disse che non era stato attivato ancora alcunché, che non c'era bisogno di nulla e che il capo reparto - io avevo chiesto se fosse in ufficio - non era in sede, senza specificare altro. Era una sera del fine settimana, non posso precisare se fosse venerdì o sabato. Il lunedì mattina presi un treno precedente a quello

che normalmente prendevo e mi presentai nella sede dell'ufficio, che è distaccato dal palazzo aeronautica e si trova in via Pietro Gobetti 4, di buon'ora. Trovai un collega di altra sezione, di cui ora non ricordo il nome, ma che comunque era l'ufficiale che si occupava dell'area Centro e Sud americana. Raggiunsi la sala operativa e notai che vi erano già state fatte affluire delle parti del velivolo libico. Rilevai innanzi tutto che il numero dei pezzi non era elevato, che vi era una parte del compressore, il cruscotto o parte dello stesso, una parte di ala. Sono rimasto in sala operativa per brevissimo tempo e non ho potuto rilevare altre parti. Notai che questi relitti si presentavano molto poco anneriti, molto meno di quello che normalmente lo sono gli aerei colpiti anche da incendio. Notai che non c'erano macchie d'olio né sul tavolo né sul pavimento, come di solito avviene nella raccolta di parti d'aereo. Chiesi al collega sopra menzionato se il pilota fosse un arabo. Ricordo che feci la battuta: "il pilota era un beduino?" egli mi rispose di non saperlo e mi invitò a guardare delle fotografie ove sarebbe ritratto il pilota. Si trattava di polaroid in bianco e nero. Il viso non era assolutamente visibile. Si scorgeva soltanto una mano e dalle unghie di poco più chiare del resto dell'epidermide potei arguire che si trattava di una persona di etnia semitica-mediterranea, non di certo un nord-europeo o uno slavo. Dalle fotografie non si notavano assolutamente fenomeni di degenerazione post-mortem. Ricordo questo particolare in relazione al fatto che di lì a qualche giorno, mentre mi trovavo a casa di mio padre qui a Roma, in via Lattanzio 16, avevo appreso dal telegiornale il fatto che era stata disposta inumazione urgente stante l'avanzato stato della salma. A tal proposito rammento una battuta che feci con mio padre del seguente tenore: "Ci siamo. Ecco la mafia!". Dissi questo perché già era stata messa in circolazione la voce che il pilota era morto per infarto. Tale affermazione mi apparve immediatamente assurda, perché è incontrovertibile che un pilota di caccia a reazione, anche in un Paese del Terzo Mondo come la Libia, viene sottoposto a visite accuratissime e un cardiopatico non può essere assolutamente abilitato alla guida di caccia a reazione. In quel periodo si era già accertato - almeno a livello S.I.S.MI - che si stavano costituendo dei punti di saldatura tra i servizi segreti libici e ambienti mafiosi. Saldatura sponsorizzata dalla P2 e finalizzata precipuamente al traffico delle armi" (v. esame Nobili Umberto, GI 28.11.90).

In un ulteriore esame l'ufficiale ricorda di aver visto tra i reperti del MiG libico affluiti nella sala operativa del 2° Reparto il casco del pilota e di aver considerato "abbastanza strano" che all'interno vi fosse applicata una targhetta "daimo" con il nome del pilota in caratteri occidentali. Ricordava, inoltre, altro singolare rinvenimento tra gli effetti personali del pilota: un

pacchetto di chewing-gum, tipico prodotto occidentale. Altro dettaglio che gli sembrò singolare era l'assenza di oli sui reperti. Nobili afferma di aver visto altri reperti di incidenti di volo e in questi casi i reperti erano intrisi di olio: "normalmente in un incidente di volo è tutto molto unto e molto sporco e lì mi sembrò tutto particolarmente pulito". (v.esame Nobili Umberto, GI 01.12.90).

Nobili riferiva anche una singolare e inquietante vicenda. Nel periodo in cui era responsabile del 4° Nucleo SIOS di Roma – primi anni 70 ? gli giunse una richiesta di accertamenti concernente un traffico di piattaforme inerziali per il velivolo F104 che, dopo essere state dichiarate in disuso dalla Forza Armata venivano vendute come rottami. Le stesse venivano rimesse in funzione e attraverso la società Litton Italia di Pomezia rivendute come nuove all'Aeronautica. Egli al fine di accertare la veridicità della vicenda si rivolse al Raggruppamento Centri CS del SID di Roma. Parlò prima con il tenente colonnello Giorgio Genovesi e poi con il Direttore del raggruppamento, colonnello Federico Marzollo. Costoro gli consigliarono di non occuparsi della vicenda e di mettere la "pratica agli atti". Nell'occasione i due ufficiali del SID gli suggerirono di leggere la rivista "OP" di Mino Pecorelli, da lui non conosciuta a quel tempo. Mannucci Benincasa, cui aveva raccontato negli anni a seguire l'accaduto commentò testualmente "vedi come si preparano i golpe!" (v. esame Nobili Umberto, GI 07.12.90).

Escusso nuovamente nel '96, Nobili ha ricordato che nel periodo precedente alla caduta del DC9 il SIOS aveva registrato un'intensa attività volativa libica di tipo militare che aveva preoccupato non poco le Autorità militari. Aggiungeva che dopo la caduta del DC9, ma prima che il MiG fosse rinvenuto, il S.I.S.MI con un fonogramma richiese al SIOS informazioni su un possibile attentato o di un coinvolgimento di velivoli militari nell'evento. Questa richiesta - al dire del Nobili - anziché essere inviata per le trattative al 3° ufficio Sicurezza, venne inviata al 2° ufficio che trattava invece i Paesi di interesse dell'area del Mediterraneo. Nobili rileva che fino a quel momento nessuno né tantomeno la stampa aveva fatto riferimento a eventuali responsabilità libiche nella vicenda (v. esame Nobili Umberto, GI 06.11.96).

Una conferma della esclusione del Nobili nelle vicende del MiG libico giungeva da altro ufficiale a quel tempo in servizio al 3° ufficio del 2° Reparto, tal Buscemi Paolo. Questi dichiarava che alcuni mesi dopo l'accaduto Nobili, in occasione di un colloquio presso la Casa dell'Aviatore, gli aveva riferito che "a suo avviso l'episodio del MiG libico potesse essere messo in relazione con la caduta dell'aereo Itavia... . Nella stessa occasione

lo stesso Nobili lamentò di essere stato escluso dalla trattazione dell'argomento MiG”(v.esame Buscemi Paolo, GI 25.03.97).

Il generale Tascio dal canto suo ha tenuto ad escludere di aver estromesso il Nobili dalle indagini sul MiG a causa di risentimenti personali nei suoi confronti.. Egli ha sottolineato che il Nobili serbava risentimento nei suoi confronti a causa del trasferimento a Roma che aveva disposto. Non lo aveva ritenuto - aggiunge Tascio - idoneo alle mansioni del 3° ufficio e pertanto lo aveva richiamato a Roma e mettendolo alle dipendenze del colonnello Bomprezzi. Precisa che bastava controllare le note caratteristiche dell'ufficiale. Per quanto concerneva la smentita alla ipotesi apparse sulla stampa che esso Tascio avrebbe determinato, afferma che la vicenda potrebbe riferirsi alla lettera che il 2° Reparto a sua firma trasmise a dicembre dell'80 al giudice Santacroce (v. interrogatori Tascio Zeno, GI 29.05.92 e 18.03.97).

Non chiare comunque rimangono le ragioni per le quali Nobili viene trasferito da Firenze a Roma e quelle per le quali fu estromesso dalle indagini sul MiG libico. La risposta a tali quesiti però è data indirettamente dallo stesso generale Tascio nell'interrogatorio del 18.03.97 laddove afferma di aver conosciuto il Nobili a Firenze quando ancora non dirigeva il 2° Reparto. In quella occasione Nobili chiese di parlare con Tascio – la circostanza veniva fatta risalire al tempo dell'incidente sul Monte Serra ed delle gravi tensioni da esso suscitate in seno alla Forza Armata – e gli parlò di questioni di carattere politico, di vicende legate alla massoneria, del S.I.S.MI. Tascio – aggiunge – “si atteggiava sempre a grosso spione 007”. Ciò detto non è da escludere che Tascio invece fosse al corrente della collaborazione che il Nobili forniva al centro CS di Firenze e che nel momento in cui assunse la carica di Capo Reparto volle riportare sul giusto binario la gestione del distaccamento SIOS di Firenze. E che in ragione degli stretti rapporti tra il Nobili ed il centro CS di Firenze abbia ritenuto poi di escludere il Nobili stesso dalle investigazioni sulla vicenda del MiG. Ciò per evitare che le notizie confluissero per quella via al Controspionaggio.

9. Analisi della documentazione SIOS.

Come già s'è detto per la vicenda del DC9 Itavia, la parziale consegna del materiale, da parte del Capo di Stato Maggiore, generale Pisano, il 15 novembre 89 – per effetto dell'ordine di esibizione del precedente 20 ottobre, relativamente all'incidente del MiG23 libico, ha

costituito senza alcun dubbio un forte ostacolo all'accertamento della verità su questo evento. Si ricordi che il provvedimento in questione concerneva ogni documentazione attinente alla vicenda cioè i documenti di qualsiasi specie, scritti, fotografie, registrazioni foniche e quanto altro in possesso e comunque acquisito dal SIOS. Invece sono consegnati solo i documenti scritti e fotografici, ma si omette la trasmissione del restante materiale richiesto.

La constatazione di questa carente esecuzione si riscontra a distanza di cinque anni, nel maggio 94, allorchè viene richiesto nuovamente, al 2° Reparto - SIOS, la consegna di tutto il carteggio sul MiG23 libico in originale. In questa occasione infatti si consegna la stessa documentazione cartacea del novembre 89, all'epoca trasmessa in fotocopia, alla quale però sono allegate le cosiddette cedole di smistamento pratiche tra gli uffici del Reparto e le determinazioni del capo Reparto; quindi appunti manoscritti e sviluppo della pratica, sicuramente di rilevante interesse per le indagini, che erano state "trascurate" nella prima consegna. Si consegna anche altra copiosa documentazione, non trasmessa nel 1989, ma di cui si era entrati già in possesso tramite l'acquisizione del dicembre 88 presso la Regione Aerea di Bari. E' stato accertato che il SIOS ne era venuto in possesso nell'ottobre 88, allorquando gli era stata trasmessa, per competenza, dal Sottocapo generale Meloni. La documentazione concerneva tutta l'attività svolta dai reparti dipendenti di quella Regione Aerea in merito all'incidente del MiG libico.

Altro materiale non consegnato, e di cui non viene fatto alcun cenno dal generale Pisano nella lettera di trasmissione del 15 novembre 89, è la relazione sull'incidente del MiG23 libico effettuata negli uffici del 2° Reparto SIOS tra il 14 e 15 ottobre 88 (sabato e domenica). Questa relazione è stata rinvenuta e sequestrata, solo a seguito di esecuzione del decreto con la costante presenza della polizia giudiziaria, nel febbraio 96 presso l'Itav. Dalla relazione non si desume il luogo presso il quale la Commissione ha svolto i propri lavori, ma solo il tempo di inizio, alle ore 08.30 del 14 ottobre, di termine, il giorno seguente; e si desume anche che è stata consultata tutta la documentazione messa a disposizione dal 2° Reparto. Solo attraverso gli esami testimoniali del settembre 96, in particolare quello maggiore Cipriani, s'è scoperto che i lavori della Commissione avevano avuto luogo nei locali del 2° Reparto, in modo continuo e senza interruzioni, fino al termine degli stessi. La Commissione, voluta dal Sottocapo dell'epoca, generale Meloni, era composta dai più esperti ufficiali dell'Aeronautica in servizio nel 1988 e cioè: il colonnello Gaudio Francesco, capo del 1° Reparto - Difesa Aerea - dell'ITAV; il

colonnello Gioffrè Giuseppe, esperto di Difesa Aerea dell'ITAV; il tenente colonnello Montinaro Pasquale, capo del 3° SOC di Martina Franca; il maggiore Cipriani Antonio, esperto programmatore - Difesa Aerea - della Brigata Tecnica Addestrativa di Borgo Piave. Questa Commissione conclude i suoi lavori, si ricordi, affermando che: “pur essendoci una buona possibilità di correlazione tra la traccia LJ054 ed il velivolo MiG23, tuttavia essa non può essere determinata con sufficiente certezza”.

Sempre nel novembre 89 non viene consegnata la cosiddetta relazione “Pollice” effettuata nel periodo novembre - dicembre 88, come già detto, rinvenuta e acquisita nel settembre 96, che analizza e critica l'operato della Commissione presieduta dal colonnello Ferracuti sull'incidente del velivolo libico.

Come non sottolineare poi il fatto che l'Aeronautica non riferirà mai di sua iniziativa del provvedimento disciplinare a carico del capo controllore, del TPO e dell'identificatore di Jacotenente in servizio la mattina del 18 luglio 80 nella sala operativa del 31° CRAM né trasmette la relativa documentazione. Appare evidente, come accertato attraverso l'esame testimoniale degli interessati, che quella sanzione disciplinare era connessa alla presunta penetrazione del velivolo libico nel territorio italiano, anche se nella motivazione del rimprovero non viene fatto alcun riferimento specifico al MiG, ma solo una generica responsabilità per lo scarso impegno durante il servizio di quel giorno.

L'analisi della documentazione ha posto in evidenza tutte le contraddizioni relative al nastro di registrazione di Otranto e al tabulato THR da esso ricavato dal 2° Reparto nell'agosto 80 presso il Centro di Borgo Piave. In particolare: 1. La 3^a Regione Aerea di Bari e il 32° GRAM di Otranto, nel settembre 88, affermano che il nastro di registrazione di Otranto è stato inviato a Borgo Piave e mai restituito; si accerta nel 91 che il nastro è stato restituito dal 2° Reparto al CRAM di Otranto. La documentazione di restituzione del nastro, al sito di Otranto, si ferma presso la Segreteria speciale della Regione Aerea di Bari il 19 agosto 1980 quando il Nucleo SIOS di Bari consegna il plico contenente il nastro a quella Segreteria. Le ulteriori indagini ed escussioni testimoniali tra il 96 e il 97 hanno accertato l'inesistenza della documentazione attestante la restituzione del nastro di registrazione dalla Segreteria speciale di Bari al CRAM di Otranto né l'episodio è stato ricordato dai vari testi esaminati. Si ricordi che nella copiosa documentazione del settembre 88, inviata dalla Regione Aerea di Bari al Sottocapo, si indica l'utilità del nastro di registrazione di Otranto per l'approfondimento dell'analisi della traccia LJ054 meritevole di attenzione, di cui si aveva conoscenza solo dalla copia del plottaggio; e si

precisa altresì che il nastro era reperibile al Centro di Borgo Piave come risultava dai documenti. 2. Il 2° Reparto nel settembre 88 rinviene nel suo archivio la riduzione dati della traccia LJ054 tratta dal nastro di registrazione di Otranto e, dovendo procedere alla declassifica del documento, non sa indicare la provenienza del documento. Circostanza alquanto singolare, se si tien conto che fu proprio il 2° Reparto a prelevare il nastro ad Otranto il 30 luglio 80 e lo consegnò l'indomani al Centro di Borgo Piave per ottenere la riduzione dati. Non è stata mai consegnata dall'AM né rinvenuta la documentazione relativa all'attività di riduzione dati di questo nastro a Borgo Piave nell'agosto 80. Come ben si può intravedere v'è una confusione documentale tra Reparti dovuta o a scarso impegno nella ricerca dei documenti in archivio o perché gli stessi sono stati occultati o distrutti.

Si deve anche porre in evidenza come nella documentazione consegnata, nel tempo dall'AM, non v'è traccia delle riunioni, effettuate nei giorni immediatamente successivi all'evento presso l'ufficio del capo di Stato Maggiore della Difesa e presso il Gabinetto della Difesa; riunioni di cui quest'ufficio è venuto a conoscenza solo attraverso il sequestro documentale delle agende del generale Tascio e Melillo, rispettivamente nel luglio e settembre 95.

Come non sottolineare d'altra parte la incomprensibile conservazione del nastro di registrazione presso il sito di Marsala attribuito all'incidente del MiG libico, per ben 15 anni, dal 21 luglio 80 al 27 giugno 95. Nastro che trasmesso a quest'ufficio, nel giugno 95, a seguito di riduzione dati presso la Brigata Tecnica di Borgo Piave si scoprirà contenere dati successivi all'ora ufficiale dell'evento, cioè dalle ore 09.40Z del 18 luglio 80. Una situazione questa che ha dell'incredibile e che mostra ancora una volta la superficialità del personale dell'AM direttamente responsabile. Infatti appare non credibile, che il 21 luglio 80 il nastro di registrazione dell'incidente del MiG venga conservato con altri nastri relativi ad altri incidenti aerei nella cassaforte del CRAM di Marsala; che il 22 seguente ne venga estrapolata la THR, trasmessa al 3° SOC di Martina Franca il giorno dopo; e questi dati riportati coprono l'asserito periodo dell'incidente - 06.29Z/09.24Z -. Ed invece si custodisca per 15 anni un altro nastro i cui dati registrati iniziano dopo l'evento, e tale nastro sia segnalato dall'AM a quest'ufficio come quello relativo all'incidente in questione.

Appare altresì evidente, come già detto, che la documentazione consegnata sia stata sempre incompleta, appare del fatto si sia stato sempre sostenuto che la vicenda era stata trattata esclusivamente dal 2° Reparto o comunque che tutto il materiale trattato da altri Reparti connesso alla vicenda fosse stato trasmesso al SIOS. Ed invece altra documentazione,

anch'essa di rilievo, è stata rinvenuta al 3° Reparto da cui dipendevano sia il Centro Operativo di Pace ovvero il COP e il 4° ufficio Sicurezza al Volo. in cui era incardinata la sezione competente alla investigazione sugli incidenti aerei.

Infine si deve dire che appare verosimile che la documentazione consegnata non corrisponda a quella realmente vagliata dal 2° Reparto all'epoca dei fatti, perché sia attraverso esami testimoniali ed interrogatori che annotazioni manoscritte dei generali Tascio e Melillo risultano attività che sicuramente sono stati documentate, e di cui invece non è stata mai trovata traccia, documentazione occultata o distrutta.

* * * * *

Capitolo III
I Servizi.

1. II S.I.S.MI.

La ricostruzione dell'intervento del S.I.S.MI nella vicenda della caduta del velivolo libico sulla Sila, come per quella del DC9 Itavia, è stata difficile. Causa delle difficoltà sono stata, come usuale, il ritardo e l'omissione della trasmissione al Giudice di documenti concernenti la vicenda custoditi agli atti del Servizio.

Come si è già avuto modo di rilevare, nel giugno 87 il S.I.S.MI ad una richiesta dell'ufficio si limita a riferire che "in merito all'incidente occorso al MiG23 libico precipitato sui monti della Sila, nulla risulta a questo Servizio, oltre alla documentazione ufficiale trasmessa in copia dallo Stato Maggiore Aeronautica - 2° Reparto" (v. missiva S.I.S.MI 30.06.87). Al contrario saranno invece acquisiti numerosi documenti e informazioni inediti che non hanno trovato alcun riscontro tra quelli del SIOS/A.

Il tentativo del Servizio di occultare una parte rilevante della documentazione di notevole interesse verrà alla luce nel momento in cui questa AG con più provvedimenti ha ordinato (nonostante tutte le precedenti assicurazioni, secondo cui gli archivi del S.I.S.MI non contenevano nulla di interesse e di rilievo per l'inchiesta) l'esibizione di tutta la documentazione concernente la vicenda del MiG.

Si ricordano le annotazioni di D'Eliseo, capo dell'ufficio del Direttore del Servizio, apposte sull'appunto del 23 luglio 80, relativo all'autopsia del pilota libico, del tenore già noto: "Sì per SIOS/A progetto Notarnicola/Tascio ore 19 del 23/7/80". Il documento era stato già trasmesso a questo Ufficio più volte, ma privo della decretazione in calce. Vanno anche rilevate altre annotazioni di D'Eliseo sulla richiesta di interprete da parte del SIOS/A, datate 19.07.80 e la disposizione di inviare il "sig. Milani". La testimonianza di Milani, come si vedrà più innanzi, sarà di notevole utilità.

Si osserva anche che persino nel 91 alla richiesta dei documenti concernenti il pilota libico caduto sulla Sila, il S.I.S.MI anziché trasmettere tutta la documentazione concernente l'evento, si limita ad inviare soltanto quella documentazione ove risultava citato il nome del pilota libico. E ancora nel 93 alla richiesta di esibizione di tutta la documentazione concernente l'evento il Servizio non trasmette tutto quanto è ai suoi atti. Come s'è potuto accertare solo con altro provvedimento datato 20 aprile 95, a seguito del quale è stato acquisito l'intero materiale cartaceo. Proprio dall'esame di questa ulteriore documentazione sono emersi atti mai trasmessi precedentemente dallo Stato Maggiore del Servizio.

Come si è già avuto modo di specificare nella parte inerente all'intervento del S.I.S.MI nella vicenda del DC9 Itavia, i due eventi erano stati messi in connessione.

Tale connessione è stata riscontrata:

-in riferimenti documentali, nei quali la caduta del velivolo libico viene indicata come avvenuta nel giugno 80.

-Nella indicazione di un non meglio precisato progetto Notarnicola/Tascio e nella singolare coincidenza temporale del progetto stesso con i dubbi avanzati dal ministro Formica sulla caduta del DC9 Itavia; così come si rileva da un'annotazione apposta alla data del 23 luglio 80 nell'agenda del generale Santovito.

-Nell'annotazione del generale Tascio apposta sulla sua agenda alla data del 28 luglio 80, in cui i due eventi sono chiaramente messi in connessione tra loro.

-Nella testimonianza del maresciallo Cinotti che indica nel maresciallo Di Donna la fonte delle notizie trasfuse negli appunti del Centro CS di Verona, nei quali era stato omissivo l'inserimento della connessione tra i due fatti.

-Nella testimonianza del colonnello Milani del S.I.S.MI che ha dichiarato di aver tradotto e sottratto, dall'ufficio del generale Tascio, una lettera, rinvenuta indosso al pilota libico, nella quale era espresso una sorta di pentimento per aver abbattuto un velivolo civile italiano.

-Nella contemporanea ricerca dei dati radar a Martina Franca da parte del S.I.S.MI e del SIOS/A.

-Nella trasmissione da parte del Centro CS di Bari dei dati radar del MiG libico con missiva ad oggetto "Incidente DC9 Itavia".

-Nelle annotazioni apposte da Masci nell'atto 568 – all'interno della pratica relativa al DC9, su alcune interrogazioni parlamentari relative al MiG libico – in cui si rilevano che i documenti giunsero in discesa da Palazzo Baracchini unitamente all'appunto del 29 luglio che aveva per oggetto il DC9 Itavia.

-Nell'intervento del generale Santovito alla riunione del 21 luglio 80 relativa al MiG libico in cui afferma – così come viene riportato sull'agenda del generale Melillo – Santovito: "Se dicono del DC9? Quello era in quota e la copertura è totale".

Va anche osservato che il S.I.S.MI ed i suoi più alti rappresentanti hanno sempre escluso una correlazione tra il DC9 ed il MiG libico. Tuttavia, dalla cartella relativa all'anno 80 contenente il carteggio sull'incidente di Ustica, acquisita presso lo Stato Maggiore del S.I.S.MI, in cui risultano inseriti gli atti del disciolto ufficio del Direttore del Servizio, è stata rinvenuta una sottocartella contenente anche copie di documenti concernenti

il MiG libico. Un ulteriore riscontro è stato rilevato sempre agli atti dello Stato Maggiore del 90, all'interno di una cartella con lo scritto "Visione Capo di Stato Maggiore", nella quale era custodita una "cronologia delle principali attivazioni ricevute/risposte fornite dal S.I.S.MI" relativa all'incidente di Ustica. In questo documento gli atti relativi ai due eventi sono inseriti cronologicamente nello stesso contesto.

1.2. La 1^a Divisione.

Il S.I.S.MI pertanto viene interessato e s'interessa immediatamente alla vicenda. La prima informativa il Servizio Militare la riceve alle 16.30 di quello stesso 18 luglio con fonogramma dal Comando dei Carabinieri alla 1^a Divisione. Il testo è stringato: "ore 14.30 odierne in località Colledi - sta ovviamente per Colimiti; nde - comune Castelsilano (Catanzaro) è precipitato un aereo di tipo sconosciuto. Potrebbe trattarsi di aereo militare. Riserva.". La notizia viene girata al Centro di Napoli con richiesta di ulteriori notizie ed all'ufficiale di servizio presso la Direzione a palazzo Baracchini. Sempre nell'immediatezza vengono richieste notizie al SIOS Aeronautica.

Tra le 16.35 e le 18.00 il centro di Napoli informa la 1^a Divisione che l'aereo sarebbe militare ma non italiano; che è stato rinvenuto un cadavere con tuta mimetica e casco con la scritta "EZZ - EDDNN - KHAL"; che tra il materiale vi è uno zainetto di pronto soccorso. Il messaggio conclude asserendo che potrebbe trattarsi di aereo arabo o pilotato da un arabo.

Alle 18.40 risponde il SIOS Aeronautica, comunicando che i Carabinieri di Vibo Valentia hanno avvistato verso le 13.30 nella zona tra Caccuri e Castelsilano un velivolo non italiano. Il pilota deceduto giace fuori dall'abitacolo con il paracadute parzialmente aperto. Sul suo casco si leggono le sigle "EZZ - EIDN - KOAL"; sulla sua valigetta delle scritte in arabo. Il velivolo potrebbe essere un Phantom e reca sulla fusoliera un simbolo di forma triangolare.

Alle 18.40 altro messaggio dal centro di Napoli alla 1^a Divisione, secondo cui da scritte sul casco tale oggetto dovrebbe essere di costruzione sovietica. Su di esso anche delle scritte in arabo a penna biro. Il pilota sarebbe arabo; il velivolo un Phantom con strumentazione di bordo in inglese.

Alle 19.26 fonogramma dal Comando Generale dei Carabinieri sempre alla 1^a Divisione. Le notizie divengono apparentemente più

specifiche. L'aereo sarebbe - ancora permane tal convinzione - un Phantom che reca sulla fusoliera un quadrato di colore verde. Sul posto è stato rinvenuto un solo cadavere, che ha indosso un'uniforme militare. Sul casco sono segnati i tre gruppi di lettere "EZZ - ETTN - KHAL". All'esterno ci sono anche delle scritte in arabo, mentre all'interno vi sono scritte in cirillico. Lo zainetto di pronto soccorso porta istruzioni in arabo.

A questo punto non può non rilevarsi come per diverso tempo, in pratica per tutto il 18, si sia creduto che quel velivolo precipitato fosse un Phantom. Come non può non ricordarsi che il 27 precedente s'era parlato sia alla Torre di Grosseto che alla RIV di Roma di Phantom e di Phantom caduto. E ci si deve porre la questione se esista una qualche connessione tra quel fatto del 27 giugno e questo rinvenimento del 18 luglio, questione cui si dovrebbe dar risposta nel prosieguo di questa motivazione.

Alle 22.25 messaggio della 3^a Divisione IAO alla 1^a Divisione, messaggio che merita di essere riportato per intero: "In relazione all'aereo caduto in Calabria lo SMA ha informato telefonicamente che l'aeromobile aveva un quadrato verde sulla coda e dei cerchi verdi sulle ali; potrebbe essere tunisino; aveva a bordo delle carte di navigazione ed un foglio trasparente sul quale erano state tracciate le rotte e erano state apposte delle annotazioni in caratteri cirillici. Secondo voci raccolte in loco da Carabinieri gli aerei sarebbero stati tre, dei quali uno abbattuto". Tale messaggio viene integralmente trasmesso dall'ufficiale di servizio della 1^a Divisione che lo aveva ricevuto, alla segreteria della Direzione a palazzo Baracchini alle 23.15.

Queste voci morranno nello spazio di poche ore. Già l'indomani nessuno ne parla più e in seguito nessuno più le ricorderà. E così non si riuscirà a capire se esse si riferissero al mattino del 18 o ad altri giorni.

Ponzani, all'epoca collaboratore della 3^a Divisione ufficio S del S.I.S.MI, interessatosi alla vicenda - ha dichiarato che in quel 18 luglio svolgeva la funzione di ufficiale IOA cioè Informazioni Operazioni ed Allarme con competenza nella ricezione delle notizie ed informazioni di interesse del Servizio dall'estero e, durante le ore notturne, anche dall'interno per diramarle agli uffici competenti. Ricevette, secondo la sua testimonianza, informazioni sul fatto alle 18.45 dallo Stato Maggiore Difesa ed alle 23.45 dallo Stato Maggiore Aeronautica nella persona del sergente Garella. Non ricorda nessuno dei particolari trasmessi nella comunicazione telefonica alla 1^a Divisione; non esclude però di avere ricevuto quelle notizie; afferma comunque che tutto quanto riferito alla 1^a Divisione era pervenuto dallo Stato Maggiore Aeronautica, e cioè dal sergente Garella, alle ore 23.45, e in tal senso esibisce copia del registro novità relativo al

servizio tra il 18 ed il 19 luglio di quell'anno, nel quale appare, oltre quella relativa alle 18.45 dello Stato Maggiore Difesa, l'annotazione seguente sotto le 23.45: "sergente Garella di SMA comunica ulteriori particolari su aereo caduto. Avvisata 1^a Divisione". Conclude ammettendo la possibilità di errore nella trascrizione dell'orario, sia da parte sua che da parte del ricevente presso la 1^a Divisione (v. esame Ponzani Umberto, GI 01.02.91).

È con ogni probabilità così è avvenuto, giacché non vi sono altre comunicazioni in quel torno di tempo che siano state girate anche alla 1^a Divisione.

Anche Caruso, maresciallo in servizio alla 1^a Divisione del S.I.S.MI, quella sera come ufficiale di turno, non ricorda alcunché sui messaggi ricevuti e trasmessi. Pur esibitigli i due messaggi non li ricorda; afferma però che di certo vi ha riportato fedelmente quanto gli è stato riferito e quanto a sua volta ha trasmesso. Riconosce la sigla apposta sul fono "da 1^a Divisione a Segreteria S.I.S.MI" per quella del generale Maletti (v. esame Caruso Italo, GI 11.02.91). Ovviamente il sottufficiale è incorso in errore, in quanto il generale Maletti nell'80 era già da parecchi anni fuori dal Servizio.

Mura, all'epoca assegnato alla 7^a Divisione del S.I.S.MI e quella sera di turno come ufficiale di servizio presso la sede della Direzione a Palazzo Baracchini, ricorda, avendo fatto un controllo il giorno precedente l'esame testimoniale sui registri, il testo della comunicazione e specificamente che lo SMA aveva riferito che secondo voci raccolte in loco dai Carabinieri gli aerei sarebbero stati tre, dei quali uno abbattuto. Non riconosce però la sigla apposta sul messaggio delle 23.15; se fosse stata apposta presso la segreteria del Servizio, essa potrebbe essere dei colonnelli D'Eliseo o Iannuzzi o dallo stesso Direttore, generale Santovito.

Non ci si può però esimere dal sottolineare la circolazione della notizia di più aerei e di un fatto di inseguimento e abbattimento. Notizia - e questo è l'aspetto più inquietante - che muore nell'ambito di tempo brevissimo e non suscita, pur appearing fatto gravissimo, alcun seguito o reazione, quanto meno di smentita.

Carella, nel 91 in servizio presso l'ufficio dell'Addetto Aeronautico per la Difesa all'Ambasciata d'Italia presso il Governo di Germania e all'epoca del fatto addetto alla segreteria del 2° Reparto dello SMA, ricorda di aver ricevuto, mentre faceva il turno h.24, in un giorno di luglio - evidentemente di quell'anno - nel tardo pomeriggio o in prima serata una chiamata telefonica del COP, Centro Operativo di Pace, con la quale gli si chiedeva se mancasse un qualche aereo, perché ad essi risultava che "qualcosa" era caduto in Sila. Ricorda di aver annotato la telefonata sul brogliaccio di servizio, ma non ricorda a chi o a quale ente si fosse rivolto o

avesse “girato” la telefonata. Ritiene di aver chiamato la RIV e il CRAV/SCCM già RSC, ed anche probabilmente Martina Franca. Non ricorda se ha chiamato il S.I.S.MI, per cui però avrebbe dovuto avere una specifica autorizzazione trattandosi di ente esterno e superiore. Preso atto del contenuto del messaggio che risulta da lui trasmesso al S.I.S.MI, su molti particolari ha un ricordo incerto, ma esclude di aver comunicato che sull'aereo ci fossero delle carte di navigazione ed un foglio trasparente con rotte e annotazioni in caratteri cirillici, come di aver riferito le voci raccolte dai Carabinieri secondo le quali gli aerei sarebbero stati tre, di cui uno abbattuto (v. esame Carella Salvatore, GI 20.02.91).

Acquisito il registro delle comunicazioni della sala operativa del Comando generale dell'Arma dei Carabinieri nella parte relativa al giorno 18 luglio 80, al fine di accertare il passaggio della notizia in questione dall'Arma allo SMA, non è risultato alcun messaggio in tal senso. Più comunicazioni concernevano l'evento. Alle 15.25 appare il primo avviso da parte dell'Arma locale al Comando generale; ne seguono poi altri come le informative di rito. Nessuno però riferisce le circostanze di cui al messaggio SMA - S.I.S.MI. In alcuni appaiono particolari di cui s'è già detto ed altri di interesse che invece non erano emersi in altre comunicazioni: quali le circostanze che il pilota indossasse una tuta mimetica; che sullo zainetto di pronto soccorso fossero stampate indicazioni in arabo; che sul casco, oltre le scritte sull'esterno in caratteri latini Ezz - Eddnn - Khal, vi fossero all'interno delle scritte stampate in caratteri cirillici e scritte tracciate a penna biro in caratteri arabi; che vi fosse una carta di navigazione libica; che il velivolo stesse svolgendo una missione con compiti ben precisi consistenti in fotografie aeree (la circostanza è avvalorata dal ritrovamento di una “cinemitragliatrice”).

Il colonnello dei Carabinieri Mambor Giancarlo, all'epoca ufficiale addetto presso la sala operativa del Comando generale con l'incarico di “ufficiale al tavolo” e in servizio quel 18 luglio al turno 13.00-20.00, esclude che la notizia dei tre aerei di cui uno abbattuto sia mai giunta al tavolo, pur avendo avuto quella sala operativa contatti con i Carabinieri del luogo e cioè la Compagnia di Cirò Marina, il Gruppo e la Legione di Catanzaro. E nella sua risposta si devono intendere comprese non solo le comunicazioni per telefono e per telescrivente, ma anche quelle R.I.S. ovvero i Rapporti Informativi Speciali. (v. esame Mambor Giancarlo, GI 20.02.91).

Esaminato anche il comandante generale del tempo, il senatore Umberto Cappuzzo, questi ha affermato di non essere assolutamente a conoscenza dei fatti riferiti nell'appunto. Un appunto del genere avrebbe dovuto avere dei seguiti e comunque una tale notizia, qualora acquisita,

avrebbe dovuto essere riferita al ministro della Difesa e discussa in sede di Comitato Interministeriale per l'Informazione e la Sicurezza (v. esame Cappuzzo Umberto, GI 04.02.91).

Queste le necessarie conseguenze di una notizia del genere. Se la notizia non è "salita" - e ben si sa il rigore nell'Arma dell'osservanza della scala gerarchica - qualcosa di molto grave deve essere successo a livello locale. La notizia è stata soffocata immediatamente e grazie ad un intervento pesante, perché altrimenti, anche se poco credibile o infondata, sarebbe pervenuta al tavolo della sala operativa di viale Romania, e all'orecchio del comandante generale e pertanto ne sarebbe rimasta traccia.

1.3. Il Centro CS di Napoli.

L'indomani, 19 luglio, alle 8.30 parte messaggio dal Centro di Napoli per la 1^a Divisione. In esso s'afferma che sul posto dell'incidente v'è personale dell'AM diretto dal colonnello Brancaleoni, comandante del 36° Stormo di Gioia del Colle; che l'aereo dovrebbe essere di costruzione sovietica in dotazione all'Aeronautica libica; che sono stati rinvenuti reperti vari tra cui fogli con caratteri cirillici ed una carta di navigazione relativa al territorio libico; che per la tarda mattinata di quello stesso 19 era previsto l'arrivo di una Commissione.

Questo stesso Centro su impulso della 1^a Divisione organizza quel giorno una missione sul luogo di caduta del velivolo. Il Capo Centro, colonnello Sgura Renato, e il suo collaboratore, capitano Schettino Agostino, attuale Capo di quel Centro, raggiungono con una vettura di servizio la stazione dei CC. di Caccuri, dopo essersi incontrati con il maresciallo Agostino Vincenzo del sotto - Centro di Catanzaro presso la stazione Agip all'ingresso del capoluogo calabrese. Richiedono ai Carabinieri una "campagnola" per raggiungere il luogo ove si trova il relitto, ma avendo atteso per ore senza ottenere il mezzo richiesto, decidono, dopo aver riferito alla segreteria della Divisione, di ritornare a Napoli. Non fanno rapporto; non incontrano altri del Servizio. Anzi Schettino non ricorda nemmeno di aver incontrato il maresciallo Agostino. Il Capo Centro va in ferie ed i contatti con Agostino dovrebbero essere stati tenuti dal tenente colonnello Cinti, vice capo del Centro, deceduto.

Sgura riferisce che la decisione di ritornare a Napoli fu presa in considerazione del fatto che egli ed il suo collaboratore non avevano competenza tecnica e che comunque stavano già indagando Carabinieri e

SIOS Aeronautica, che avevano l'obbligo di riferire al S.I.S.MI. Stima che i rapporti nel prosieguo siano intercorsi direttamente tra 1^a Divisione e SIOS. Non hanno visto pezzi dell'aereo né fotografie. Agli atti del Centro non esistono appunti sull'evento (v. esame Sgura Renato, GI 09.01.91).

Schettino aggiunge che nella caserma di Caccuri c'erano molte persone, ma non ricorda chi fossero, eccetto il generale Tascio. Questi ha parlato con il Capo Centro ed altri ufficiali. Ricorda che si diceva che l'aereo era di fabbricazione russa, che sul casco del pilota c'era un nome arabo e che costui calzava degli anfibi italiani (v. esame Schettino Agostino, GI 09.01.91).

In effetti avendo acquisito il fascicolo del Centro di Napoli relativo al fatto, non vi si trovano atti sull'evento prodotti nell'immediatezza. Solo a partire dal 29 luglio - l'attivismo di quei giorni al Centro produce effetti anche in periferia - vi sono numerosi appunti; il primo dei quali concernente la traslazione, il 25, della salma del pilota, il cui nome diviene secondo l'informativa della Prefettura di Catanzaro Ezzeden Jhalil, nato a Bengasi; gli altri concernenti in massima parte le operazioni di recupero e di spedizione in Libia dei rottami, la ditta Argento di Gizzeria Lido, le presenze e i movimenti dei militari libici che vi presenziarono (pernotando tra l'altro nella sede radio della AM a Montescuro e non presso la "nota stazione Scatter" di Monte Mancuso) (v. decreto di esibizione GI 09.02.91).

Anche la vicenda degli uomini del Centro di Napoli ha dell'incredibile, ma se vera ha del ridicolo. Non si ritiene possibile che agenti del Servizio affrontino una missione da Napoli a Caccuri, e qui attendano, per ore, inutilmente, un mezzo dai CC.. Cioè che non abbiano i mezzi o l'autorità per raggiungere il luogo di caduta di un velivolo militare di un Paese potenzialmente ostile. Che orecchino solo alcune notizie alla caserma dei Carabinieri e se ne tornino poi in città.

1.4. Le informazioni in "salita".

Il 20 luglio la 1^a Divisione redige un appunto per il Direttore del Servizio. In esso l'autore colonnello Lombardo assicura di aver mandato sul luogo dell'incidente nella mattinata del 19 precedente, secondo le direttive impartite dallo stesso Capo del Servizio generale Santovito, ufficiali del Centro CS di Napoli, i quali hanno operato in concomitanza ed a contatto con la Commissione d'inchiesta dell'AM, acquisendo elementi di interesse che è bene riportare integralmente: "In base ad alcuni contrassegni ed a carte

nautiche, sulle quali sono tracciati “spezzati di rotta” di Bengasi e Tripoli, l’aereo dovrebbe essere un velivolo militare “MiG23” di nazionalità libica - versione da intercettazione - senza armamento e senza taniche; con una autonomia di circa 500 miglia. Il pilota, di razza bianca ed irriconoscibile a seguito delle gravi deturpazioni subite durante la caduta, non aveva alcun documento di identificazione. Dalla scritta in arabo rilevata sul casco, potrebbe trattarsi di Ezze-Eddnn-Khaled, non meglio noto. Lo stesso calzava anfibi militari con la sigla “AM.”, che, da primi accertamenti, sarebbero in dotazione al personale dell’Aeronautica Militare Italiana. Il velivolo, probabilmente in cerca di una zona di atterraggio forzato, anche in base a dichiarazioni rese da testimoni oculari, ha urtato contro un costone a velocità molto bassa e si è spezzato in tre parti, precipitando nel sottostante burrone. I componenti della “Commissione dell’AM” hanno recuperato le parti più significative che potevano essere trasportate a mano ed hanno impartito le disposizioni per il recupero di tutto l’aereo, che si presenta laborioso e difficile. L’apparecchiatura fotografica di bordo è stata recuperata dal generale B.A. Zeno Tascio, Capo del SIOS/Aeronautica e si prevede che, nella mattinata odierna, si possano avere notizie sui fotogrammi degli eventuali rilevamenti fotografici effettuati dal velivolo e quindi acquisire elementi più concreti sull’effettivo scopo del volo. Secondo illazioni recepite sul luogo dell’incidente e non confortate da alcun elemento di riscontro, la caduta dell’aereo sarebbe da attribuire all’esaurimento del carburante avvenuto verosimilmente durante un tentativo di fuga del pilota”.

Queste sono sicuramente le notizie apprese, e riferite, da Sgura alla caserma di Caccuri, che questi non ricorda e di cui non v’è traccia nè agli atti di Napoli nè in quelli della Direzione.

Quello stesso giorno il Direttore del Servizio trasmette al ministro della Difesa un appunto del SIOS Aeronautica, nel quale sono esposte una sintesi delle investigazioni già compiute sui reperti ed una elencazione di ipotesi avanzate. In primo luogo sui documenti rinvenuti e su quelli mancanti. Erano stati tradotti ed esaminati carte di volo, norme di comportamento per il Survival Kit, scritte su medicine, schemi di navigazione. Da tutti questi documenti s’era tratta la convinzione che il velivolo fosse di nazionalità libica. Mancavano documenti di indicazioni di frequenze (radiofari, torri di controllo ed altri) e di schemi di navigazione sul territorio nazionale. La macchina aveva un raggio di azione di: a. 700 miglia nautiche con i serbatoi aggiuntivi (tre); b. 450 miglia nautiche senza i serbatoi aggiuntivi; c. 250÷300 miglia nautiche in volo a quote inferiori a 3000÷4000 piedi. In considerazione del fatto che la Commissione Tascio aveva accertato che sul velivolo non erano state rinvenute tracce di travetti

di sostegno di serbatoi aggiuntivi, l'autonomia totale di quella macchina doveva assumersi di circa 600 miglia nautiche. Il pilota ad un certo punto del volo doveva essere "entrato nel pallone", giacché la sua mano destra al momento dell'impatto anziché manovrare la cloche, che può essere impugnata solo con tale mano, stringeva fortemente un guanto; il pilota non aveva fatto uso del paracadute; nonostante la visibilità fosse buona, aveva centrato il costone. Sul casco del pilota v'erano scritte in arabo "Ezz - Edden - Khaled". Si ipotizzava, sulla base delle dichiarazioni di un testimone oculare ed in considerazione del fatto che non fosse stato rilevato, nonostante il forte sigma, da nessun radar, che il velivolo avesse volato a bassa quota. Si supponeva altresì come più che sufficientemente verosimile sulla base dell'autonomia del velivolo, la fuga del pilota, e che costui per lo stivale AM avesse frequentato un corso di volo in Italia.

Qui cominciano le contraddizioni ed è bene rilevarle subito. Si afferma che quella macchina avesse autonomia senza serbatoi aggiunti di 450 miglia nautiche e che non presentasse tracce di travetti di sostegno di serbatoi di tal genere e poi al rigo successivo si asserisce che l'autonomia dovesse essere di 600 miglia, quasi come quella della predisposizione con serbatoi aggiuntivi. Addirittura si specifica che tale autonomia scende di molto con volo a bassa quota; si aggiunge quindi che il velivolo non era stato rilevato da alcun radar, perché aveva volato a bassa quota - ancora non si era trovata quella LJ054, che avrebbe dovuto risolvere molti problemi - e se ne fa discendere che quel MiG avesse autonomia per una fuga dalla Libia in Italia.

1.5. L'appunto del 28 luglio 80.

Rilevante appare poi il documento del 28 luglio 80 a cui si è fatto già ampiamente riferimento in altra parte di questo provvedimento, ma che è bene qui ripetere, poiché si tratta di una vicenda fondamentale negli accadimenti per cui è processo e su cui si fonderà l'accusa nei confronti di alcuni ufficiali del controspionaggio.

È questo un appunto per il Direttore del Servizio, 31° del fascicolo 3.54-1/4 proveniente dalla 1ª Divisione. In esso si riferiscono in primo luogo notizie, raccolte da ufficiale della Divisione, in licenza in Calabria e conoscitore della zona per avervi prestato in precedenza servizio, notizie su due testimonianze oculari. La prima su una donna che altri non può essere che la già nota Carchidi. In sintesi sono riportate le "sensazioni" della

testimone che dopo aver visto l'aereo defilarsi dietro un costone, mentre s'aspettava di vederlo riapparire, ode un boato, non vede più riapparire l'aereo, scorge il fumo dell'incendio. La seconda su altro teste oculare che potrebbe avere avvistato lo stesso velivolo verso le 10.30-11.00 di quel giorno in località Le Castella in prossimità del promontorio di Capo Rizzuto. Il velivolo secondo questo testimone viaggiava provenendo dal mare verso Capo Rizzuto, con volo regolare, cioè senza difficoltà nè evoluzioni, a bassa velocità e a bassa quota cosicché potevano scorgersene i contrassegni sotto le ali ovvero un cerchio e il numero 41 o 44. In secondo luogo, l'ufficiale formulava delle ipotesi sui motivi del volo. Escludeva finalità di spionaggio sui fondali prospicienti il crotonese ove la SNAM avrebbe rinvenuto consistenti giacimenti di petrolio e di metano non pubblicizzati, per il fatto che non aveva autonomia per il ritorno in Libia. Riteneva più verosimile l'ipotesi di fuga in Italia per motivi vari, non ultimo quello di portare in Occidente un moderno aereo da combattimento di fabbricazione sovietica. Stima non improbabile che il pilota fosse uno degli italiani ingaggiati dall'ALI per il fatto che calzava stivaletti anfibi dell'Aeronautica Militare Italiana.

A seguito di richiesta di questo ufficio il S.I.S.MI con nota 5 gennaio 91 forniva le generalità del funzionario in questione. Masci Claudio, questo era il suo nome, escusso, ha confermato di essere stato quella estate in ferie a Cirò Marina, ove aveva prestato servizio come tenente dei Carabinieri presso la locale Compagnia. Aveva assunto, dopo essere stato richiesto dai colleghi romani, informazioni presso i locali Carabinieri. Aveva così saputo da un campeggiatore della storia dell'aereo con i numeri sotto le ali; non s'era però premurato di identificare costui, non presumendo che la vicenda avrebbe avuto sviluppi; ma nella zona di Le Castella abitava un maresciallo, tal Muratori Giorgio, che anche lui aveva visto detto velivolo.

Questa la sua storia, come da lui stesso narrata in prima battuta. Certo in questa versione, quando non erano emerse tante altre circostanze sulla sua permanenza in Calabria e su questo suo attivismo, egli non specifica in quale periodo fu in ferie in quella regione quell'estate, non specifica come fu attivato o si attivò; non riferisce con chi fu in contatto del S.I.S.MI e a chi riferì, nè come si mosse a Roma, al rientro; non dice se ebbe o meno dubbi sulle versioni che gli furono narrate; non indica in quali giorni vadano collocate quelle sue attività.

Il Muratori, identificato ed escusso, ha dichiarato che in effetti nel luglio 80 si trovava in licenza di convalescenza presso la sua abitazione di Isola Capo Rizzuto. All'epoca era in servizio, con il grado di maresciallo maggiore aiutante, presso il Comando Compagnia Carabinieri di Cirò

Marina con incarico di comandante del Nucleo Operativo. Aveva notato verso le 12.00 circa di un giorno del mese di luglio 80, che non sapeva precisare, mentre si trovava sulla terrazza della propria abitazione, un velivolo tipo caccia di colore scuro, proveniente dalla Calabria. Non aveva svolto alcuna attività di PG sul fatto, ne aveva mai visto il relitto dell'aereo caduto in Sila. Aveva riferito al capitano Masci, suo ex comandante di Compagnia a Cirò Marina, quanto aveva visto dalla terrazza in occasione di una conversazione avuta con lui qualche giorno dopo la caduta del velivolo in Sila (v. esame Muratori Giorgio, GI 30.10.92).

Per le ragioni dette sopra Masci è anche l'“ufficiale” che appare nell'annotazione al 29 luglio dell'agenda di Tascio sotto l'indicazione Notarnicola. In tale annotazione, a parte l'indicazione di un ufficiale di Notarnicola che raggiunge Tascio nel suo ufficio e del fatto che si era “sparsa voce ad alti livelli secondo cui DC9 Ponza tracce registrate”, vi si leggeva inoltre “Un ufficiale si è mosso subito e testimoniato - 10.30 - 11.00 il velivolo volava sulla spiaggia - la posizione era tale da dover richiedere manovra.”. L'ufficiale che di certo è della Divisione di Notarnicola, altri non può essere che Masci. Masci è quello che si muove subito. Non si riesce però a capire in che direzione e con quali intenti si muova. Perché il velivolo visto su Isola Capo Rizzuto - a parte la differenza d'orario perché qui sarebbe stato visto alle 12.00 - era di sicuro velivolo ben diverso dal MiG. Si trattava quindi di un velivolo molto probabilmente italiano o comunque occidentale, nella migliore delle ipotesi di rientro dall'esercitazione che si era tenuta nella mattinata, nella peggiore che tentasse di simulare un qualche evento.

1.6. La testimonianza del capitano Conforti.

Ufficiale che contribuisce alla ricostruzione di questa vicenda è il capitano Conforti. Di costui come appartenente alla 3^a sezione della 1^a Divisione, stranamente nessuno aveva mai parlato in questa inchiesta – che come ben si è visto, in organigrammi monchi s'è imbattuta più volte: Poggio Ballone, Grosseto, Marsala, Licola e Ciampino; e ancor più stranamente in organigrammi che sono monchi proprio in quelle parti di maggior rilievo, dei nomi di coloro che più hanno agito o che più potevano riferire.

Conforti ricorda, al riguardo della caduta del MiG di Castelsilano, che nel mese di luglio di quell'anno egli ricevette in ufficio una telefonata del collega Masci. Questi, che si trovava in licenza, desiderava parlare con il

Direttore della Sezione, l'allora tenente colonnello Lombardo, per riferirgli, essendone venuto a conoscenza dal comandante della stazione dei CC. ove era in vacanza, - probabilmente Cirò Marina, nella memoria del Conforti - di un velivolo precipitato in zona nei pressi di quel luogo e del suo intento di raggiungere immediatamente la zona dell'incidente. La telefonata era avvenuta verso le 9-9.30 del mattino; Lombardo non era ancora arrivato in ufficio, ragion per cui Conforti disse a Masci di richiamare. Così come avvenne all'ora di colazione. Lombardo era in ufficio e quindi Conforti gli passò la chiamata del Masci. La telefonata si poteva collocare in un arco di tempo molto breve e ciò sia perché all'epoca si era soliti - Conforti ed altre persone del Servizio - andare a pranzo tra le 13.00 e le 13.30, giacché la mensa chiudeva alle 14.00, sia perché Lombardo, che solitamente pranzava a casa, lasciava l'ufficio tra le 13.30 e le 14.00. In questa occasione Conforti, prima di passare la telefonata, chiese al collega notizie sull'accaduto, e Masci rispose che si trattava di un velivolo militare (v. esame Conforti Alessandro, GI 21.10.96).

Conforti non ricorda il giorno delle due telefonate; ma ricorda, e su questo è sicuro, che comunque si trattava del mese di luglio. In quel mese però egli fruì di un periodo di cure termali. In questo senso documentazione acquisita presso il S.I.S.MI. In primo luogo una nota del Raggruppamento Unità Difesa pervenuta alla Segreteria della 1^a Divisione il 2 luglio 80, con la quale si comunicava che la Direzione generale della Sanità Militare lo aveva autorizzato con determinazione 4551/BT datata 16 giugno 80 ad effettuare il 10° turno (dal 16.07 al 27.07.80) di cure termali presso lo stabilimento balneo-termale Hotel la Perla Jonica di Acireale. Questa nota veniva girata il successivo 3 luglio dalla Segreteria alla 3^a Sezione. Il 16 luglio immediatamente successivo la Segreteria della Divisione informava quindi la Divisione Amministrazione del Servizio, sezione Trattamenti Economici che il 15 immediatamente precedente il capitano Conforti era "partito per Acireale - Hotel la Perla Jonica di Acireale per fruire del 10° turno di cure balneo-termali (vedi documento n.4208/SP/04 16 luglio 1980, diretto alla Divisione Amministrazione del S.I.S.MI - Sezione Trattamento Economico).

Di fronte a tale documentazione il Conforti così dichiara: "Devo ritenere senza ombra di dubbio che dal 15 luglio sono stato assente dall'ufficio per le cure termali... . Mi riservo comunque di controllare le date dalla mia agenda... . Sulla base di ciò, premesso che confermo di avere ricevuto le due telefonate dal capitano Masci, devo ritenere che queste mi sono state fatte prima che io andassi in licenza straordinaria ad Acireale per

le cure termali, cioè prima del 15 luglio 80” (v. esame Conforti Alessandro, GI 21.10.96).

Contestato a costui che il Masci nelle sue deposizioni non ha mai fatto il suo nome, pur essendogli stato chiesto espressamente di elencare gli ufficiali della Sezione, rileva la “stranezza” di tale condotta e non esita a ritenere che quegli temesse la sua testimonianza. “Devo ritenere che ciò probabilmente possa nascere dal timore per il capitano Masci che la S.V. mi sentisse a testimone su fatti e circostanze relative alle vicende sulle quali rendeva testimonianza”.

Da ultimo Conforti ricorda che il Masci, ritornato dalla Calabria nulla gli disse su ciò che aveva compiuto a seguito dei colloqui con il colonnello Lombardo (v. esame Conforti Alessandro, GI 21.10.96).

Posti a confronto, Conforti e Masci, entrambi permangono sostanzialmente sulle proprie posizioni. Masci non riesce a ricordare da chi gli fu dato l’incarico - e questo è molto strano, giacchè egli ricorda tanti particolari e non rammenta il dato di maggior rilievo. Deve ammettere che in Sezione prestava servizio anche Conforti. Deve ammettere la telefonata a Conforti del 94. Difatti come già rilevato in altra parte Masci aveva telefonato nel 94 a Conforti rammentandogli la telefonata che, a suo dire, esso Conforti gli aveva fatto nell’80 in occasione della caduta di un velivolo militare in Calabria. Conforti nella circostanza invece aveva replicato che era stato esso Masci a chiamarlo e non viceversa, Masci – riferisce Conforti – sarebbe rimasto turbato da questa sua risposta (v. esame Conforti Alessandro, GI 21.10.96).

Sta di fatto comunque che la telefonata dell’80 con Conforti deve collocarsi entro il 15 luglio 80 e che quella con Di Feo – altro ufficiale della medesima Sezione di cui si parlerà sotto - , non può essere collocata al 20 luglio sia per quanto detto sopra sia perché Di Feo non poteva dargli, per le sue funzioni, l’incarico in questione.

1.7. La testimonianza del capitano Di Feo.

Sempre nell’ambito delle verifiche sui movimenti del capitano Masci e più in generale della reazione all’evento da parte della 3^a Sezione della 1^a Divisione, si è preso in considerazione il ruolo dell’altro ufficiale della Sezione, l’altro capitano, Di Feo, proprio colui che, a detta di Masci, lo avrebbe chiamato a Cirò.

Il Di Feo nella prima deposizione appare certo su dati, condotte proprie e di altri, e composizione della Sezione. Quanto alla vicenda della caduta del MiG libico a Castelsilano egli ben ricorda che ricevette la notizia mentre era di turno in un giorno festivo della fine di giugno, di un anno che al momento del verbale non ricorda, all'interno di una piccola sala a pian terreno della palazzina della 1^a Divisione - sita anche al tempo a Forte Braschi - turno che all'epoca veniva svolto da tutti gli ufficiali, ragion per cui capitava a ciascuno ogni due-tre mesi. Appare sicuro di questo ricordo, anche perché l'indomani partì per le ferie ed egli, e la sua famiglia, in genere prendevano il periodo di riposo annuale nel mese di luglio. La notizia proveniva dal competente Centro ed egli la girò, come d'obbligo, immediatamente alla Centrale della Direzione del Servizio a Palazzo Baracchini, ove un suo collega della Direzione svolgeva analogo servizio festivo.

In esito all'esame testimoniale gli viene contestata la sua domanda di licenza per quell'anno, ove appare che egli chiede venticinque giorni di licenza ordinaria da fruire con decorrenza 21 luglio. Ritiene pertanto che il turno, di cui ha parlato, debba perciò cadere la domenica immediatamente precedente, ovvero il 20 di quel luglio. Ma non sa dare una spiegazione al fatto che quel 20 la notizia era già di dominio pubblico (e peraltro come risulta da documentazioni acquisite presso lo stesso S.I.S.MI, di cui sopra s'è detto, la notizia era già a conoscenza del Servizio, dal pomeriggio del 18.).

Ricorda infine - oltre che nella sua Sezione prestavano servizio il tenente colonnello Lombardo e il capitano Follo - che sempre prima di andare in ferie, con ogni probabilità, quella stessa domenica del turno, ricevette una telefonata dal collega Masci, che praticamente gli dava la stessa notizia datagli dal Centro e che lo avvisava che si sarebbe recato sul posto per acquisire notizie sull'accaduto. (v. esame Di Feo Giulio, GI 12.12.96).

Nel successivo esame, a distanza di pochi giorni, si dice sicurissimo di essere stato chiamato da Masci e non di averlo chiamato, e che tale telefonata avvenne durante il turno festivo che precedette la sua licenza. Conferma che anche mediante l'ausilio dei suoi familiari è riuscito a ricostruire le ferie di quell'anno, che si svolsero in luglio ed iniziarono dopo il turno festivo in Divisione.

A contestazione delle dichiarazioni del Masci, secondo cui egli sarebbe stato chiamato a Cirò da esso Di Feo, costui, seppur prescindendo da assoluta certezza, ritiene di escludere di aver chiamato il Masci. E ciò, sia perché non ne aveva recapito telefonico sia perché, se così fosse avvenuto,

ve ne sarebbe traccia nel registro che veniva usato nella saletta del turno, registro nel quale venivano annotati, oltre che il numero chiamato, il motivo della chiamata e il nominativo dell'interlocutore, e persino gli scatti. Ricorda infine anche la presenza del capitano Conforti, in servizio in quel periodo presso la 3^a Sezione (v. esame Di Feo Giulio, GI 20.10.96).

Anche in questo caso Masci viene smentito da un suo collega, sia sul punto della data, che non può cadere, come osserva lo stesso Di Feo, in un giorno in cui il fatto era già di dominio pubblico, sia sulla iniziativa della stessa, che non può essere stata del Di Feo.

1.8. La missiva del Centro CS di Bari.

Ritornando all'esame delle carte del S.I.S.MI immediatamente successive al rinvenimento del velivolo, non può non sottolinearsi, ancora una volta, la trasmissione da parte del Centro CS di Bari alla 1^a Divisione dei tracciamenti radar relativi alla giornata del 18 luglio 1980. Dati inviati con missiva datata 30 luglio 80 ad oggetto "Incidente DC9-Itavia". Tracciamenti, questi, richiesti dalla 1^a Divisione per via telefonica, e a seguito di una precedente richiesta inerente i tracciamenti del DC9 Itavia. Entrambe le risposte - si ricorda - giunsero per corriere speciale che, nell'occasione, utilizzò il mezzo aereo; procedura del corriere speciale, ai tempi dei fatti, rarissima, così come ha rilevato il Capo Centro di Bari, Antonicelli.

Tutti gli ufficiali della 3^a Sezione della 1^a Divisione hanno escluso che la richiesta dei tracciamenti radar relativi al MiG rientrasse nell'ambito di una ricerca relativa al DC9 Itavia.

Masci, tra l'altro, aveva provveduto ad annotare sulla sopracitata missiva la seguente annotazione: "31/7. Parlato con CS di BA (Antonicelli) chiarito che materiale si riferisce ad aereo libico e non DC9". L'annotazione di Masci risulta sovrapposta ad altra cancellata, della quale il perito é riuscito a decifrare soltanto la parte iniziale "Richiamata sua attenzione (sulla) diversità orario dei dati relativi rispetto a quelli citati nella lettera (v. perizia Perrella-Sorrentino, 10.04.92). La cennata diversità potrebbe riferirsi alla divergenza tra l'orario zulu riportato nei tracciamenti e l'orario locale riportato, invece, nella missiva. Di conseguenza la conversazione di Masci con Antonicelli non sarebbe stata quella concernente la diversità dell'oggetto rispetto ai dati allegati alla missiva - oggetto DC9 Itavia/tracciamenti MiG libico - ma, con ogni probabilità, quella sulla

diversità degli orari, subito chiarita. Va comunque osservato che di questa conversazione Masci cancella ogni traccia, sostituendola con quella precedentemente citata, apportando così la correzione all'oggetto della missiva. Cancella, con un tratto di penna il riferimento al DC9, e lo sostituisce con "Incidente MiG libico".

Che la richiesta riguardasse i due eventi, è provato dal fatto che alla missiva di Bari risulta allegato un foglio concernente la vicenda del DC9 Itavia in cui si evidenzia l'interessamento da parte della Guardia di Finanza all'acquisizione dei tracciamenti radar del 27 giugno 80.

A margine va rilevato che Antonicelli si dice sicuro di aver trasmesso i dati del MiG libico nell'ambito di una richiesta di dati concernenti la vicenda del DC9 Itavia. Precisando inoltre che se conversazione con Masci c'è stata, questa dovrebbe risultare nella minuta agli atti del Centro CS di Bari. Così come, se modifica all'oggetto della missiva c'è stata, questa avrebbe dovuto essere riportata sia sulla minuta che sul registro di protocollo. La verifica agli atti del Centro CS di Bari ha confortato, ancora una volta, la versione di Antonicelli. Si ha ragione pertanto di credere che la richiesta di dati a Martina Franca, prima di quelli relativi al DC9 e immediatamente dopo di quelli concernenti il MiG libico, debba essere inquadrata in quell'attivismo di cui si è già ampiamente fatto cenno. Attivismo di cui si è trovata traccia nell'agenda del generale Tascio alla data del 28 luglio, in cui annota sulla base delle informazioni riferitegli dal S.I.S.MI, che a livello ministeriale si discuteva della possibile correlazione tra la caduta del MiG23 e le tracce "viste" intorno al DC9.

L'eventuale dichiarazione di Antonicelli avrebbe potuto infastidire a tal punto la Direzione del Servizio, e ciò è intuibile dal fatto che nonostante fosse stato preavvisato in tal senso da una telefonata da parte del segretario della 1^a Divisione, Saccone, nessuno, in seguito, si premurò di raccogliere le sue dichiarazioni. Dichiarazioni che verranno pertanto richieste soltanto a Curci e Maraglino e da costoro redatte nelle forme di cui si è già fatto cenno in altra parte.

Che i dati radar dovessero essere utilizzati per verifiche di cui non doveva rimanere traccia, è abbastanza palese. Infatti soltanto a più di un mese dalla loro acquisizione – e pertanto in contrasto con la eccessiva urgenza con la quale erano stati richiesti – risultano essere stati trasmessi, con missiva del 4 settembre 80 al SIOS/A al fine, così si legge "di conoscere se tra i dati rilevati vi siano anche quelli dell'aereo in questione". Con l'occasione la 1^a Divisione rivolgeva anche richiesta di copia della relazione tecnica redatta dalla Commissione d'inchiesta.

Il SIOS evade la richiesta del S.I.S.MI con missiva del 19 settembre comunicando, “1. ...che la qualifica “friendly” attribuita alle tracce plottate dai siti della D.A. in data 18.07.80 (orario 08.30Z-09.30Z) dovrebbe consentire di escludere che tra gli avvistamenti sia compreso il velivolo in argomento. 2. Considerate tuttavia le caratteristiche di qualcuna delle tracce in argomento, con particolare riferimento alla LJ054, alla luce di talune inevitabili limitazioni insite nelle procedure vigenti per l’identificazione del traffico in assenza di IFF, la eventualità di cui sopra non appare del tutto da escludere.”.

Questa la risposta ufficiale del SIOS/A sul mancato avvistamento del velivolo libico.

Con ulteriore missiva del 13 settembre 80 il SIOS/A trasmetteva al S.I.S.MI copia della relazione tecnico-formale relativa a quell’incidente in cui si precisava che nessun elemento nuovo era emerso oltre a quanto già segnalato dal SIOS/A.

Quel che desta perplessità nella ricezione di questa missiva è che nessun commento, nessun appunto, nessuna analisi viene effettuata sulla relazione. Il S.I.S.MI non fa altro che accettare passivamente sia le valutazioni relative alla mancata identificazione del velivolo da parte della D.A. sia le conclusioni alle quali era giunta la Commissione.

Ciò in netto contrasto con le voci che si erano diffuse alla fine di luglio sulla connessione fra i due eventi.

1.9. La nazionalità del pilota libico.

Il 30 luglio al S.I.S.MI giungono informazioni contrastanti sulla nazionalità del pilota. Infatti la 2^a Divisione del Servizio informa con messaggio 2124/274/053 che in ambienti militari libici “circolano insistenti voci secondo cui pilota caduto est di nazionalità siriana et si trovava in Libia per addestramento pilotaggio su aerei russi in base at accordi at suo tempo raggiunti su cooperazione militare tra paesi Fronte Rifiuto”.

In calce all’appunto si possono leggere annotazioni di Notarnicola e le sigle di visione di Alloro e Masci. Notarnicola annota di aver parlato con D’Eliseo e di avergli suggerito di informarlo se la notizia dovesse essere trasmessa al SIOS/A. Non si comprende la cautela del Servizio nel trasmettere o meno la notizia al SIOS/A. Comunque la notizia giunge al generale Tascio con missiva della Direzione del Servizio datata 4 agosto

1980 a firma Santovito. Nella stessa missiva Santovito dà atto di avere informato il ministro della Difesa.

Sempre dalla 2^a Divisione con messaggio del 1° agosto 80 giunge conferma della nazionalità siriana del pilota, anche se non si esclude che effettivamente sia nato in Libia. In calce al messaggio si può leggere l'annotazione di Santovito "SIOS-A-V.Min.Difesa". Il messaggio viene trasmesso con nota del Direttore del Servizio al ministro della Difesa ed al generale Tascio.

Un'ulteriore conferma alle voci sulla nazionalità siriana del pilota giunge con altro messaggio dell'addetto militare a Tripoli datato 3 agosto 80 in cui si legge: "1. console generale in Bengasi, Petrocelli, in colloquio avuto con ufficiale questa Aeronautica ha tratto convinzione che est siriana nazionalità pilota MiG-23 precipitato. 2. Questo Navitalia non dispone di alcun elemento valido per confermare predetta nazionalità, tuttavia in incontri con personalità ufficio Relazione Estere non est stato mai evidenziato che nazionalità fosse libica, anzi molto imbarazzo est stato colto tutte le volte che venivano formulate condoglianze. 3. Base di più frequente impiego di piloti siriani sarebbe Bengasi". Anche questo appunto non ha avuto alcun seguito nella 1^a Divisione. Su di esso si può leggere la sigla di Masci apposta in data 5 agosto 80 e la decretazione "Atti".

Deve essere rilevato che tra gli atti del 2° Reparto dello SMA é stato rinvenuto un messaggio della 3^a Divisione del S.I.S.MI datato 19 agosto 80, con il quale veniva riferito che secondo fonte di buona attendibilità, il pilota del MiG23 sarebbe stato siriano e di origine palestinese ed il suo nome sarebbe stato effettivamente Ezzedin Fadah El Khalil. Il messaggio chiudeva con la annotazione "Quanto sopra per eventuale inoltro at competenti Autorità inquirenti". La notizia, tuttavia, non risulta esser mai stata trasmessa alla competente Autorità Giudiziaria, che in quel momento era quella di Crotone. Con ogni probabilità si voleva evitare una riapertura del processo archiviato da quella Autorità Giudiziaria da pochi giorni - la data di archiviazione é il 31 luglio 80.

Ma le voci della nazionalità siriana del pilota non si fermano a queste brevi note. Anche un informatore del Centro CS di Palermo aveva riferito che "il pilota dell'aereo libico caduto mesi orsono in Calabria era un capitano siriano in volo di addestramento in coppia con altro velivolo pilotato da ufficiale libico, regolarmente rientrato alla base". L'informazione era stata fornita, insieme ad altre notizie, ad elemento del Centro CS di Palermo "da fonte di settore in esperimento" e trasmessa alla 1^a Divisione con missiva del 21 ottobre 80 a firma del Capo Centro CS, Gaetano Failla.

Il Failla sentito al riguardo ha dichiarato che le informazioni provenivano dal Nucleo S.I.S.MI di Siracusa in cui prestava servizio il maresciallo Dalli Cardillo Alfonso. Aggiungeva di non avere elementi per identificare la fonte della notizia (v. esame Failla Gaetano, GI 04.03.91). Dalli Cardillo invitato a comparire, faceva giungere attraverso l'organo di PG delegato certificato medico nel quale si attestava che il soggetto non era in condizioni di affrontare lunghi viaggi.

Dalla documentazione dello Stato Maggiore del S.I.S.MI, invece, è stato possibile rilevare che il Centro CS di Palermo era ben a conoscenza del nome della fonte delle notizie trasmesse con il foglio del 21 ottobre. Difatti è stata rinvenuta una fotocopia del foglio Nr.475/P del 6.10.80, in cui si rileva il nome della fonte della notizia, tale Tashani Abdel Amagid, cittadino libico. Nella nota veniva anche precisato che la notizia della nazionalità siriana del pilota caduto sulla Sila era certa, in quanto appresa da un parente del Tashani, ufficiale dell'Aeronautica libica (v. decreto di esibizione al S.I.S.MI, 06.12. 93).

Altri riferimenti sulla nazionalità siriana del pilota sono emersi nel corso dell'istruttoria. Il teste Pomposi Guido, imprenditore nel ramo abbigliamento, che era intervenuto telefonicamente nel corso della trasmissione televisiva "Telefono Giallo" del 6.05.88 dedicata alla vicenda di Ustica, riferiva di essersi recato nel gennaio del 1981 in Siria per affari. Durante questo suo viaggio nel corso di una cena nella città di Homs, unitamente al suo rappresentante, Adnan Bacha, aveva avuto modo di conoscere un ufficiale pilota siriano, tale colonnello Monajer. Questi dopo aver instaurato una conversazione concernente i vari modelli di aerei in dotazione alle diverse forze militari, aveva fatto alcune affermazioni che è bene riportare integralmente così come sono state verbalizzate: "Monajer mortificato, mi disse che era dispiaciuto della caduta dell'aeromobile civile italiano precipitato nel giugno dell'80. In tale occasione, aggiunse, aveva perso un suo carissimo amico pilota siriano abilitato a condurre i MiG di fabbricazione sovietica ma di proprietà libica, in quanto tutti i velivoli libici venivano guidati da piloti siriani, perché la Libia non aveva all'epoca personale pilota addestrato a condurre tali velivoli. Precisò, che il suo amico pilota siriano morì in quell'occasione, non perché era a bordo del velivolo civile precipitato, ma perché aveva partecipato con un MiG ad un combattimento avvenuto sui cieli italiani con forze nemiche, ma non precisò la nazionalità. Non appena il Monajer mi disse queste cose fu prelevato da due persone in borghese su ordine di un generale. Il mio rappresentante che conosceva benissimo i commensali, mi disse di stare zitto e di non parlare più di aerei né tantomeno di quanto avevo saputo dal Monajer, altrimenti

anch'io potevo essere allontanato ed avere seri problemi. Vorrei precisare che, avendo rapporti frequenti con i paesi medio-orientali, non ho mai avuto problemi nel muovermi nei loro paesi, ma da quell'episodio in poi ho avuto seri problemi. Infatti per prima cosa, non ho ricevuto indietro la mia merce, e non fui mai pagato. Sempre successivamente al mio colloquio con il Monajer, ebbi dei seri problemi per il rientro in Italia, in quanto ero sempre sotto stretta sorveglianza da parte di militari siriani in borghese, perché erano convinti che fossi un agente dei Servizi segreti americani o israeliani. Dopo varie peripezie, coinvolgendo l'Ambasciatore italiano a Damasco, riuscii ad arrivare a casa dopo una ventina di giorni; premetto che il mio viaggio di lavoro doveva durare al massimo cinque giorni. Le Autorità siriane fecero severi accertamenti circa la mia vera identità personale" (v. esame Pomposi Guido, GI 15.09.93).

Quanto sopra costituisce un'ulteriore conferma alle notizie giunte al Servizio sulla nazionalità siriana del pilota caduto sulla Sila. Ma l'informazione non esce dal circuito interno. Tale omissione può solo trovare giustificazione nel fatto che non si poteva, o meglio, non si doveva contraddire la versione fornita dai libici sull'accaduto.

In tal senso appare significativo un appunto dell'Ambasciatore d'Italia a Tripoli, classificato "Segreto", concernente l'arresto dei connazionali Selciato, Castelli e Peruzzo – catturati in Libia per la vicenda della rivolta di Tobruk. In quest'appunto l'Ambasciatore sintetizza il colloquio avuto con Hamed Gurgi, già segretario privato di Jalloud, poi capo della polizia e già tramite di "altre trattative". L'incontro era stato chiesto – si legge nella nota – dallo stesso libico che nell'occasione rivolge all'Ambasciatore richiesta di scambio tra i detenuti italiani in Libia ed i libici detenuti in Italia. Nella stessa circostanza l'Ambasciatore tiene a sottolineare all'interlocutore libico i propri interventi su alcune vicende che interessavano i libici e che qui è opportuno riportare integralmente: "Gli ho d'altra parte ricordato che in un anno di permanenza qui avevo aderito e dato corso ad una serie di sollecitazioni (richiesta di liberazione dei libici arrestati, inchiesta sull'aereo libico caduto in Italia) alle quali avevo ottenuto in gran risposta positiva da parte italiana".

1.10. Il viaggio del velivolo G222 dell'organizzazione Stay Behind.

Va rilevato che la 7^a Divisione con foglio del 28 luglio 80 trasmette alla 1^a e 2^a Divisione una missiva in cui si riferisce che "un ufficiale di

questa Divisione, in occasione di contatti avuti in Francia il 24 luglio scorso con un collega dell'Aeronautica Francese impiegato allo SDECE, veniva da questi informato, con preghiera di non citare la fonte, che una stazione d'ascolto dell'Armée de l'Air il giorno 18 luglio ha intercettato una comunicazione radio, in lingua russa, diretta a contattare o ricercare il velivolo". Nella missiva veniva peraltro precisato che dalla comunicazione "proveniente da emittente situata probabilmente nella zona di Tripoli, si evinceva che il velivolo era diretto a Malta". Infine si osservava che proprio la mattina del 18 luglio il velivolo del Servizio G.222 doveva effettuare un volo da Ciampino a Malta e ritorno, ma che l'autorizzazione già concessa veniva revocata quella stessa mattina.

Non si comprende la cautela dell'ufficiale francese nel riferire la vicenda al collega del servizio italiano. Una così importante intercettazione di comunicazione in lingua russa tendente a contattare il velivolo libico doveva rivestire notevole importanza per le Autorità che in quel periodo stavano cercando di stabilire le reali cause della caduta del MiG libico nel territorio nazionale. Invece, il Paese transalpino, anziché comunicare la notizia, l'avrebbe tenuta per sé.

Il generale Inzerilli sentito al riguardo ha escluso che con quel volo si dovessero trasportare persone o armi, osservando che in quel periodo il Servizio avrebbe dovuto fornire al governo maltese un radar da impiegare nel loro aeroporto. Afferma che l'ufficiale di cui alla nota "dovrebbe essere l'allora tenente di vascello Mura, all'epoca ufficiale addetto all'attività aerea e marittima per la 7^a". Osserva di non ricordare chi fosse il referente francese di Mura, precisando però che era un capitano dell'Aeronautica francese" (v. esame Inzerilli Paolo, GI 23.05.91).

Mura conferma i contenuti della missiva precisando che nella sua qualità di addetto alle attività aereo-marittime manteneva i contatti con i servizi collegati operanti nell'ambito Stay Behind per l'effettuazione di comuni attività addestrative. Nulla aggiunge a quanto era stato precisato nella missiva. Relativamente al volo del velivolo G222 per Malta dichiara di non ricordare i motivi della revoca dell'autorizzazione. Esclude che con quel volo si dovessero trasportare persone o armi, osservando che sicuramente si trattava di un trasporto di materiale, logistico o tecnico (v. esame Mura Sergio, GI 28.05.91).

1.11. Le dichiarazioni di Cinotti.

Nel corso delle indagini sulla distruzione delle carte del Centro S.I.S.MI di Verona - quella distruzione che ebbe ad oggetto, oltre le altre migliaia di documenti di quell'importantissimo Centro, anche i carteggi relativi agli appunti, già più volte menzionati, nei quali apparivano date sulla caduta del MiG diverse da quelle ufficiali, - è emerso dalle dichiarazioni di Foglia Luigi, vice capo del Centro, la figura del segretario del Capo Centro, tal Cinotti Sergio, come persona che ebbe a gestire, alle dipendenze del responsabile del Centro, la distruzione di quelle carte (v. esame Foglia Luigi, GI 06.12.96).

In effetti il Cinotti, dopo aver precisato di aver prestato lavoro ininterrottamente dal 75 al 93 presso il Servizio Militare, prima al SID e poi al S.I.S.MI, e di avere svolto la sua attività sempre presso il Centro di Verona, ha dichiarato di aver avuto continuamente le mansioni di Segretario operativo, e cioè di aver sempre curato la registrazione in arrivo e in partenza di tutta la documentazione del Centro. Ha quindi ricordato che proprio in tale funzione ricevette, a seguito della caduta del DC9 Itavia, l'informativa della 1^a Divisione - organo sovrintendente, come ben si ricorda, ai Centri - sull'evento, con la quale si chiedevano anche eventuali notizie d'interesse sul fatto. Proprio a seguito di tali richieste egli aveva attivato per effetto di disposizione del Capo Centro i nuclei dipendenti del Centro e cioè Bolzano, Trieste e Belluno, ed aveva contemporaneamente informato il settore operativo del Centro stesso. In conseguenza di tale attivazione operativa del Centro, il maresciallo Di Donna Roberto, deceduto nell'82, aveva compilato un appunto su segnalazione fiduciaria. Tale appunto era stato portato al Capo Centro, che a sua volta lo aveva rielaborato facendolo poi trascrivere da dattilografi della sua Segreteria. L'appunto era stato poi trasmesso alla 1^a Divisione a Roma. Il documento - ricorda bene il teste - evidenziava lacune della Difesa aerea e connetteva la caduta del MiG libico in Sila con la vicenda del DC9 Itavia.

Contestato al teste l'esistenza di due appunti originati dal Centro di Verona, il 6450/S del 25 ottobre 80 e il 6876/S del 28 novembre successivo, e che il primo fa riferimento tra l'altro all'episodio del MiG23 caduto "nel giugno del 1980", mentre il secondo fa riferimento tra l'altro ad aerei MiG25, egli ha affermato di aver letto, nella sua qualità di Segretario, entrambi gli appunti, e di aver parlato con Di Donna in particolare del valore di quello sul MiG23. Il Di Donna gli aveva confermato che si trattava di "una notizia eclatante ricevuta dalla sua fonte". La notizia era eclatante in quanto metteva in relazione la caduta del MiG libico con quella del DC9 Itavia.

Il Di Donna gli aveva anche detto che la fonte a sua volta aveva a lui riferito che il velivolo libico per violare lo spazio aereo italiano aveva sfruttato la copertura della rotta del DC9 Itavia “collocandosi sotto la fusoliera di questo secondo velivolo”.

Contestatogli che in nessuno dei due appunti appare un nesso tra MiG23 e DC9, conferma la conversazione con Di Donna, come conferma di aver appreso del nesso anche dalla lettura di un appunto.

Contestatogli che in entrambi gli appunti non v'è alcuna menzione del DC9, egli afferma che ovviamente quel punto fu eliminato e che la conferma di tanto proviene dal tenore della conversazione che all'epoca ebbe con quel suo collega. Questi in quella occasione, pur essendo persona di estrema riservatezza, mostrò i segni di una sorta di sfogo personale.

Richiestogli chi avesse compiuto, o avrebbe potuto compiere il taglio o i tagli sulla prima redazione dell'appunto di Di Donna, Cinotti testualmente così asserisce: “Sulla base della mia esperienza posso solo dire che verosimilmente sono intervenuti organi centrali del Servizio in questa vicenda...non posso dire se intervenne nella vicenda il Capo Centro se non nelle modalità che ho già detto cioè attraverso gli organi centrali...”.

Anche l'appunto 3641 datato 8 aprile 81 su “sospetta attività dei Servizi Segreti libici”, aggiunge il teste, fu stilato dal Di Donna. (v. esame Cinotti Sergio, GI 23.01.97).

A conclusione si può esser certi dei seguenti fatti: che il Centro di Verona ha distrutto migliaia di atti; che tra questi atti vi erano i fascicoli concernenti i documenti che riportavano come data di caduta del MiG23 giorni diversi da quelli del rinvenimento ufficiale; che in uno di questi documenti vi era riferita o doveva esservi riferita la connessione con il DC9 Itavia; che decisione su tale documento può essere stata presa soltanto anzi è stata presa da “organi centrali” ovvero dalla 1^a Divisione, che all'epoca della formazione dell'atto era diretta dall'allora colonnello Notarnicola.

1.12. L'informativa del 31 luglio 81.

Si sono già visti i documenti del Centro CS di Verona. Va inoltre osservato che in un documento della 1^a Divisione datato 31 luglio 81 all'oggetto “Incidenze negative sulla sicurezza militare”, la caduta del MiG libico viene indicata come avvenuta il 14 luglio 80 e non il 18 luglio 80. Nel documento la data appare inserita in un momento successivo alla prima battitura del documento, giacché é redatta con caratteri a distanza minore

degli altri e non in linea con la restante parte della riga. L'estensore dell'appunto é come al solito il capitano Masci. Il documento trae origine da una informativa del sempre ben informato Centro CS di Verona, in cui venivano riferite alla Centrale alcune carenze della Difesa aerea nazionale. Informativa che porta la data del 18.11.80 ma che solo nel luglio 81 la 1^a Divisione deciderà di inoltrare superiormente; allorchè sarà trasmessa al ministro della Difesa, Lagorio, al Capo di Stato Maggiore della Difesa, Torrisi, ed al Segretario generale del CESIS, Pelosi.

Masci interrogato sulla difformità con la data ufficiale del rinvenimento ha sostenuto trattarsi di mero errore di dattilografia. Di contro il Direttore della 3^a Sezione dell'epoca, Genovese, che ha invece sostenuto che fu proprio Masci a confermarli che l'aereo era caduto il 14 luglio 80 (v. esame Genovese Felice, GI 11.10.96).

A margine va osservato che il 2° Reparto dello SMA, al quale il 3° Reparto invia l'informativa del S.I.S.MI per le valutazioni di competenza, non corregge la data, ma la conferma nella risposta. Infatti al punto 1d si legge: "Incidente velivolo MiG23 libico. I risultati dell'inchiesta hanno potuto stabilire che l'incidente del 14 luglio 80 é avvenuto per un malessere del pilota e certamente non nel corso di una missione di ricognizione per valutare la capacità della D.A. italiana.

Tra l'altro é da rilevare che il velivolo in questione con la configurazione, adottata per il volo del 14 luglio, non avrebbe avuto autonomia sufficiente per far rientro in Libia". (v. missiva 2° Reparto nr.SMA/222/1550 datata 21.08.81 in provvedimento di esibizione del 7.07.95).

A tal punto non può non richiamarsi l'annotazione che Tascio appone nella sua agenda sotto la data proprio del 14 luglio 80:

"Mr. Clarridge

500\$ lo possono comparare e ce lo ritornano con l'analisi FTD
tramite lui oppure tramite Addetto

MiG21 Many versions - they want to see it". Annotazione su cui si tornerà più innanzi.

1.13. Il Raggruppamento Centri.

Scarsa e irrilevante anche per la vicenda del MiG l'attività informativa del Raggruppamento Centri CS di Roma. Come emerge sia dalla testimonianza di Cogliandro, responsabile del Raggruppamento, che da

quella di Sasso, responsabile del Centro IV. Quest'ultimo, tra l'altro, oltre ad occuparsi del controllo delle attività dei soggetti ritenuti agenti del Servizio libico in Italia, curava anche i contatti con gli esponenti in Italia del Servizio informativo libico. In particolare con il noto Moussa Salem. Nonostante ciò nessuna attività informativa appare compiuta sulla vicenda. Categorica e nello stesso tempo incredibile la dichiarazione di Sasso. "Della vicenda della caduta del DC9 dell'Itavia e del MiG libico, non svolsi, come Centro alcun accertamento. Non chiesi nulla all'Ambasciata ed in particolare a Moussa Salem anche perché il MiG era caduto in Calabria ove la competenza era del Centro di Napoli e la versione ufficiale, al momento, non era stata messa in dubbio. Non ho mai raccolto notizie riguardanti la caduta del MiG libico in periodi successivi e lontani al periodo in cui l'evento è avvenuto." (v. esame Sasso Aldo, GI 07.02.97).

Va tuttavia detto - come si è già avuto modo di rilevare supra - che al tempo dei fatti il colonnello Cogliandro aveva istituito - su direttiva di Santovito - una prassi a dir poco singolare, riferendo direttamente al Capo del Servizio, e scavalcando di fatto Notarnicola. Aveva costituito, a completamento di ciò, un archivio parallelo custodito presso la sua segreteria. Di ciò si è già fatto riferimento e pertanto si rimanda al relativo capitolo. Qui si vuole soltanto ribadire che tra le pratiche distrutte dell'"archivio Cogliandro" risultano anche quelle relative al DC9 ed al MiG libico.

Censurabile la distruzione di questi atti, di cui per la loro natura informale il Servizio non ha neanche ritenuto di dover redigere il relativo verbale di distruzione. Non può non essere rilevato come anche in questo caso si sia trovati di fronte, da una parte ad una illegittima archiviazione di notizie, dall'altra ad una consequenziale illegittima distruzione di documenti. E con essa la distruzione di documenti concernenti i due gravissimi fatti per cui è processo.

1.14. Le dichiarazioni degli ufficiali del S.I.S.MI.

Le deposizioni degli ufficiali del S.I.S.MI che nel tempo sono stati sentiti sulla vicenda non hanno concorso alla ricostruzione dei fatti; anzi, con i loro silenzi e solo parziali ammissioni hanno contribuito, invece, a render difficoltoso e arduo il progresso dell'inchiesta. Per tale ragione alcuni di loro come si è già fatto cenno, sono stati raggiunti da comunicazione giudiziaria. Quasi tutti gli ufficiali della 3^a Sezione della 1^a Divisione che si

interessarono delle due vicende, in un contesto di generale reticenza hanno mentito su circostanze di notevole importanza.

Su ciò che hanno dichiarato il generale Notarnicola e gli altri ufficiali della 3^a Sezione – Lombardo, Alloro e Masci – e funzionari del Centro CS di Bari – Curci e Maraglino – si ritornerà più diffusamente nella parte in cui si affronterà la loro posizione.

Il generale Notarnicola ha negato di aver disposto l'acquisizione a Martina Franca dei dati del MiG libico nel contesto di un accertamento concernente la vicenda del DC9 Itavia; ha negato di essere stato a conoscenza che il capitano Masci si fosse recato sul luogo di caduta del MiG e che su questa missione avesse anche riferito. Ha negato di avere avuto rapporti diretti con il generale Tascio e di aver parlato con quest'ultimo in relazione alla connessione tra i due eventi; ha negato di aver inviato il tenente colonnello Alloro dal generale Tascio per la consegna dell'appunto sulle informazioni apprese dal capitano Masci al riguardo della caduta del MiG libico.

Il colonnello Lombardo ha negato di aver parlato con Masci su quanto questi aveva appreso sul posto e di essersi pertanto limitato a trasmettere l'appunto del 28 agosto 80 al Direttore del Servizio, giacchè sostituiva Notarnicola, in quei giorni assente; negava anche di conoscere le motivazioni sulla esclusione di Antonicelli da coloro i quali dovevano redigere le dichiarazioni richieste dalla Direzione del Servizio sulle modalità di acquisizione dei dati radar a Martina Franca; negava infine di conoscere le motivazioni del trasferimento, nel 94, di Antonicelli da Capo Centro CS di Bari.

Il tenente colonnello Alloro, anch'egli in un quadro di generale reticenza, negava di essersi mai occupato della vicenda del MiG Libico; negava di essere a conoscenza di quanto richiesto a fine luglio 80 al Centro CS di Bari; negava di essere a conoscenza del contenuto del plico consegnato al generale Tascio; negava infine di essere a conoscenza di quanto appreso da Masci in Calabria e di aver disposto relazione su questa missione.

Il capitano Masci, figura centrale della vicenda, asserisce che l'incarico di essersi recato sul posto di caduta del MiG gli era stato dato dai colleghi della sua Sezione; asserisce che la trasmissione dei dati relativi al MiG libico con missiva ad oggetto DC9 Itavia del Centro CS di Bari, era da ricondurre ad un mero errore nell'oggetto; come allo stesso modo sarebbe stato mero errore l'apposizione del 14 luglio 80 come data di caduta del velivolo nel documento del 31 luglio 80.

Il colonnello Curci del Centro CS di Bari negava di essere a conoscenza che la richiesta di dati presso il 3° ROC riguardasse anche il MiG23 e non solo il DC9. Negava di conoscere chi materialmente gli avesse richiesto telefonicamente i dati, ma che comunque la richiesta doveva provenire da Notarnicola o da Angeli. Negava infine di aver influenzato Maraglino nella redazione delle dichiarazioni richieste nel 1989 dalla Direzione del Servizio.

Il maresciallo Maraglino infine asseriva che la seconda volta che si era recato a Martina Franca aveva richiesto documentazione concernente il DC9 e non il MiG libico.

Queste in estrema sintesi le dichiarazioni rese.

Deve essere rilevato che il tenente colonnello Angeli, al tempo dei fatti Direttore della IV^a Sezione e in “affiancamento” al Direttore della Segreteria, al quale sarebbe subentrato a partire dal 1° agosto 80, ha escluso la circostanza ascrittagli da Curci.

1.15. Le altre testimonianze.

Il colonnello D'Eliseo, Capo dell'ufficio del Direttore del Servizio generale Santovito, non ricorda molto della vicenda; riferisce però una circostanza molto importante sull'attivismo di fine luglio: “Non posso dire quali fossero le ragioni dell'urgenza. In genere l'urgenza per il Direttore del Servizio deriva da richieste del ministro della Difesa o del Presidente del Consiglio o suo delegato, cioè dal Sottosegretario della Presidenza del Consiglio delegato ai Servizi” (v. esame D'Eliseo Secondo, GI 16.09.93). Se ne deduce che le “voci sparse ad alti livelli” di cui all'annotazione del 28 luglio del generale Tascio, non possono che riferirsi alle Autorità sopra menzionate.

Su un'agenda sequestrata allo stesso D'Eliseo nell'ambito di altro procedimento penale e acquisita in copia, sono state rilevate alcune annotazioni relative alla vicenda che è bene riportare integralmente:

-18 luglio 80 - “Nei pressi di Crotone è caduto un aereo di nazionalità sconosciuta”;

-20 luglio 80 - “Intensa attività con Difesa Gab. e SIOS/A per stilare il testo per SPI (su richiesta del ministro) in ordine all'incidente sul MiG23 – il sig. ministro è stato raggiunto per telefono per l'approvazione”;

-21 luglio 80 - “continua la “storia” del MiG23: i libici hanno ammesso che il velivolo è “loro”;

-23 luglio 80 - “E’ stata fatta l’autopsia al pilota libico, come da richiesta dello SMA. SIOS/A procede per suo conto nell’inchiesta”.

Hanno immediatamente colpito le virgolettature apposte nell’annotazione del 21 luglio: “storia” e “loro”.

D’Eliseo, pur riconoscendo che tali virgolettature sembrano orientare verso suoi dubbi, sulla circostanza relativa alla vicenda e sulla reale nazionalità del velivolo, dichiara che “evidentemente tale perplessità la trassi direttamente da atteggiamenti o frasi del Santovito”. Ammette soltanto che le frasi di cui sopra alludono ad una ridda di ipotesi che sarebbero “morte” con l’ammissione dei libici che il velivolo era il loro (v. esame D’Eliseo Secondo, GI, 22.12.93).

Sentito nuovamente il giorno successivo, l’esame non sortisce effetto migliore. Preso atto che anche in un appunto datato 21 luglio 80 acquisito presso il S.I.S.MI concernente l’autopsia del pilota libico, egli virgoletta ancora la parola “autopsia”, dichiara di usare le virgolette su determinate parole, “al solo fine di enfatizzarle a fini visivi”. Tuttavia non riesce a spiegare per quale motivo tale sistema non appare in nessun altro documento.

Nulla sa dire, o vuole dire, sulla già richiamata annotazione apposta di suo pugno: “Sì per SIOS/A per progetto Notarnicola-Tascio (ore 19.00 del 23.07.80)”. A tal proposito afferma: “Sicuramente io riporto una decretazione del Capo del Servizio per trasmettere al SIOS/Aeronautica l’assenso al progetto in questione”. (v esame D’Eliseo, GI 23.12.93). Pertanto neanche l’estensore dell’annotazione riferita al “progetto” ricorda o non vuole ricordare a cosa esso si riferisse. E questo dimostra che il “progetto” cela qualcosa che non può e non deve essere portato alla luce.

E’ stata anche raccolta la testimonianza del generale Ninetto Lugaresi, Direttore del S.I.S.MI a seguito dell’allontanamento di Santovito. Questi, dopo aver premesso di non ricordare una particolare trattazione sui temi di Ustica e del MiG libico, ha affermato che “la versione accreditata all’epoca era quella secondo cui il pilota, un dissidente - peraltro abilissimo giacché istruttore - era stato “pilotato” dalla CIA. Egli stava per essere scoperto e quindi doveva fuggire dalla Libia; doveva anche portare con sè una macchina, all’epoca, di rilevante valore. Questa ipotesi era stata da me considerata valida”.

Va subito rilevato tuttavia che di questa ipotesi nessuna traccia è stata rinvenuta agli atti del Servizio. Pertanto se ne deve dedurre, o che é stata avanzata verbalmente senza alcuna ricerca di riscontro obiettivo, o che la stessa, invece, non doveva essere riscontrata attesi gli anomali rapporti che

intercorrevano tra il Servizio italiano e quello libico. Rapporti ai quali si rimanda nella parte in cui i medesimi sono stati ricostruiti.

Altra testimonianza che merita di essere citata è quella del generale Giuseppe D'Ambrosio, che nel periodo di interesse ricopriva il delicato incarico di Vice Direttore Operativo del S.I.S.MI. Tali dichiarazioni vanno citate non per il prezioso contributo che hanno portato all'indagine, ma perché esse costituiscono uno spaccato di reticenza, di falsità, di totale assenza di spirito di collaborazione con l'AG. E ciò è ancor più grave perché siffatto atteggiamento di chiusura non proviene dal comune cittadino che comunque ha l'obbligo di deporre conformemente al vero, ma proviene da un ufficiale generale che ha ricoperto alti incarichi in seno agli organismi istituzionali del Paese.

D'Ambrosio, dopo aver premesso di non essersi mai occupato né della vicenda di Ustica né di quella del MiG libico, afferma di essere stato trasferito il 24 giugno 80 al S.I.S.MI con l'incarico di consulente del generale Santovito, mantenendo l'incarico di assistente al ministro della Difesa per le relazioni internazionali. Dal 1° di novembre del 1980 al 2 di novembre del 1981 ricoprì l'incarico di vice direttore operativo.

Nessuna spiegazione ha saputo indicare - lui che asserisce di non essersi mai occupato della vicenda del MiG libico - al fatto che il suo nominativo e relativa utenza telefonica fossero inseriti in un appunto apposto sulla copertina interna del fascicolo relativo al MiG libico acquisito allo Stato Maggiore del S.I.S.MI. Afferma soltanto: "Non so spiegarmi come sia stato messo il mio recapito telefonico in questa lista. Ritengo che io sia stato messo in un certo senso automaticamente, per chiamate in caso di mancato reperimento del Direttore".

Dopo aver più volte ribadito di non essersi occupato della vicenda e nonostante la contestazione che agli atti del Servizio fosse stato rinvenuto un appunto relativo al MiG libico concernente notizie raccolte dal SIOS/A fino alle ore 18.00 del 19 luglio 80, sul quale era apposta l'annotazione "ore 18.15: gen. D'Ambrosio", e che in un biglietto allegato si leggeva "Appunto riferito a: - gen. D'Ambrosio: ore 18.15 (su richiesta mia a casa); - S.E. il Direttore: ore 19.05; - PCM (Cons. Squillante): ore 19.25-", il generale D'Ambrosio ha continuato a ribadire di non essersi occupato della vicenda, di non ricordare l'episodio, ma che se avesse letto o gli fossero state lette per telefono le notizie contenute nell'appunto, se ne sarebbe, oggi, sicuramente ricordato.

Esclude anche di aver partecipato alla redazione del primo comunicato stampa relativo alla caduta del velivolo libico, nonostante che in

un biglietto, a firma D'Eliseo, allegato al comunicato stampa diramato il 20 luglio 80 si legge: "Il testo é stato elaborato, su ordine del sig. ministro (a gen. D'Ambrosio), con la partecipazione del gen. Tascio, Pugliese e D'Ambrosio)". Anzi afferma, che se vi avesse partecipato, lo ricorderebbe senz'altro.

Esclude anche di aver portato al S.I.S.MI dal Gabinetto della Difesa la nota verbale libica datata 20 luglio 80, nonostante che in un biglietto allegato alla nota il colonnello D'Eliseo scriva di averlo ricevuto "da Difesa Gabinetto tramite Signor generale D'Ambrosio (ore 10.45 del 21.7.1980)". Tiene a precisare, però, di non poter escludere di aver recapitato una busta chiusa, ma che, in questo caso, sarebbe stato alquanto strano che si fosse usato un generale per portare una busta chiusa.

Nonostante l'annotazione del suo nominativo nel registro dei voli CAI alla data del 5 luglio 80 sulla tratta di volo Ciampino-Lamezia Terme, il generale D'Ambrosio ha escluso di aver compiuto un viaggio con la CAI per Lamezia Terme.

Il nome di D'Ambrosio non compare soltanto tra le carte del S.I.S.MI, ma anche tra quelle sequestrate a Renato Era. Difatti in queste carte é stata rinvenuta la scheda valutativa relativa all'anno 83. Era in proposito ha dichiarato di averla ricevuta dallo stesso generale D'Ambrosio "nell'ambito di un interessamento per le sue progressioni di carriera" (v. esame Era Renato, GI 03.05.96).

D'Ambrosio ha dichiarato di conoscere Era come amministratore di Villa Mafalda e di non avergli mai chiesto favori attinenti alla propria carriera. Dichiara di ritenere, altresì, che non possano rilasciarsi copie delle schede valutative, precisando comunque di non averle mai richieste. Ma nonostante queste negazioni appare ovvio l'imbarazzo dell'ufficiale nell'apprendere del sequestro del documento presso l'abitazione di Era.

Queste sono le dichiarazioni del generale D'Ambrosio, dichiarazioni che si commentano da sole.

1.16. Le dichiarazioni di Milani Enrico.

Altre dichiarazioni concernenti la vicenda del MiG23 provengono da colonnello dell'Aeronautica Militare in congedo, tal Milani Enrico. Questo ufficiale, che ha un passato di migliaia di lanci con paracadute e di molteplici azioni di guerra nell'ultimo conflitto mondiale - tra l'altro operazioni su El Alamein e nel Nord della Siria a fini di contrasto, in collegamento con la rete del Gran Muftì di Gerusalemme, da parte delle

potenze dell'Asse, di movimenti verso la Siria, la Palestina e l'Egitto dell'VIII^a Armata Inglese di stanza nell'Iraq - ha fatto anche parte dell'equipaggio del velivolo denominato Argo 16, che il 31 ottobre del '73 aveva trasferito dal nostro Paese a Tripoli di Libia i terroristi arabi arrestati il precedente 5 settembre perché trovati in possesso di un lanciamissili Strela e quindi nell'ambito di poche settimane liberati.

Egli ha affermato di essere stato convocato il giorno 18 luglio 80 mentre si trovava nella sua abitazione di Sutri, presso la locale Stazione CC. per comunicazioni urgenti. Qui parlò con il generale Terzani, suo ex superiore al Servizio Militare, che gli comunicò che il generale Tascio era alla sua ricerca, e che pertanto doveva mettersi a sua disposizione. A bordo di un'autovettura mandata a Sutri raggiunse il palazzo del SIOS in via Pietro Gobetti, ma qui fu ricevuto in assenza di Tascio, già partito da Ciampino per la Sila, dal suo vice, che lo invitò a ritornare l'indomani, allorché sarebbe stato di ritorno il capo del SIOS. Milani conosceva Tascio da lungo tempo, dal tempo per la precisione in cui egli era stato Aiutante di volo del Presidente della Repubblica.

L'indomani, in effetti, ritornato al SIOS, incontrò il "comandante" che subito gli mostrò parti metalliche del velivolo e "carteggio" ovviamente rinvenuto sul luogo di caduta del MiG. I reperti metallici erano parti interne dell'aeromobile ed un frammento della fusoliera, su cui si leggeva la "matricola". Tutti questi reperti recavano segni di bruciature. Tascio richiese a Milani di analizzarli, in considerazione del fatto che su di essi vi erano scritte in carattere arabo e il Milani è profondo conoscitore di tale lingua.

Tra quelli cartacei il colonnello riconobbe in uno di essi i numeri delle tabelle di volo. Vide poi un foglio di carta bruciacchiato contenuto in un frammento di busta lacerata. Su di esso apparivano segnate a mano delle scritture in arabo, che, con buona approssimazione, recitavano, in una sorta di riconoscimento di colpa, "Io sottoscritto pilota Khalil colpevole dell'abbattimento e della morte di tanti...". Di tale scritto l'anziano ufficiale dette anche una spiegazione a Tascio; il pilota cioè, secondo lui, conoscitore oltre che della lingua araba anche della mentalità maomettana, manifestava con quello scritto la volontà di espiazione di una grande colpa con gesto suicida coerente ai dettami del Corano, e in obbedienza ad ordine impostogli dai vertici del regime del suo Paese. Il Milani ha anche aggiunto che la "matricola" sulla lamiera era composta da due numeri, l'uno in cifre arabe collocato a destra, per chi leggeva e l'altro in cifre occidentali a sinistra. Mostrategli, infine, le carte, in giudiziale sequestro, acquisite sul luogo di caduta del MiG, tutte in lingua araba, non le ha riconosciute come quelle che gli furono mostrate da Tascio. (v. esame Milani Enrico, GI il 29.01.97).

Carteggio rinvenuto al S.I.S.MI, di palese grafia del colonnello D'Eliseo, all'epoca capo dell'ufficio del Direttore, conferma la vicenda della convocazione del Milani al SIOS tramite S.I.S.MI, ma colloca temporalmente il fatto in tempi di poco diversi. La prima ricerca di interprete di lingua araba - oltre che di lingua russa, cui provvedeva la Marina con Zolotariof Boris, anch'egli escusso - (vedi esame, GI 09.02.96) - avvenne nelle primissime ore del 19 luglio (sull'appunto è scritto "01.25"). Altro biglietto (datato sempre 19 ad ore 17.20 circa) conferma che la messa a disposizione è per le 20.00 di quello stesso giorno presso il SIOS, che il Milani fu prelevato con automezzo del S.I.S.MI presso la Stazione CC. di Sutri e che giunse al SIOS puntualmente alle 20.00.

Conferma a tale dichiarazione viene espressa in un successivo esame, con più precise e nuove circostanze. Egli rammenta che la dichiarazione era più specifica, nel senso che si apriva con la frase "Io responsabile dell'abbattimento del velivolo civile italiano ...". Rammenta inoltre che quella frase tradotta la riferì soltanto al generale Terzani, il giorno successivo, sempre a luglio, nella sede del Ministero della Difesa-Aeronautica in viale dell'Università, al 4° piano, sede dell'Ispettorato Logistico.

Fu proprio costui ad "ordinargli" di prelevare qualsiasi "cosa d'importante" mostratagli o rinvenuta presso Tascio e consegnargliela. Così egli fece. Si impossessò di quel foglietto, senza che Tascio se ne accorgesse - qui egli modifica la precedente versione - e lo consegnò al suo ex superiore. Questi "incamerò" il foglietto, lo ringraziò e gli ingiunse di non parlarne mai con nessuno.

Non ha mai parlato con alcun altro del testo di quello scritto. Non sa dire a chi abbia potuto riferire il Terzani. Ritenne l'espressione usata dal pilota coerente con il pensiero mussulmano, giacché secondo il Corano chi produce morte deve sacrificarsi per il male compiuto; ché altrimenti la responsabilità del malfatto ricadrebbe sulla famiglia e sugli affetti più cari. Egli ben conosce tale mentalità perché di madre siriana. (v. esame GG.II. Roma e Venezia 26.02.97).

Tra le carte sequestrate presso il Gabinetto del Ministero della Difesa veniva rinvenuto un appunto a grafia dell'allora capo di Gabinetto, generale De Paolis. In tale foglio intestato al Ministero della Difesa - Capo di Gabinetto, datato 19/7, vergato a mano con grafia del De Paolis, che in tal senso riconosce, e con una sorta di titolo "Ultime" vi si riporta, come detto in altra parte, l'orario preciso al minuto di caduta del MiG e all'ultima riga, oltre ad appunti sul velivolo e sul pilota, la scritta "Documenti molto interessanti: una specie di testamento/dichiarazione".

Il teste riferisce che le notizie contenute in detto appunto gli sono state comunicate con alto grado di probabilità dallo Stato Maggiore dell'Aeronautica per via telefonica e che i suoi interlocutori sulla vicenda potevano essere stati il Capo, il Sottocapo o i Capi Reparto. Anche se non esclude di poter essere stato contattato, sempre per telefono, da un ufficiale dei CC. del luogo di caduta del velivolo, che già in precedenza - e quindi solo il 18; o Inzolia o Livi - lo aveva chiamato per raggiungerlo sul cadavere del pilota.

Non ha mai letto il documento "testamento/dichiarazione". Presume che contenesse i motivi che avevano indotto il pilota al comportamento che lo aveva portato a cadere sulla Sila. Aggiunge che in quel testamento ben poteva esserci stata una richiesta di perdono, ma esclude tassativamente che ciò gli fosse stato riferito dalla persona con cui era in contatto ed afferma, a mo' di giustificazione, che s'è trattato di una sua pura generica illazione". (v. esame De Paolis Mario, GI Roma, 26.11.97).

Convocato nuovamente, il Milani conferma ancora le precedenti dichiarazioni, precisando che di certo, per l'incarico affidatogli, Terzani richiese ed ottenne autorizzazione da Santovito e che a costui probabilmente riferì sull'esito della traduzione. Esso Milani, da parte sua, nulla comunicò al S.I.S.MI, aggiungendo altresì che egli immediatamente associò, allorché lesse il testo del biglietto, "il velivolo civile italiano abbattuto", al DC9 caduto nel mese precedente. Ribadendo infine che il gesto suicida trovava motivo nell'ossequio ai dettami del Corano al fine di evitare che quella colpa - e cioè aver cagionato la morte di tante persone nel Paese ove egli voleva spiare - ricadesse sulla propria famiglia. (v. esame Milani Enrico, GI Roma, 02.12.97).

È difficile poter dire quale fosse l'esatto contenuto di questo scritto. Di certo esso esisteva, ed è stato fatto sparire. Di certo esso conteneva una sorta di invocazione di perdono, e per questo motivo si è temuto che potesse divenire di pubblico dominio. A cosa si riferisse non è però possibile dirlo con certezza. Potrebbe essere una specie di preghiera che ogni buon mussulmano, in particolare se rischia la vita con la sua attività e se tale attività cagiona o ha cagionato morti, porta con sé. Come potrebbe essere uno scritto che ha relazione con i fatti che sono ad oggetto dell'inchiesta.

2. L'interesse dei Servizi stranieri, israeliano, tedesco, inglese e francese.

Il MiG di Castelsilano ha interessato, come s'è detto non solo Autorità Italiane, ma anche, su richiesta del SIOS/A o d'iniziativa, i Servizi di Paesi alleati od amici. Le vicende di questi "interessamenti" sono elencate in un documento dello SMA prodotto a seguito di richiesta dell'Ufficio.

In primo luogo – a parte i contatti Tascio-Clarridge e quanto ne conseguì – Israele; che ad appena dieci giorni dal rinvenimento del MiG, dietro richiesta del SIOS trasmette a mezzo dell'Addetto militare navale e dell'aria due rapporti, il primo dal titolo "Flight Recorder - SARPP-12 G (CAPPP 12 G) concernente il sistema automatico di registrazione dei parametri di volo, e un secondo dal titolo "R-855/UM Data Sheet", che non appare allegato e che invece é nel documento n.23, concernente un apparato di trasmissione di fabbricazione russa, facente parte dell'"emergency kit" del pilota.

In secondo luogo il Servizio Jon, che si identifica in quello tedesco, come provato infra. Questo Servizio, tramite il S.I.S.MI, richiede quelle stesse parti che erano già state consegnate agli Americani del Federal Technology Department. Un rapporto di questo F.T.D. viene richiesto dal S.I.S.MI sia per completamento della propria documentazione sia per trasmissione allo Jon.

Risulta poi trasmessa, nel novembre 80, all'Addetto Aeronautico statunitense "Documentazione Tecnica Formale" per il successivo inoltro all'F.T.D., l'ente di cui s'è detto, nella sede di Wiesbaden, in particolare le mappe geografiche della zona d'impatto, il percorso prepianificato della missione (fornito dai libici), il plotting GCI con traduzione in inglese (fornito dai libici), le carte delle condizioni meteorologiche (fornite dai libici), lo stralcio delle comunicazioni terra-bordo-terra del 18 luglio 80 (fornito dai libici), i documenti tecnici del volo (forniti dai libici), i risultati delle analisi campioni velivolo, i dati dell'analisi del "Flight Recorder", il grafico dell'andamento delle comunicazioni su percorso prepianificato, la relazione del comando libico (fornita dai libici), il rapporto di visita medica annuale del pilota (fornito dai libici), documentazione tecnica sull'incidente.

Anche lo Stato Maggiore dell'Aeronautica tedesca richiede, il 15 gennaio 81, informazioni sui risultati dell'inchiesta SMA, facendo presente che tutte quelle attribuite a quel tipo di velivolo continuano ad essere di particolare interesse per l'Aeronautica tedesca, giacché la maggior parte dei velivoli che minacciano (siamo agli inizi del decennio 80) la Repubblica Federale è dello stesso tipo e le conoscenze acquisite hanno un'influenza diretta sia sull'addestramento tattico degli equipaggi sia sullo sviluppo di nuovi sistemi d'arma.

A distanza di poco più di un mese, il 20 febbraio 81, l'Addetto dell'Aria francese richiede una lista d'informazioni divise in: A. punti di interesse prioritario ovvero: 1. fotografie della cabina di pilotaggio (ravvicinate del cruscotto, strumenti di volo e del motore), del radar (antenne ed altri componenti), del motore (ravvicinate dei componenti, compressore, turbina, ecc.); 2. questioni sull'esistenza di sistema automatico di variazione delle ali, sullo scope radar, sul collimatore, sul CME, sul radar, sul sistema di navigazione automatico, sul motore. B. punti di interesse generale ovvero: 1. caratteristiche generali ; 2. cellula (2.1. ali, 2.2. fusoliera, 2.3. comando di volo, 2.4 carrello); 3. propulsione (3.1 alimentazione in aria, 3.2 circuiti combustibili, 3.3 turbomotore); 4. radar; 5. attrezzatura del sistema di navigazione autonoma (S.N.A.); 6. seggiolino eiettabile; 7. cabina.

Il 18 maggio 81 il S.I.S.MI ribadisce, a seguito di precedenti fogli, al SIOS che le caratteristiche tecniche del velivolo costituiscono oggetto di vivo interesse sia dello stesso S.I.S.MI che dei Servizi collegati della NATO.

Il Servizio di Sicurezza tedesco nel settembre dell'81, dopo aver ringraziato per l'opportunità ad esso concessa di esaminare parti del velivolo e aver inviato una serie di foto prodotte, chiede che siano messe a disposizione 17 parti appartenenti al sistema radar del velivolo.

Una missiva datata 27 giugno 81 ed autorizzata dall'F.T.D., ad oggetto "Have Shadow" trasmette informazioni per rimuovere detonatori installati nell'IFF del velivolo. A questa missiva ne segue un'altra, datata 9 luglio 81, con medesimo oggetto, per la confezione dei componenti dell'IFF e la spedizione degli stessi all'F.T.D. in Ohio.

Con nota del 12 giugno 81 inizia un carteggio tra il Servizio Jon e il SIOS tramite il S.I.S.MI. In tali note si esprime ringraziamento per l'offerta di concessione temporanea per valutazione di materiale desiderato e si sottolinea che con i risultati della valutazione s'avrà l'occasione di intensificare lo scambio di informazioni tra i valutatori delle Aeronautiche militari dei Servizi di entrambi i Paesi. A seguito di tale messaggio è organizzata una visita di delegazione del Servizio Jon a Roma il 25 giugno 81. L'8 settembre 81, dopo tale visita, viene inviato un elaborato di 212 pagine e 86 allegati oltre ad una scatola di fotografie. Da successiva nota, del 4 dicembre 81, si apprende che non ci fu una sola visita, quella del 25 giugno, ma anche un'altra precedente, del 4 e 5 giugno, di delegazione del settore "Tecnica Aeronautica MiG23" di detto servizio Jon, presso la 3^a Divisione, nota con la quale si rinnova la richiesta dell'hardware di cui alla nota 8 settembre 81.

Il SIOS risponde, sempre per il tramite del S.I.S.MI, ad entrambe le note, quella del 14 settembre e del 18 dicembre 81 di Jon, con nota del 5 gennaio 82, con la quale si restituisce il documento "Radio Engineering System of Short-Range Navigation" e si comunica che il materiale disponibile potrà essere consegnato a partire dall'11 seguente. In effetti tale materiale, che è quello richiesto con nota supra (17 parti del sistema radar, meno quattro parti non disponibili) viene ritirato il 12 gennaio 82 dal colonnello Pascucci per conto del S.I.S.MI. In allegato a tale nota risulta un sommario verbale di una riunione, intitolato "MiG23. Incontro con i tedeschi 4-5/6/81", in cui appare un lungo elenco di fotografie "date ai tedeschi". Appare inoltre consegnata, oltre a tali fotografie, una copia della "Documentazione Tecnico Formale" della Commissione di Inchiesta sul MiG23 libico. Sempre in allegato altri due fogli apparentemente della stessa mano che ha redatto il detto elenco di fotografie consegnate, intestati in alto a destra "Fonte: Tedesco (giugno)" in cui sono riportati i seguenti argomenti: Armament FLO/F, FLO/J, FLO/G, FLO/B, FOX/B-D, Fox mod. FIT/D, FIT/C, FIT/H, Tattica sgancio nucleare FIT, Backfire, MI-24, HIP/G.

Con nota del 2 marzo 82, trasmessa sempre attraverso il S.I.S.MI, Jon si rammarica per la mancata consegna delle quattro parti sopra dette e ne richiede nuovamente, ove possibile, la messa a disposizione, specificando che si tratta del Radar Jay Bird, della Waveguide Unit, di Radar antenna part e dello SRZO2.

A tale richiesta il SIOS risponde in data 19 marzo 82, dichiarando la temporanea indisponibilità di quelle parti e s'impegna a comunicarne tempestivamente la disponibilità.

Le quattro parti in questione erano state consegnate all'Addetto Aeronautico degli Stati Uniti, come risulta da un foglio intitolato "Parti MiG23 MS (libico) da consegnare all'Addetto Aeronautica U.S.A." In tale foglio sono elencate 19 parti. Si tratta delle parti selezionate da quell'Addetto meno l'unità KV-2 NM Gyro dell'SKV-2M. Le parti in questione vengono ritirate l'8 gennaio 82 dall'Addetto Aeronautico Aggiunto. Tra di esse - sono cerchiare nel documento - l'SRZO-2 (IFF), un componente radar, la base dell'antenna radar, la guida d'onde del radar.

Sempre l'Addetto Aeronautico statunitense in data 19 ottobre 82 comunica al SIOS, nell'ambito dell'oggetto "Have Shadow", che entro breve tempo sarebbe pervenuto a quella stazione il rapporto completo di "Have Shadow" della Foreign Technology Division e che conseguentemente quell'F.T.D. avrebbe restituito tutte le apparecchiature "Have Shadow" ad eccezione, previo consenso dello SMA, della radio-bussola ARK-15; e, ove

ciò non fosse stato possibile, sarebbero stati richiesti, stante l'interesse alle cartoline del circuito integrato, i duplicati dei circuiti stampati.

Il SIOS risponde il 9 novembre 82 dando il proprio consenso all'F.T.D. a trattenere l'apparecchiatura ARK-15 e richiedendo il restante materiale consegnato come il rapporto di analisi dell'F.T.D.

Segue nota dell'Addetto Aeronautico statunitense in data 16 dicembre 82, con la quale si forniscono i risultati delle analisi sulle seguenti parti: airborne radar, radio compass, data link receiver, trim motor control switch, directional gyro unit, IFF decoder, data unit, oxygen control block. In generale, continua la nota, queste analisi non hanno modificato le conoscenze concernenti i subsistemi del Flogger E, a parte i micro-circuiti dell'ARK-15 M ovvero il radio-compasso.

Di particolare interesse la nota esplicativa del SIOS, datata 20 novembre 82, allegata alla predetta missiva dell'Addetto statunitense. In tale nota tra l'altro si attesta - conformemente al vero - che non ci sono stati mai provvedimenti di "sequestro" da parte della Magistratura e che i pezzi del MiG23 sono stati "ufficialmente" restituiti al Governo libico dopo la richiesta pervenuta dal M.A.E., tre giorni dopo l'incidente, mentre a seguito di direttive superiori (C.R. sta con ogni probabilità per Capo Reparto), parti di essi (specificati in un elenco D che non è in questi atti), sono stati trattenuti per esigenze informative. Si continua affermando che il laboratorio AM ha provveduto ad analizzare residui di carburante, di lubrificante, il tettuccio di pilotaggio ed ha disinnescato le cariche esplosive dei due apparati IFF rinvenuti a bordo. L'R.S.V. ha analizzato lo spezzone del film contenuto nello "in Flight Recorder". L'Ambasciata USA ha ritirato parti d'interesse (elencate in un allegato E, mancante), inviandole per l'analisi al centro della Foreign Technology Division di Wright Patterson. Il servizio collegato Jon (della Repubblica Federale Tedesca) ha ricevuto tramite S.I.S.MI parti del velivolo incidentato (elencate in un allegato F mancante) restituendole successivamente e richiedendone altre per effettuare ulteriori analisi, parti non ancora consegnate perché in possesso del personale statunitense. In calce al secondo foglio annotazione manoscritta non firmata, secondo cui rimarrebbe ancora inevasa la richiesta francese, a suo tempo non soddisfatta per indisponibilità delle informazioni richieste. Annotazione cui ne segue un'altra datata 16 novembre dal seguente tenore "d'ordine del C.U. non si procede alla consegna del documento sul MiG23 all'Add. Francese".

Una nota con data illeggibile dal SIOS al S.I.S.MI trasmette copia dei risultati delle analisi effettuate dalla Foreign Technology Division, richiamando che al materiale in esame è interessato il servizio Jon ovvero la Repubblica Federale Tedesca. Di rilievo un elenco di materiale preso in

consegna dal maggiore Walters e dal sig. Wilson (tra l'altro, grassi e oli) e da inviare (parti del cockpit trasparente per analisi laser).

Nel giugno 86 il S.I.S.MI si fa tramite dell'interesse britannico all'esame delle componenti avioniche del velivolo, programmando una riunione di lavoro congiunta per la prima quindicina di ottobre di quell'anno.

La riunione, come si apprende da appunto per il Sottocapo di Stato Maggiore, non datato, ma sicuramente successivo alla nota del S.I.S.MI, dovrebbe tenersi il 9 e il 10 di quell'ottobre, e colui che redige l'appunto dà parere positivo alla richiesta S.I.S.MI in considerazione del ritorno informativo, giacchè gli Inglesi hanno dichiarato di essere in grado di fornire informazioni sull'avionica del MiG29 Fulcrum, uno dei più recenti caccia sovietici. Sempre quel compilatore, ricorda che i Tedeschi (Jon), cui erano state consegnate parti degli apparati del velivolo, ancora non avevano fornito i risultati delle loro indagini.

Le relazioni con gli Inglesi, almeno a quanto risulta dagli atti - appunti del SIOS, 1° marzo e 12 aprile 88 - durano sino alla primavera dell'88 e sicuramente sono continuate oltre, essendo prevista ulteriore specifica collaborazione. Il Servizio inglese appare ancora interessato a verificare la possibilità di controllare le frequenze impiegate dal sistema Lazur e a reperire la documentazione fotografica relativa all'incidente di volo per acquisire elementi sul posizionamento delle antenne di comunicazione sul velivolo e sui cablaggi di collegamento.

Tutti i Servizi occidentali s'interessano, e sin dall'immediatezza, alla macchina caduta e alle sue principali componenti. Alcuni perché chiamati da noi come gli Israeliani e gli Americani, altri di iniziativa. Quella macchina, nonostante alcuni la abbiano deprezzata - forse solo gli Americani la conoscevano e ne erano in possesso di esemplari - è stata a lungo oggetto di esame e di studio. Sui primi tempi questi esami hanno provocato situazioni di estremo imbarazzo proprio a causa delle nostre incerte linee politiche. Da una parte alleati ed amici che vogliono vedere e ricevono parti del velivolo, dall'altra i libici che chiedono sopralluoghi - nel corso dei quali rilevano le mancanze dei pezzi - e pretendono restituzioni complete. Una scelta che non appare spiegabile è l'atteggiamento assunto nei confronti dei francesi, le cui richieste sono le uniche a non essere esaudite. Ci si domanda se nei confronti di questo Stato non ci fossero dei divieti espliciti impostici dai libici, che erano impegnati in una guerra guerreggiata nel Ciad a fronte di una fazione sostenuta dalla Francia.

3. Le defezioni degli anni precedenti.

3.1. Il MiG ungherese del 14.08.69.

Nel corso di una verifica del materiale di intelligence in possesso del SIOS AM venne rinvenuta e successivamente sequestrata, una relazione “sui dati desunti dall’interrogatorio del maggiore pilota ungherese Jozsef Biro, disertato in Italia con velivolo MiG15 bis in data 14.08.69 ed atterrato in località Osoppo (Udine)” (v. acquisizione del 25.03.96).

Dal contenuto della relazione si è così potuto rilevare che il 14.08.69 presso il dismesso aeroporto di Osoppo (Udine) atterrò un MiG 15 bis pilotato dal maggiore pilota ungherese Jozsef Biro. L’atterraggio, a causa delle cattive condizioni della pista, che aveva un grosso cratere quasi al centro, e del malfunzionamento dei flaps dell’aereo che non consentirono di ridurre la velocità in avvicinamento, causò gravi danni al velivolo. Il pilota, leggermente feritosi nell’incidente, si consegnò ai Carabinieri giunti sul posto, dichiarandosi rifugiato politico.

Nel corso degli interrogatori il Biro risultò “subito ben disposto a collaborare, contribuendo così a fornire numerose notizie in merito al personale ed ai velivoli in forza all’aviazione militare ungherese, anche se, in alcuni punti di sua specifica competenza, ove ci si sarebbe aspettata una maggiore conoscenza tecnica, le sue risposte non furono del tutto esaurienti; e ciò probabilmente a causa di un residuo di lealtà verso il proprio paese e al timore di possibili ritorsioni. Questi iniziò la sua carriera nell’Aeronautica nell’ottobre del 49 frequentando il corso presso l’Accademia aeronautica di Szolnok. Nell’ottobre del 56 a seguito dello scoppio della insurrezione ungherese scelse un comportamento neutrale, che tra l’altro lo portò a richiedere di essere dispensato dall’effettuare missioni d’attacco contro i connazionali insorti. Proprio grazie a questa presa di posizione nell’ottobre del 1957 una Commissione riunitasi nell’aeroporto di Kecskemet sospese il Biro dall’esecuzione di attività volativa, consentendogli, però, di rimanere nel corpo militare, conservando il proprio grado di tenente. Solo nel 1962 riuscirà, grazie all’interessamento di un suo superiore, a rientrare nell’organico operativo prima come navigatore, poi come pilota.

Il Biro a seguito dell’invasione della Cecoslovacchia effettuata nell’agosto del 1968 da parte delle Armate sovietiche, che permise di evidenziare lo stretto rapporto di sudditanza delle forze armate ungheresi a quella sovietiche – in quella circostanza la base aerea di Papa fu “invasa” senza nessun preavviso dai velivoli sovietici d’attacco impegnati nell’operazione limitando in modo considerevole l’attività volativa dei

reparti ungheresi ivi di base – ed al perdurare della sua situazione familiare – era diviso dalla moglie dal 58 e doveva fornire gli “alimenti”, esborso che limitava di molto le sue possibilità economiche – maturò la convinzione che per non sottostare a dette “costrizioni” al momento opportuno avrebbe tentato la fuga verso un paese occidentale.

Occasione che gli si presentò nell’agosto del 69 quando venne trasferito all’aeroporto di Taszar (Jugoslavia) con un gruppo di velivoli MiG15 bis per poter partecipare all’esercitazione “Zala” della durata di tre giorni. L’operazione di defezione fu essenzialmente consentita grazie alla buona autonomia del velivolo che gli consentì di raggiungere il 14 agosto l’Italia.

Del rottame del velivolo atterrato non sono state rinvenute notizie sul suo impiego. Solo in un inventario di materiale a “carattere intelligence del 2° Reparto giacente presso la riservetta “Rapida” di Pratica di Mare (RM)” redatto nel luglio del 92, veniva indicata una “cassa contenente rottami di colpi per cannone sovietico da 23 mm e da 37 mm”, armi di cui era fornito il MiG15 bis e che furono recuperate dal MiG atterrato ad Osoppo.

3.2. Il MiG bulgaro caduto in Puglia.

Nei primi anni 60, cadde in località Acquaviva della Fonti (BA) un MiG17 bulgaro. In seguito all’incidente venne costituita una Commissione mista italo-bulgara che coordinò le operazioni di recupero, riparazione e restituzione del velivolo caduto. (v. audizione Commissione parlamentare Ferracuti Sandro del 20.03.91; v. esame Angioni Franco, GI 01.08.96; v. esame Nardini Stelio, GI 07.12.95).

3.3. Il MiG libico a Creta dell’11.02.81.

L’11 febbraio del 1981 il capitano Hazem El Bazigni dell’Aeronautica libica disertava, abbandonando il territorio del suo Paese ed atterrando sull’aeroporto greco di Maleme nell’isola di Creta.

Le autorità greche alle quali venivano richiesti elementi sulla vicenda trasmettevano le dichiarazioni del colonnello Pavlos Sissas in servizio presso lo Stato Maggiore dell’Aeronautica ellenica – Direzione A/2 (Informazioni). Questi riferiva che alla data sopra detta alle ore 10.25 circa

un velivolo MiG-27 (Flogger-D) dell'Aviazione militare libica, aveva compiuto un atterraggio forzato presso l'aeroporto di Maleme nell'isola di Creta, all'esito del quale il pilota del velivolo cap. Hazem El Bazigni, aveva chiesto asilo politico. L'aereo nell'atterraggio riportava la rottura dei supporti ruote (carrello) e danni alla fusoliera. Il giorno successivo era atterrato a Suda un velivolo da trasporto libico Ilyushin con a bordo una squadra di tecnici incaricati della raccolta e del trasporto del velivolo incidentato. L'operazione di recupero aveva termine il 18 febbraio successivo con la partenza dell'Ilyushin, che aveva caricato a bordo i rottami del caccia.

Il colonnello Sissas aggiungeva che il pilota libico, conversando con un ufficiale dell'aviazione civile durante il trasporto dall'aeroporto di Maleme alla base dell'Aeronautica di Suda, aveva riferito che il suo piano di fuga prevedeva l'atterraggio a Creta presso l'aeroporto di Timbakion o quello di Iralion, con lo scopo finale di trasferirsi in America. Le condizioni atmosferiche al momento dell'atterraggio non gli avevano però consentito di rispettare la pianificazione in merito alla scelta degli aeroporti e seguendo la linea del litorale meridionale dell'isola era riuscito ad individuare solo l'aeroporto di Maleme. Aveva anche aggiunto che i motivi che lo avevano indotto alla diserzione erano stati principalmente politici, ed a tale fine aveva redatto una dichiarazione firmata. (v. rogatoria Autorità elleniche in data 18.05.91).

Anche il S.I.S.MI si è interessato della vicenda. Infatti agli atti della 1^a Divisione è stata rinvenuta una relazione trasmessa dal Servizio collaterale greco sull'evento. Questa relazione ha dato conferma a quanto riferito dal colonnello Sissas, aggiungendo però particolari in merito alle caratteristiche tecniche del velivolo ed al suo armamento.

Il velivolo era un MiG23 denominato in campo NATO come "Flogger-F" (e non D; nde), armato di un cannone binato del tipo Goetling, calibro 23 mm, sistemato sotto la fusoliera; con sette attacchi per carichi esterni, tutti "scarichi".

Nella parte finale della relazione intitolata "altre notizie" relativa alla composizione ed al dislocamento sia del gruppo aereo di cui faceva parte il capitano Hazem El Bazigni, che di altri gruppi aerei, si leggeva tra l'altro che il pilota era partito con l'apparecchio dall'aeroporto di El Labrar; che la Libia disponeva di 250-270 apparecchi da combattimento di tipo MiG21, 23, 25 e 27; che tutti gli apparecchi MiG27, MiG23D MiG24D si trovavano all'aeroporto di El Labrar; che sette di questi velivoli erano dotati di apparecchiature elettroniche per contromisure, che su El Labrar non era

possibile svolgere addestramenti a causa della continua presenza di nuvole basse nella zona.

* * * * *

Capitolo IV

L'interesse della CIA di Roma.

1. La testimonianza di Clarridge.

Sull'affare è stato esaminato anche il Capo della Stazione CIA a Roma in carica all'epoca. Di costui, Dewey Clarridge, detto Duane, si era chiesta l'audizione sin dal 92 (v. rogatoria USA 20.01.92), ma per lungo tempo non era stato possibile compiere l'atto a causa dello stato di imputato assunto dal teste nella procedura statunitense Iran-Contra. Solo quando egli ed altri nella medesima posizione sono stati prosciolti per effetto di decreto del Presidente degli Stati Uniti, si è potuto procedere alla sua escussione, avvenuta sul territorio di quello Stato (v. esame Clarridge in rogatoria 20.05.94).

Clarridge ha dichiarato di essere stato avvisato personalmente a mezzo telefono dal generale Tascio. Costui lo chiamò in giorno e orario di lavoro, giacchè la telefonata pervenne nel suo ufficio, e lo invitò al suo quartier generale; qui gli riferì che un MiG23 libico era caduto in Calabria e gli chiese l'intervento di personale sul luogo per l'esame del velivolo. Quando ricevette quella informazione e questa richiesta, sulla stampa e gli altri mass-media non era ancora apparsa la notizia. Di questo il teste è sicuro, perché altrimenti lo avrebbe immediatamente saputo, e se l'avesse saputo, avrebbe chiesto direttamente al S.I.S.MI le informazioni precise, giacchè, specifica, "ovviamente la caduta di un MiG23 libico non è una cosa che succede tutti i giorni". Non chiese però, dopo l'informazione, conferma al S.I.S.MI, giacchè ebbe la sensazione che Tascio non volesse che quel Servizio fosse ancora informato in quel momento. La telefonata avvenne, con probabilità prima dell'ora di pranzo, "non lo posso dire con convinzione perfetta, ma posso pensare che così fosse".

A seguito dell'incontro Clarridge s'adoprò per organizzare la missione in Calabria. Inviò un messaggio a Washington riferendo che il generale Tascio si era offerto di consentire a personale CIA di andare sul luogo per ispezionare il relitto del velivolo. Il suo quartier generale non era particolarmente entusiasta dell'offerta, giacchè era noto che i sovietici non avevano mai dato ai libici l'ultimo modello di quell'aeroplano ed anche perché non vi erano armi sul velivolo caduto e la "gun camera" non aveva effettuato riprese. Fu comunque avvisato l'Intelligence della Forza Aerea e

di conseguenza organizzato un team, composto da due elementi provenienti dagli Stati Uniti, uno dalla Germania, il quarto da Roma. I due degli Stati Uniti erano un esperto in Factory Markings e cioè nei numeri di fabbrica impressi sulla macchina, e un esperto della Foreign Technology Division of Dayton, Ohio; quello della Germania proveniva da Wiesbaden ed apparteneva all'Intelligence dell'Air Force; il quarto era un suo dipendente della Stazione romana. Clarridge ha anche confermato quanto già risultava agli atti e cioè che furono acquistati scarponi e stivali da qualcuno dei componenti questo team, giacchè quando essi si presentarono agli aiutanti di Tascio, fu loro detto che la zona da ispezionare era selvaggia e montagnosa.

Anche quando questo gruppo di lavoro giunse a Roma, la notizia della caduta del MiG23 non era ancora apparsa sulla stampa. Egli non lo ricorda direttamente, ma è sicuro che se così fosse stato, sapendo che i rappresentanti della stampa sarebbero stati dappertutto, non avrebbe mai autorizzato il suo personale a recarsi sul luogo.

Il gruppo raggiunse in aereo - non ricorda se civile o militare - un aeroporto civile e militare e di qui fu portato dai Carabinieri sino al luogo dell'incidente. Furono presi da un maresciallo dei Carabinieri con un veicolo. Si fermarono poi su un lato della strada e quindi camminando a piedi raggiunsero il luogo. Non c'erano altre persone. Non videro il cadavere del pilota, ma esaminarono il relitto dell'aereo. Il velivolo fu una "delusione", giacchè si trattava di una versione per l'esportazione e non portava armi. L'unico accertamento utile, anche se non in maniera rilevante, fu quello compiuto dall'esperto dei "Factory Markings". Questi riuscì a rilevare i molti numeri impressi sul motore e su altre parti della macchina, utili perché da essi si fu in grado di risalire alle linee di produzione della fabbrica.

Clarridge si è poi soffermato sul carattere di urgenza della richiesta di Tascio. Tra tale richiesta e l'arrivo del team ci fu una settimana o più di una settimana. Nella richiesta c'era un senso di urgenza, poiché i libici avevano chiesto la restituzione del velivolo e secondo la sua sensazione Tascio era sotto pressione. Tascio, così ritiene Clarridge, gli aveva riferito che i libici gli avevano espressamente richiesto quel relitto. Questa richiesta, e su questa affermazione Clarridge appare sicuro, era stata compiuta in un tempo nel quale ancora nulla era apparso sui media.

Sui dati di nazionalità Clarridge ha affermato che le insegne erano libiche. Se non fossero state libiche o se non ce ne fossero state, il suo uomo glielo avrebbe riferito. Quanto ai numeri di serie e di esemplare rilevati dal suo uomo esperto in "Factory Markings", Clarridge dubita che costui fosse stato in grado di leggere il "serial number" del velivolo e stabilire la reale

appartenenza di quel velivolo a una determinata Aeronautica, come dubita che senza i documenti di esportazione dall'Unione Sovietica o quelli di importazione in Libia si potesse accertare la provenienza o la destinazione di quel velivolo (gli era stato chiesto se con un determinato numero di matricola si poteva affermare che si trattasse di un velivolo ceduto dall'Unione Sovietica, per esempio, alla Siria o alla Libia, al Vietnam o a Cuba).

Clarridge ha poi ribadito che il corpo del pilota, quando giunse il suo team, non era più sul luogo e che comunque quel suo gruppo non era interessato al pilota. Ricorda che Tascio, quando s'incontrarono la prima volta, aveva una carta aeronautica e che in tale carta c'era un "routing", cioè una descrizione della rotta da seguire, ma non ricorda se la rotta segnatavi concernesse il territorio libico o quello italiano. Rammenta poi, ma non con certezza, che Tascio gli aveva riferito che c'erano state alcune attività in connessione con il volo e che forse era stato intercettato un segnale proveniente dalla torre di controllo in Libia che tentava di mettersi in contatto con il velivolo. Non sa se il suo team visionò il Flight Data Recorder; ricorda invece che esaminò la "gun camera", accertando che il relativo film era in bianco.

Sulle cause di caduta non fecero commenti, ma dal fatto che alla caduta non era seguito un incendio ne dedussero che il velivolo aveva esaurito il suo carburante. Stima che non vi fossero segni di battaglia, perché altrimenti li avrebbero immediatamente notati. Sulle ragioni della presenza di quel MiG nel cielo di Calabria afferma che la CIA con il SIOS dell'Aeronautica aveva concluso che si trattasse di un tentativo di diserzione, anche se secondo la sua Agenzia un pilota libico non aveva alcuna capacità di volare fuori dal suo spazio aereo. Non per questo però avevano supposto che si trattasse di pilota di diversa nazionalità. Nè ricorda che gli italiani avessero riferito che quel pilota era al terzo tentativo di diserzione; in vero, se avesse appreso una circostanza del genere, la avrebbe ricordata. Non ricorda se i suoi uomini gli riferirono di aver visto un documento di identità del pilota; ricorda però che Tascio conosceva il suo nome, ma non sa da dove fosse stato rilevato; probabilmente egli dice dalla divisa o dal casco. È sicuro che, per effetto di un accordo preso con Tascio, al termine dei lavori gli presentò un rapporto che conteneva tra l'altro una lista di numeri di serie cioè di "factory markings". Ritiene che furono redatti, oltre quello della sua Agenzia, altri rapporti e cioè quello della Foreign Technology Division di Dayton e quello della Intelligence dell'Air Force di Wiesbaden. Sulle date della richiesta da parte del Capo del SIOS e di tutta l'attività che ne conseguì non riesce a ricordare di più di quanto ha riferito.

Non conserva carte sui fatti, perché il suo Servizio non consentiva assolutamente di conservarne. Non ricorda i nomi di coloro che furono inviati, ma essendo in contatto con i SIOS ed il S.I.S.MI, questi Servizi dovrebbero esserne a conoscenza.

Clarridge ha quindi risposto ad una serie di domande sul disastro di Ustica e sulla rivendicazione Affatigato. Ma tali sue dichiarazioni nelle rispettive parti dedicate a quegli argomenti. Ha confermato quindi di essere stato contattato dal giornalista Gatti più volte per telefono e di averlo incontrato da ultimo nel febbraio del '94 al ristorante italiano Bice - molto caro - di New York. Ha ricordato la campagna di esecuzione compiuta a danni di libici oppositori del regime gheddafiano in Italia durante il primo semestre dell'80, riconoscendo peraltro che due degli uccisi erano suoi agenti, e che la sua Stazione era divenuta, dopo la chiusura dell'Ambasciata USA in Libia, competente per gli affari libici. Non ha messo però in rapporto questi fatti con la strage di Ustica, così come non ha messo in contatto questa strage con quella immediatamente successiva della stazione di Bologna, giacché non vi erano né sensazioni né informazioni che l'evento di Ustica fosse stato cagionato da un atto terroristico. Ed in tal senso erano anche le notizie che egli riceveva dai Servizi italiani, sia il S.I.S.MI che il S.I.S.DE. La sua Stazione aveva rapporti con quasi tutte le divisioni del S.I.S.MI, ed egli di persona ne aveva principalmente con il Direttore generale Santovito (v. esame Clarridge Dewey, in Commissione rogatoria 20.05.94).

2. L'agenda del generale Tascio.

Le dichiarazioni di Clarridge già di per sé di rilevante valore - sia perché provenienti da persona con incarico per effetto del quale ogni informazione su eventi come la caduta del MiG doveva ad essa pervenire; sia perché specie l'indicazione della data dell'evento appare del tutto attendibile e la motivazione a fondamento perfettamente ragionevole - ricevono a distanza di un anno e più mesi piena conferma da documento sequestrato al principale degli imputati cioè al generale Tascio. Costui infatti conservava presso la sua abitazione una sorta d'agenda - diario in cui annotava con diligenza eventi, questioni attinenti alla sua funzione di Capo del SIOS, brevi relazioni su fatti ed azioni dell'ufficio. A pagina 74 - la numerazione nel documento non esisteva prima del sequestro; vi è stata apposta in sede di perquisizione dallo stesso perquisito, che vi aggiunge

altresì, a margine o in calce, la propria sigla; vi era solo, ovviamente un ordine cronologico nelle annotazioni, come dimostrato dalla progressione delle date indicate dal giorno del mese - si legge in tale documento, che ha dimensioni di grosso quaderno cioè circa 20x30, la seguente annotazione, che ha una sua autonomia determinata dal fatto che si trova all'inizio del foglio ed è separata dalle successive, che peraltro hanno argomento diverso, da una lunga linea, quasi per l'intera larghezza del foglio, di separazione:

“Mr. Clarridge.

500\$ lo possono comparare e ce lo ritornano con l'analisi FTD tramite lui oppure tramite Addetto

MiG21 Many versions - they want to see it.”

Appare estremamente difficile, se non del tutto impossibile, che vi fosse al tempo un qualche altro Mr. Clarridge diverso dal Capo Centro CIA di Roma in contatto per ragioni d'ufficio con Tascio. Clarridge capo centro CIA a Roma è colui, come s'è visto nelle sue dichiarazioni, che viene personalmente avvisato da Tascio della caduta del MiG23 in Calabria. Questo Tascio poi, sempre secondo le dichiarazioni del teste statunitense, è colui che chiama il nostro Clarridge non solo per avvisarlo del detto evento, ma anche per richiederne l'ausilio per l'esame del velivolo. Ed in effetti nell'annotazione preceduta da una somma in dollari - che allo stato non trova immediata spiegazione - si legge poi alla seconda terza e quarta riga una precisa richiesta di collaborazione per l'esame di un qualcosa che più essere comparato dagli Americani, con oggetti omologhi, già in loro possesso, analizzato presso la Foreign Technology Division e quindi restituito. Non può perciò che trattarsi di un qualcosa di produzione non americana che richiede un esame tecnico specialistico, quale solo quella Divisione può compiere. Ed in effetti molte parti del MiG23 saranno prese in esame proprio dalla FTD sia in loco che nei propri laboratori a Dayton, Ohio; anzi addirittura un esperto dipendente della FTD viene dagli Stati Uniti e raggiungerà con altro connazionale Castelsilano ove studierà i resti del MiG e preleverà parti d'interesse (v. esibizione presso il SIOS/A, 11.05.94).

La quinta ovvero l'ultima riga dell'annotazione toglie ogni residuo dubbio - dubbi che sarebbero comunque oltre il limite di ragionevolezza - sul significato dell'appunto. Vi si parla espressamente di MiG, anche se lo si indica con la sigla 21. Di certo al tempo - che come infra si vedrà è ben diverso da quello del “rinvenimento” ufficiale - non era assolutamente possibile identificare il velivolo precipitato, sia perché le ricerche e gli avvicinamenti per via di terra al relitto all'epoca non erano letteralmente praticabili alla luce del sole, sia perché quelli dall'alto, come dimostrato

dalle fotografie scattate dal 19 luglio in poi, non consentivano affatto di riconoscere il tipo di aereo. I due velivoli, gli esemplari cioè della sigla 21 e quelli della sigla 23, a parte la notevole generale somiglianza sia di profilo che dall'alto, allorché le ali del 23 assumono un'angolatura simile a quelle fisse del 21, in quelle parti rimaste non del tutto danneggiate dell'esemplare precipitato, come il timone, il motore, l'ugello e resti delle ali, non sono assolutamente dissimili. Ragion per cui all'epoca dell'appunto era ancora più che possibile l'errore di identificazione. Si noti d'altronde che i resti del velivolo a distanza di due giorni dal rinvenimento del 18 luglio ancora in messaggi e annotazioni venivano definiti come appartenenti a MiG17, F1 e Phantom, velivolo quest'ultimo in dotazione a diverse Aeronautiche dell'Alleanza Atlantica e quindi di gran lunga conosciuto dagli esperti che visionavano il relitto di Castelsilano. L'incertezza viene poi confermata dalle parole che seguono, scritte in lingua inglese e che vogliono dire "Ce ne sono molte versioni". L'incertezza è quindi anche presso l'interlocutore del generale Tascio, cioè presso Clarridge e per lui negli Americani. Che pertanto vogliono vederlo, cioè l'esemplare caduto, come si traduce il resto della riga " They want to see it".

Tutto questo avrebbe ben poco valore, se fosse stato annotato dal 18 in poi, cioè a seguito degli eventi, narrati a partire dalla Carchidi, di Castelsilano. L'annotazione però reca una data diversa, più precisamente una data di più giorni precedente gli eventi ufficiali. Essa è sotto il 14 luglio. E che sia 14 e non altro numero non può essere messo in alcun dubbio. L'annotazione precedente è datata infatti 4 luglio e quelle successive rispettivamente: di nuovo 14.7, quindi 16.7, 17.7, 17.7, 17.7, e solo dopo otto pagine la prima 18.7, che peraltro come la successiva con la stessa data non reca alcun riferimento all'evento di quel giorno.

Da quest'appunto d'altra parte ricevono integrale conferma le dichiarazioni del 94 di Clarridge. Questi aveva detto di essere stato personalmente informato da Tascio in giorno ed orario di lavoro - ricordava con precisione che la chiamata era giunta nel suo ufficio - e Tascio quando ne annota il contenuto rivela che il suo interlocutore è proprio Clarridge. Non solo: anche lui è in ufficio, perché quel contenuto subito lo lasciava sull'agenda-diario, che appare per tutti gli argomenti trascrittivi un esclusivo strumento di lavoro.

Clarridge affermava che la telefonata era di certo arrivata allorché la notizia non era ancora apparsa sui mass-media, ed invero quel 14 di luglio nessun mezzo d'informazione era di certo a conoscenza della caduta del MiG23.

Ma il primo contatto tra i due è di certo avvenuto prima del 14 luglio. Clarridge ha infatti affermato che la organizzazione del team e la spedizione di esso in Calabria era avvenuta sempre prima dell'apparizione della notizia sui mass-media ed invero la missione è collocabile nell'arco dei giorni tra l'annotazione ed il rinvenimento. Ma Clarridge riferisce anche che dalla prima informativa di Tascio alla effettuazione della missione passò del tempo, perché egli dovette informare la sua Centrale a Washington, dovette attenderne l'autorizzazione e l'invio di personale dagli Stati Uniti, ed infine organizzare la missione, impegno che prese una settimana. Se ne deve perciò concludere che quel primo contatto tra Clarridge e Tascio deve collocarsi ben prima del 14 luglio - e in tal senso non solo le parole dell'Americano ma anche il tenore dell'annotazione del 14, che non esclude assolutamente contatti, ed accordi e spedizioni precedenti.

3. La seconda testimonianza di Clarridge.

Il rilievo delle dichiarazioni di Clarridge, il valore delle annotazioni di Tascio, la necessità di conferma e di specificazioni imposero un nuovo esame del capo stazione CIA a Roma al tempo dei fatti.

Ascoltato nel maggio del '96, egli ha confermato le precedenti dichiarazioni ed ha aggiunto nuove importanti circostanze. In primo luogo che sul MiG23 il Servizio statunitense ebbe rapporti solo con il SIOS; quindi che la spedizione degli uomini della CIA in Calabria avvenne più che sicuramente prima che la notizia della caduta di quel velivolo apparisse sulla stampa o in altri mass media. Di ciò Clarridge è sicuro - lo si ripete - sia perché ne ha ricordo diretto, come emerge dalle sue risposte alle domande dirette, sia perché, come appare dalle sue conseguenti considerazioni, se così non fosse stato, se cioè la notizia fosse già divenuta di dominio pubblico, egli si sarebbe ben guardato dall'organizzare quella spedizione.

Clarridge ricorda anche che quando i suoi uomini raggiunsero il luogo di caduta del MiG non vi era alcuno, se non un maresciallo, forse dei Carabinieri, e non vi era alcuna sicurezza del perimetro, cioè non v'era sorveglianza dei luoghi. Specifica poi, al riguardo delle persone componenti la spedizione, "the group of my people" - anche se il ricordo su questi particolari non appare preciso come su altri - che in questo gruppo vi erano due della sua Agenzia, l'uno proveniente da Washington, l'altro dalla Stazione di Roma, un terzo dalla base Wright Patterson dell'Aeronautica a

Dayton Ohio, il quarto dal Servizio di Intelligence dell'Aeronautica da Wiesbaden.

Contestatogli che questi ultimi due dalle carte processuali risultano essere stati sui luoghi tra il 21 e il 22 di luglio e cioè quando il fatto era già apparso sui mezzi di informazione, egli risponde che per organizzare la spedizione, dal momento in cui egli seppe da Tascio del MiG e dell'opportunità di mandare qualcuno sul luogo di caduta, è intercorso del tempo, di certo una settimana, e che inoltre con probabilità quelli dell'Aeronautica son tornati sul luogo in un momento successivo. Questo perché diversi erano gli interessi dell'Agenzia e quelli dell'Aeronautica. La CIA aveva interessi solo ai "factory markings", e cioè ai marchi di fabbrica ovvero ai contrassegni matricolari. Non altri interessi, perché da quei contrassegni essa, come più volte s'è detto, poteva risalire alla storia della macchina. Nel sopralluogo che fu compiuto, tali "markings" furono rilevati e così cessò l'interesse della CIA. Anche perché l'altro interesse dell'Intelligence, quello alla "gun camera" era stato immediatamente vanificato, giacché si era accertato che il relativo film non era stato esposto. Tutti gli altri interessi ricadevano nell'ambito dell'Intelligence di forza armata e dagli uomini dell'Air Force furono seguiti.

Comunque, Clarridge sottolinea, l'unico modo per risolvere la questione delle date, "sarebbe di determinare il giorno esatto in cui Tascio mi diede queste informazioni, e l'unico modo di far ciò è di chiedere le informazioni direttamente alla CIA". Suggerimento seguito, ma poi si vedrà con quale esito.

Dinanzi al noto appunto dell'agenda Tascio, Clarridge non sa dare un senso alla somma indicatavi, perché considerato il legame di alleanza tra i due Paesi, gli Stati Uniti non si sarebbero fatti pagare un esame dall'Italia. Ricorda che l'interesse sulla macchina non era elevato, giacché trattandosi di una versione per l'esportazione, di certo non vi si sarebbe trovata un'avionica sofisticata, così come fu appurato dalla visione diretta del relitto. Comunque il Capo Stazione ripete il suo invito a chiedere direttamente all'"Agenzia", anche su un eventuale accordo con la Foreign Technology Division che appare menzionata nell'appunto; e ribadisce che egli fu chiamato per telefono da Tascio e che lo raggiunse su suo invito in ufficio. E a tal proposito precisa che egli incontrò una prima volta nel suo ufficio Tascio e poi una seconda volta i suoi "deputies" sempre nel palazzo ove era sito l'ufficio di Tascio, ma in una grande stanza ove erano raccolti diverse parti del velivolo.

Clarridge spiega anche l'urgenza di Tascio, affermando che ben si poteva ritenere che egli temesse che la stampa scoprisse il fatto. Rivela poi

che anche l'Aeronautica e il Servizio tedeschi scesero in Calabria. Aggiunge che i suoi uomini non videro il cadavere del pilota, cioè quando compirono il sopralluogo, il cadavere sul posto non c'era. Il velivolo non aveva carburante, nè presentava segni o danni da fuoco. Era caduto "di naso", ma non si era frantumato.

Fornisce poi elementi per il reperimento del carteggio CIA sull'affare. Dovrebbero essere conservati presso la sede centrale i suoi messaggi da Roma a Washington e quelli di risposta da Washington a Roma. Quelli di sua provenienza dovrebbero portare la sigla Roma 3846 e quelli di ritorno Director 3798. Tali messaggi dovrebbero esser conservati per sempre, non dovrebbero cioè essere stati distrutti.

Infine non ricorda, pur avendogli rammentato che l'appunto di Tascio è sotto il 14 di luglio, e che questo giorno era lunedì mentre quello di rinvenimento del velivolo era di venerdì, altri particolari precisi. Solo che quando ci fu il primo incontro ebbe l'impressione che Tascio non fosse stato sul luogo dell'incidente. E quanto agli appunti che essi sembrano essere stati presi, anche perché vi sono parole in inglese, mentre egli sedeva dinanzi a lui, nel suo ufficio.

Clarridge ricorda, in questa testimonianza del maggio 96, invece con precisione il suo agente di nazionalità libica che fu ucciso a Milano, e si sovvienne al riguardo di una serie rilevante di circostanze, ma sul punto nel capitolo dedicato ai rapporti con la Libia.

Di conseguenza questo ufficio inviava nel giugno 96 rogatoria agli USA al fine di conoscere la messaggistica intercorsa tra il Centro di Roma e la casa madre di Washington, come suggerito anche dal Clarridge (v. Commissione rogatoria agli USA 04.6.96).

La risposta della Centrale Intelligence Agency è pervenuta a distanza di qualche mese e purtroppo è stata negativa nel senso che la CIA s'è detta "non in grado di fornire alcuna risposta alla richiesta del Giudice" (v. risposta pervenuta il 13.12.96).

A questo punto si deve rilevare che gli Stati Uniti, che hanno sovente collaborato in altre rogatorie, su questo argomento si sono mostrati particolarmente chiusi. È da ricordare infatti che anche in altra Commissione, durante la sua esecuzione, allorché si posero delle domande sui factory marking del MiG23, l'ufficiale si rifiutò di rispondere, assumendo che le questioni delle specializzazioni sugli aerei sovietici così come quella dei factory markings erano coperte da segreto militare. (v. esame Warren Walters 09.12.91 in Commissione Rogatoria USA, 15.03.91).

Clarridge conferma pubblicamente le sue dichiarazioni in un libro apparso negli Stati Uniti nell'inverno del '97 dal titolo "A spy for al

seasons” ove egli narra le sue vicende nel servizio prestato nella Central Intelligence Agency.

Dopo aver ribadito che la caduta del DC9 per la CIA a Roma era stata, dal punto di vista dell'antiterrorismo, un non evento, egli ricostruisce la vicenda della telefonata di Tascio definito esattamente “Chief of Italian Air Force Intelligence”. Costui - ripete l'autore del libro - ebbe a chiamarlo per telefono a metà del luglio 80, invitandolo al suo quartier generale. Qui gli disse che un MiG23 libico era caduto in Calabria e che il pilota era stato ucciso, apparentemente mentre stava tentando di disertare in Italia. L'Americano ripete poi le quattro teorie sul disastro, già note, ma lì ove indica la pista americana, aggiunge un particolare mai emerso e cioè che essa era stata sostenuta perché in quel tempo una portaerei americana era a Palermo. Conclude, dopo aver ricordato il quinto scenario di Gatti, sottolineando che un esperto di missilistica, nonostante l'evento resti tuttora non spiegato, fosse rimasto convinto, avendo esaminato il relitto dell'aeromobile, che esso era stato colpito da due missili “fire and forget” lanciati da velivolo (v. Clarridge Dewey “A spy for all seasons” pagg.190,399 e 400).

4. La testimonianza del generale Bertocchini.

Anche il generale Bertocchini Luigi, all'epoca dei fatti tenente colonnello in servizio presso il 2° ufficio del 2° Reparto, ricorda di aver visto una persona che gli fu indicata da qualcuno della Segreteria del Capo Reparto e cioè di Tascio, come il Capo della CIA a Roma - e che poi avrebbe casualmente rivisto in via Veneto e riconosciuto per la già notata ricercatezza dell'abbigliamento - nel locale della detta Segreteria qualche giorno dopo la caduta del MiG, e che poi ha accomunato, ma non con sicurezza, al Clarridge apparso sui giornali e definito Capo Stazione CIA a Roma.

Bertocchini, che aveva già accompagnato al SIOS quello Zeira, addetto militare israeliano che appare proprio nel torno di tempo d'interesse più volte menzionato nell'agenda di Tascio, a proposito di una missione di costui in Israele ed anche di risultati dell'esame dell'FDR del MiG.

Quindi Clarridge non solo è stato al SIOS prima della notizia ufficiale della caduta del MiG, ma vi è con ogni probabilità ritornato anche nei giorni immediatamente successivi. E le annotazioni su Zeira non trovano solo conferma in alcune ammissioni di Tascio, come appare dall'interrogatorio

del marzo 97, ma anche dalla testimonianza di questo Bertocchini. (v. esame Bertocchini Luigi, GI il 14.03.97).

5. La ricerca presso lo SMA di documentazione sul “MiG21”.

Per completezza di indagini si emetteva decreto di esibizione nei confronti dello SMA di ogni carteggio avente ad oggetto MiG21.

Molta della documentazione acquisita non aveva però riferimento a detto velivolo. In un documento prodotto dopo un incontro a Creek Aspen tra il 12 e il 16 maggio 80 emergeva una prima indicazione sui MiG21, ma concernente, in riferimento alle forze aeree bulgare, una valutazione della radiazione dalla linea di volo del MiG21 (Fishbed C/E). Quindi una seconda indicazione concernente, in riferimento alle forze aeree romene, una valutazione della possibilità di transizione su MiG21 (Fishbed). Infine una terza indicazione concernente, in riferimento alle forze aeree ungheresi, la conversione del reggimento caccia-intercettori di Papa dal Fishbed (LN-JX) al Flogger B. In un secondo documento dedicato alla consistenza dell'arma aerea romena si riferiva che in essa operavano 240 MiG21-F, MiG21 PG, MiG21 UTI. Un terzo documento su velivoli sovietici e cecoslovacchi, in particolare sulle “Reconnaissance Platform” in Cecoslovacchia, si fa riferimento a programmi di riconoscimento riguardanti tra l'altro velivoli MiG21. Un quarto consiste in una richiesta di informazioni sulla forza aerea sovietica, concernenti tra l'altro il training specialista su MiG17, 19, 21 e 23, richiesta formulata dall'Addetto militare dell'Ambasciata del Sud Africa. Tutti i documenti che cadono tra il maggio e il settembre dell'80, ma che, come appare evidente, non hanno alcuna relazione con l'appunto del generale Tascio.

Così come non vi hanno alcuna relazione gli atti e i reperti che sono stati acquisiti presso la base di Pratica di Mare nella riservetta denominata “la Rapida” e presso i locali del 2° Reparto in viale Gobetti 4. Questi materiali, in parte provenienti al SIOS/A da Servizi collegati tramite il S.I.S.MI, in parte di provenienza non nota, attengono ad armamenti di produzione sovietica. Tra i tanti un unico oggetto è parte di MiG21, e cioè un collimatore di questo velivolo. Disposta l'acquisizione della documentazione relativa, si accertava che sul fascicolo repertato come “32-MiG21 F13 (Fishbed C) Armamento” vi era applicato un biglietto con la scritta “Fonte: ELE - SIFAR S n.473.121/CRITS del 1°.7.1965” All.2”.

Anche in questo caso perciò alcuna relazione tra questo reperto e l'annotazione di Tascio del 14 luglio 80.

6. Gli interrogatori del generale Tascio.

Tascio, interrogato nel marzo del '97, ribadisce - in precedenza aveva già affermato di non averlo mai assolutamente conosciuto - di non ricordare assolutamente Clarridge. La questione è di tale rilievo che appare opportuno se non necessario riportare integralmente il testo, ivi comprese le domande, di quell'interrogatorio.

“GI: Lei ricorda che in precedenza noi, nel precedente interrogatorio, parlammo di un signore che lei disse di non conoscere, cioè Clarridge. Lei avrà letto pure sui giornali di questo Clarridge.

Tascio: Sì.

GI: È stato anche intervistato. Ma lei conferma di non averlo mai conosciuto?

Tascio: Guardi, io avevo già un'attività intensa, si partecipava a ricevimenti, eccetera. Quindi in una di queste occasioni certamente lo avrò conosciuto. Ma non certamente per questioni di lavoro. Io con la CIA non ho avuto mai rapporti qui.

GI: Ma cioè, lei lo ricorda o no questo signore?

Tascio: Non lo ricordo.

GI: Lei disse l'altra volta, se ben ricorda, di non averlo mai assolutamente conosciuto, no? Questo si chiama Clarridge ed era il Capo Stazione della CIA. E quindi era un personaggio di una certa importanza. Ma lei non lo ricorda assolutamente? Visivamente, fisicamente?

Tascio: No.

GI: E non ricorda di averlo mai chiamato nel suo ufficio?

Tascio: Io non credo di averlo mai chiamato.

GI: Ma ebbe rapporti con lui per la questione del MiG23?

Tascio: No no no, io i rapporti per il MiG23 li ho tenuti con questo colonnello Biankino direttamente, che poi è deceduto.

GI: Sì, di questo abbiamo già parlato. Però io parlavo proprio con Clarridge Dewey, detto Duane. Cioè, non è un personaggio che può confondersi con tanti altri. Lei dice “io nella mia carriera ho conosciuto tantissime persone. Poi come Capo del SIOS ho frequentato diversi addetti, eccetera”. Però questo era il Capo Stazione della CIA a Roma.

Tascio: Sì, indubbiamente era un grosso personaggio, ma vede, io non sono mai riuscito a convincere i miei interlocutori in materia che il secondo reparto era un ente operativo. Poteva atteggiarsi qualcuno a fare l'agente segreto, per carità. Ma noi non eravamo un'agenzia segreta, non eravamo titolati nè avevamo i mezzi per poter svolgere delle attività di carattere investigativo, tra virgolette, riferite ai vari agenti segreti, eccetera. Il S.I.S.MI aveva questi agenti segreti e corrispondeva con questo signor Clarridge della CIA. Avevano un rapporto diretto. Io ho visitato questo FTD nell'Ohio, ma sempre sulla scorta di accordi presi direttamente con questo colonnello Biankino.

G.I: Però adesso a me interessava sapere se lei ricordava proprio la persona di questo Clarridge.

Tascio: No, io non ce l'ho presente. Le dirò che non mi ricordo neppure esattamente com'era questo Coe, che io avevo conosciuto, perché era anche cognato di Biankino. Biankino aveva sposato la sorella di lui.

GI: Erano cognati?

Tascio: Erano cognati. Che era piccolino. Però ricordo bene Biankino.

GI: Ma per l'affare del MiG contattò qualcuno della CIA?

Tascio: Io non mi ricordo di averlo fatto.

GI: Io cerco adesso tra queste carte il verbale di interrogatorio del generale Tascio nella parte in cui...eccolo qua.

Tascio: Che si riferisce?

GI: Al signor Clarridge. Lei disse l'altra volta, siamo al 29 maggio del 92, io le chiesi "conosceva questo signor Clarridge?". E lei disse "No". Perché Clarridge io aggiunsi che era addirittura membro del gruppo di lavoro del DC9. Lei disse "lo apprendo da lei."

"Quando ci fu la caduta del MiG23 l'operazione di verifica di controllo delle parti che erano rimaste lì a Castelsilano, fu organizzata in questo caso da lei. E in questo caso ci fu una sua convocazione di esperti americani della CIA". E lei disse "Sì, ma non della CIA. Assolutamente no." Io poi le chiesi "non andò personale..." poi la domanda si è interrotta. Ovviamente era riferita al personale della CIA. E lei mi disse "no". "Dagli atti risulta che lei ebbe un incontro con il Capo della Stazione americana". Lei disse "no, no, andarono ma non era della CIA, signor Giudice. Io ho parlato e sono andato in Sila con un signore dell'FTD della Foreign Technological Division, che era un ente dell'USAF. Quindi era un rapporto..." e io le dicevo "ma lei non è andato mai giù o non ha mai chiamato giù qualcuno anche della CIA?". Lei disse "No, sono andati un certo mister Wilson e quest'altro signore. I miei rapporti erano per il MiG23 in relazione ad un accordo tra l'aeronautica militare statunitense e l'aeronautica e di collaborazione su certi aspetti di

natura tecnico operativa. È nell'ambito di questo rapporto ordinativamente costituito che si è sviluppata questa collaborazione per quanto riguardava il MiG23 e quindi non la CIA". Io le dicevo "quindi dall'intelligence lei non ricevette nessuna notizia sullo svolgimento dei lavori di questo working-group?". Perché parlavamo del working-group che si era costituito sul DC9. Lei dice "no, lo escludo assolutamente". Poi io le chiedevo "lei però diceva adesso che era anche amico, cioè conosceva molto bene l'addetto militare" e cioè Biankino. E quindi già da quel tempo lei faceva riferimento al rapporto di conoscenza, lavoro ed amicizia che c'era con Biankino. Ed escludeva totalmente la conoscenza e qualsiasi rapporto con questo Clarridge. Io ho sentito questo Clarridge. Clarridge dà una versione diversa e dice che, riguardo al MiG23, lei ebbe a chiamarlo, in un certo senso quasi a convocarlo.

Tascio: Ma non avevo titolo per convocare Clarridge. Sarei entrato decisamente in un terreno del S.I.S.MI, che non mi avrebbe mai consentito di entrare in un terreno suo. Non potevo fare una cosa del genere.

Sono poi contestate sempre all'imputato Tascio, le dichiarazioni di Clarridge rese nell'esame del 4 marzo 97.

GI: Questo signore dice delle cose leggermente diverse. Cioè, dice di essere...della caduta del MiG, io l'ho sentito sulla caduta del MiG, e lui dice di essere stato informato di questo fatto dall'Aeronautica militare e disse "telefonò personalmente chiedendomi di andare al suo quartier generale, di raggiungerlo al quartier generale", traduce l'interprete. La mia domanda "dove? Nell'ufficio che si trova dietro la stazione Termini?" E poi aggiungo "il Ministero della Difesa Aeronautica, un grande palazzo? Lui dice "no, io ritengo che fosse un ufficio differente. Non credo che fosse il quartier generale dell'aeronautica. Io ritengo che a quel tempo il SIOS", cioè lui si ricorda così bene che il SIOS, a quel tempo, come adesso era collocato in una succursale, cioè in un edificio diverso. Lui usa il termine "succursale". Io gli chiedo sempre se fosse per caso nei pressi dell'Università di Roma e lui dice che però si ricorda con precisione che non era l'edificio del Ministero della Difesa Aeronautica, ma in una sede separata. Poi dice che fu ricevuto da lei nel suo "general Tascio personal office". "Ricorda cosa le disse il generale Tascio". E lui disse che lei gli disse di un MiG23 libico. Quindi c'è stato un rapporto secondo Clarridge sul MiG23. Tra lei e lui. Lui Capo Stazione della CIA per l'Italia. Cosa risponde a questa versione che Clarridge dà?

Tascio: Io ragiono per deduzione e non per memoria. Perché non ho la memoria esatta. Io non potevo assolutamente convocare questo signore nel mio ufficio, perché le sue competenze, i suoi rapporti, erano con il S.I.S.MI.

Il S.I.S.MI non avrebbe mai tollerato una cosa del genere. Erano molto gelosi della loro...

GI: Però, se fosse stata una cosa così grave, come la questione della caduta di un aereo libico nel territorio italiano, non potrebbe aver preso un'iniziativa del genere?

Tascio: No, no, no, assolutamente. Io non avevo bisogno di contattare lui, perché quello che io...

GI: Ma guardi che però Clarridge è molto preciso.

Tascio: Sì, sì, sì, per carità. È un agente segreto, sarà preciso per forza.

GI: Sulla chiamata, sul fatto che lui fosse in ufficio quando è stato chiamato, che è dovuto venire da lei in un edificio separato dal Ministero della Difesa, in una sede separata.

Tascio: È davanti all'università però questa.

GI: È quella sede separata.

Tascio: Ma è nel complesso signor Giudice. Non è che sia...

GI: Sì, però lui dice "è una succursale", cioè una sede separata. Si ricorda di questo?

Tascio: No. Io non lo so. Lui è un agente segreto, quindi saprà quello che dice. Le garantisco che non potevo farlo e ne avevo bisogno di farlo.

GI: Sentiamo un attimo la versione di Clarridge. Clarridge dice che è venuto da lei, avete parlato del MiG23 libico, eccetera, e che lei lo ha invitato a mandare del personale. Cioè "di mandare qualcuno sul posto per esaminare l'aereo, che è una cosa normale da farsi quando si tratta nel campo dell'intelligence". E spiega anche la ragione: "perché avevamo sempre collaborato quando si trattava di materiale sovietico". Io gli ho chiesto se l'incontro fosse avvenuto in un giorno di lavoro. E lui ha detto "sì, sono abbastanza sicuro che si trattasse di un giorno lavorativo perché io ero nel mio ufficio quando ricevetti la chiamata". Quindi lei deve avergli detto addirittura che si trattava di una cosa molto grave e molto interessante.

Tascio: No, lo escludo.

GI: Perché dice lui "ci sono andato direttamente". E lui dice "ed era in un orario di lavoro". Il punto su cui questa deposizione forse è di maggior rilievo è il seguente: lui dice che tutto questo si colloca in un periodo di tempo in cui sul fatto ancora non era apparsa alcuna notizia sui mass-media.

Tascio: L'avrò letto sui giornali.

GI: Cioè, Clarridge le dà anche una spiegazione del metodo che avrebbe seguito.

Tascio: Ma è un agente segreto, signor Giudice.

GI: Sì, va bene. Se la cosa fosse venuta sui giornali lui correttamente dice “mi sarei rivolto al S.I.S.MI e non avrei accettato il colloquio con il SIOS”, proprio come lei diceva.

Tascio: Guardi signor Giudice, lei già una volta ha avuto occasione di chiamarmi, scusi se l’ho interrotta, per mettermi a confronto con un signore che asseriva di avermi conosciuto e di aver fatto con me alcune cose e così via dicendo. Io se fosse possibile chiederei un confronto con questo signore. Io escludo nella maniera più categorica, ma in maniera decisa, di aver mai telefonato a questo Clarridge, di aver mai chiesto il suo intervento in materia di MiG23 o di qualsiasi altra cosa. E le spiego il perché. Perché io non avevo bisogno di Clarridge per mandare in Sila dei tecnici che poi sono venuti dalla FTD con Biankino. E quindi non avevo nessun bisogno. Non potevo farlo perché questi rapporti erano riservati al S.I.S.MI. Lui aveva rapporti esclusivamente con il S.I.S.MI. Con me non ha mai avuto rapporti di alcun genere di lavoro.

GI: Però questo fatto, della sua telefonata, della visita di Clarridge presso di lei, del suo invito a mandare qualcuno giù della CIA, tutto questo secondo Clarridge, avviene prima che le cose apparissero sulla stampa. Ma questo perché? Perché se fossero apparse sulla stampa, dice Clarridge “io mi sarei rivolto direttamente al S.I.S.MI”. Il fatto a lui appare piuttosto grave. Se fosse venuto sui giornali il S.I.S.MI lo avrebbe informato. È lui che poi parla “cioè, non è un affare di tutti i giorni la caduta”. Io poi gli chiedo appunto, in un certo senso anticipo questo dubbio che poi a distanza di anni sarebbe venuto a lei, se per caso ci fosse stato anche un rapporto diretto con il S.I.S.MI, se cioè Clarridge avesse chiesto conferma al S.I.S.MI di quanto lei gli stava dicendo. E lui dice di non averlo fatto perché immaginò... “cioè, secondo la mia sensazione, Tascio non voleva che io andassi al S.I.S.MI in quel momento”.

Tascio: No, è falso. È destituito di qualsiasi fondamento. Io se fosse un italiano, lo denuncerei.

GI: Lui addirittura ricorda che tutto questo avvenne prima del pranzo.

Tascio: È falso. E lo dimostra quello che dice. Che io prima addirittura dell’incidente, come se io avessi saputo dell’incidente quattro giorni prima e avessi chiamato lui per dirgli di questo. E quattro giorni dopo sarei stato chiamato nell’ufficio del sottocapo. Melillo avrebbe scritto lo stesso giorno che eravamo in riunione, eccetera eccetera. Saremmo stati dei grandi registi, dei grandi attori. Cioè è proprio il fatto che lui dice questo che dimostra anche la non veridicità di tutto quello che ha detto prima. È tutto falso. Non so perché lo dica.

GI: Io poi faccio questa domanda. Vado avanti con la lettura perché è un verbale un po' frammentato a causa della varie necessità di traduzione. "In queste conversazioni, sia quella telefonica, sia quella fatta in ufficio, il generale Tascio le parlò di una certa urgenza di organizzare il tutto?". E Clarridge dice "io non ricordo. Però alla fine c'è stato un certo ritardo nell'organizzare l'invio del mio personale", del personale CIA a Castelsilano. "Ma comunque tutta questa organizzazione e la realizzazione della missione giù è avvenuta di sicuro prima che la notizia apparisse sulla stampa". E cioè prima...la notizia sulla stampa, lei lo ricorda meglio di me, avviene lo stesso 19.

Tascio: Il 18.

GI: Il 18. Lei lo ricorderà meglio di tutti noi. Credo che la notizia si sia diffusa immediatamente. Insiste su questo punto: che tutto, ovviamente telefonata sua, convocazione in ufficio, discussione, organizzazione della missione con personale CIA e realizzazione a Castelsilano, tutto si colloca prima della...

Tascio: Ma è un falso, signor Giudice. Non è che si debba mettere minimamente in discussione una cosa del genere. Cioè, non sono io a dire che è caduto il 18 il velivolo, sono 300 persone, sono i Carabinieri...

GI: Ricorda in particolare che il suo quartier generale a Washington non fu particolarmente entusiasta della missione, perché sapevano a Washington che in genere i sovietici non davano ai libici l'ultimo modello del MiG. Quindi la versione in uso ai libici sicuramente non era così sofisticata come poteva essere di interesse per l'intelligence...

Tascio: Davano una versione da esportazione.

GI: Ed anche perché, lui ricorda, "perché non c'erano armi sull'aeroplano". E aggiunge, guardi la sua memoria, "credo che il generale Tascio avesse già individuato, determinato, che la macchina fotografica non era stata esposta. Comunque essi si coordinarono con il mio quartier generale e con l'Air Force Intelligence", adesso il discorso è molto frammentato "e andarono giù prima che la notizia comunque apparisse sui giornali. E l'interesse", lui addirittura specifica qual'è l'interesse della CIA. Cioè, la CIA non si interessa del materiale elettronico. Tutti argomenti che probabilmente interessavano l'Air Force americana, eccetera. "Ma si interessa soltanto del numero di matricola, il factory marking". Aggiunge un'altra cosa molto importante: che quando i suoi andarono giù, il cadavere del pilota non c'era. Questo è uno dei punti che Clarridge dice.

Tascio: Ma questo è chiaramente falso.

GI: Anche il gruppo a Roma venne da lei. Comunque quando andarono giù il cadavere non c'era. Poi qui parla del volo.

Tascio: Dai brogliacci io non sono andato da nessuna parte i giorni precedenti.

GI: Addirittura dice che quando i suoi andarono giù sul luogo di caduta dell'aereo non c'era nessun presidio dell'esercito e dei Carabinieri, come avvenne poi dopo il 18, ma c'era soltanto un maresciallo dei Carabinieri che incontrò all'aeroporto e che praticamente fece da guida. Che cosa dice?

Tascio: Falso, completamente falso. Destituito di qualsiasi fondamento, sia logico che...

GI: Su questo punto poi è molto categorico, io l'ho sentito e gli ho rivolto più domande, sulla questione del cadavere. È chiarissimo, dice che il corpo del pilota non c'era al momento del sopralluogo dei suoi uomini. Ribadisce il suo interesse per i marchi, questo che lui chiama factory marking.

Avvocato: Cioè sarebbe il numero di matricola dell'aereo.

GI: Il numero di matricola. In effetti chi conosce il numero di matricola conosce tutti i trasferimenti del velivolo. Cioè da quando viene prodotto dalla fabbrica...un buon servizio sa per esempio quali sono i numeri di matricola dei MiG siriani e dei MiG libici.

Tascio: Sì, ma è una cosa banale.

Avvocato: Nei registri di volo non si mette il numero...

GI: Dei MiG nord-vietnamiti.

Avvocato: Nei registri di volo...

GI: No nei registri di volo.

Avvocato: Per vedere i passaggi. Se la matricola individua l'anno di fabbricazione e forse il luogo. Ma dopo scompare, nel senso che non viene più citata nell'attività di volo del velivolo.

Tascio: Io sono sbalordito.

GI: Un buon servizio sa qual'è la serie che viene data ai nord-vietnamiti, quella che viene data ai siriani, quella che viene data ai libici.

Avvocato: Questo sì.

GI: Quindi, se non si sa di che nazionalità è il velivolo, chi possiede il factory marking...

Avvocato: Loro possono risalire alla data di fabbricazione e a chi è stato consegnato.

G.I: Poi parla moltissimo questo Clarridge di lei. Si ricorda delle pressioni che lei aveva dai libici per la restituzione dell'aereo.

Tascio: Beh, ma questo lo sapevano tutti, lo sapeva Biankino...

GI: Era un senso di urgenza...

Tascio: E quindi lo sapeva anche lui.

GI: Ma lei diede dei pezzi agli americani?

Tascio: No, loro erano interessati...questo Walters, intanto lo conosceva di già. L'unica cosa che non conosceva, secondo quello che ha detto lui... loro non avevano bisogno dei pezzi. Questo aveva una valigetta con dei sampler, come li chiamano loro. Aveva delle bottigliette e le ha riempite di olio idraulico, di olio dei freni, di olio del motore, di grasso e se li è portati via. Poi ha fotografato questa frizione del radar, che secondo lui era di un tipo diverso rispetto a quelli che aveva visto da altre parti. E questo aveva un significato per lui. Ma non ha portato via nessun pezzo.

GI: Cioè, nessun pezzo è andato in America?

Tascio: No, che io sappia no. Non mi sembra.

GI: Nemmeno alla Foreign Technology Division?

Tascio: Ma non lo so se lui mentre stava lì ha raccattato qualcosa e se l'è portata appresso.

GI: Quando dice "lui" chi dice? Chi intende per "lui"?

Tascio: Walters.

GI: Lui parla moltissimo della questione del serial-number.

Tascio: È falso.

GI: Cioè l'interesse per il numero di fabbrica da parte della CIA. Ricorda per esempio che i suoi gli riferirono che c'erano dei resti di roba da mangiare o di roba da bere, cose che non avrebbero dovuto trovarsi all'interno di un aereo. Questo se lo ricorda lei?

Tascio: No.

GI: La mappa, si ricorda ? C'era una mappa con attività relative al volo.

Tascio: Quel triangolo che le dicevo io. Probabilmente lui come buon agente segreto li chiamava e si faceva riferire tutto quello che avevano visto.

GI: Quindi lei esclude...

Tascio: Io escludo, io non sapevo che si poteva denunciare anche uno straniero, ma chiedo all'avvocato di procedere, nei limiti delle cose possibili. Perché poi il fatto che lui dice di questi quattro giorni prima, inficia anche tutto il resto. Ma che addirittura lui mette in dubbio 300 persone che hanno visto il velivolo cadere in quel giorno, che lui pensi che sia stata tutta una messa in scena...

GI: Perché dice "quattro giorni prima"?

Tascio: Non lo so perché dice quattro giorni prima. Lui lo spiegherà perché.

GI: Lui però non parla di quattro giorni prima.

Tascio: Lei, lo ha detto prima. Ha detto che è stato quattro giorni prima...

GI: Qualche giorno prima.

Tascio: Ah, qualche giorno prima. Avevo capito quattro. Mi sembra che lei abbia detto quattro. Si può risentire?

Avvocato: Ho segnato "Tascio telefona quattro giorni prima"

GI: Quindi lui insiste molto su questo problema del serial e del number, del numero di matricola. Questo è quello che diceva nel 94. Le ho letto parte del verbale di Clarridge ascoltato il 20 maggio del 94.

Tascio: L'ho inteso per radio nella trasmissione alla quale ha partecipato anche lei. Purgatori ha citato questo fatto. E poi lei lo ho confermato indirettamente.

GI: Io ritengo che ci sia stata pure un'intervista. Questo è un personaggio famosissimo. Lei lo sa perché è famoso?

Tascio: No

GI: Perché questo personaggio è stato coinvolto nella questione dell'Iran-contrà. Quindi, questo personaggio io chiesi di ascoltarlo tantissimo tempo fa. Poi non fu possibile proprio perché era coinvolto in questo affare dell'Iran-contrà. Poi quando è uscito da questo affare è stato possibile. Io credo che la mia Commissione rogatoria sia di qualche anno prima della realizzazione.”

La chiarezza del contenuto dell'interrogatorio non mostra necessità di commenti, se non un chiarimento sulle affermazioni dell'imputato a pag.87 ove egli asserisce: “...Perché poi il fatto che lui dice di questi quattro giorni prima inficia tutto il resto...”. A precisa domanda di questo Istruttore: “Perché dice “quattro giorni prima”?”, Tascio risponde: “Non lo so perché dice quattro giorni prima. Lui spiegherà perché”. GI: “Lui però non parla di quattro giorni prima”. Tascio: “Lei lo ha detto prima. Ha detto che è stato quattro giorni prima...”. GI: “Qualche giorno prima”. Tascio: “Ah, qualche giorno prima. Avevo capito quattro. Mi sembra che lei abbia detto quattro. Si può risentire”. Avvocato: “Ho segnato” “Tascio telefonò quattro giorni prima”.

In vero scorrendo la trascrizione dell'interrogatorio - e cioè in effetti, considerata la fedeltà di tale operazione, è come se si fosse riascoltata la registrazione - mai prima nelle domande dell'inquirente appare un'indicazione numerica precisa dei giorni che avrebbero separato il rapporto con Clarridge dalla scoperta della caduta del MiG libico. L'inquirente contestando il contenuto del verbale d'esame di Clarridge, dà atto, anche perché nelle risposte del funzionario statunitense mai si fa riferimento a date precise, soltanto di essere stato chiamato per telefono da esso imputato e di averlo raggiunto nel personal office sito in una sorta di succursale del Ministero della Difesa Aeronautica e ciò in un periodo di tempo in cui sul fatto non era apparsa alcuna notizia sui mass-media. Clarridge non parla mai né di quattro giorni né di altro numero esatto di giorni.

Al contrario i “quattro giorni” li menziona per la prima volta nel corso dell’interrogatorio proprio l’imputato. E ne parla senza che vi fosse precisa domanda al riguardo. Il suo discorso segue la contestazione della precisa circostanza fissatasi nella memoria di Clarridge e cioè che la sua visita al SIOS, pur non ricordando il giorno, si collocasse prima dell’ora di pranzo. È Tascio che di seguito alla sua affermazione di falsità di quella circostanza parla di quattro giorni. “È falso. E lo dimostra quello che dice. Che io prima dell’incidente, come se io avessi saputo dell’incidente quattro giorni prima e avessi chiamato lui per dirgli questo. E quattro giorni dopo sarei stato chiamato nell’ufficio del Sottocapo”. Lo fa a mo’ di esempio, ma stranamente parla di quattro giorni, quasi divinando successive contestazioni.

E anche l’avvocato erra nell’affermazione sopra menzionata, che addirittura trascrive in una sorta di appunti sul verbale.

Solo dopo le contestazioni sopra riportate l’interrogatorio volge alle annotazioni dell’agenda dell’imputato ed in particolare a quella che concerne Clarridge e che è riportata sotto la data precedente di quattro giorni la “caduta” del MiG libico - e quindi delle due l’una: o Tascio ha memoria diretta dell’evento o ricorda l’appunto sulla sua agenda, e comunque in ogni caso sciorina menzogne.

Quindi contestazione dell’appunto.

GI: Lei dice “non conosco Clarridge. Tutto quello che lui dice sul mio conto non è assolutamente vero”.

Tascio: No, quello che dice sul fatto di “qualche giorno prima”.

GI: No, però che abbia parlato con lei della questione del MiG23. Anche questo esclude?

Tascio: Io lo escludo, sì.

GI: Però nella sua agenda c’è segnato un incontro con Clarridge. Se lo ricorda questo?

Tascio: No.

GI: Eppure c’è. C’è scritto “mister Clarridge”. E poi c’è un appunto relativo a questo mister Clarridge. Quindi lei in genere quando scrive qualcosa sull’agenda è perché ci ha parlato o ha fatto qualcosa con mister Clarridge.

Tascio: A meno che non si dà per vero che quattro giorni prima o qualche giorno prima io abbia organizzato tutta questa messa in scena e quindi sto qui a coprire i miei incontri con Clarridge perché ho interesse a mantenere questa mia scandalosa attività, oppure quello che dico lo si deve ritenere come frutto di quello che io ricordo. Non ho motivo per nascondere i miei contatti con Clarridge. Perché quello che lui dice lì è completamente destituito di qualsiasi fondamento. Se l’avessi contattato, se io gli avessi

chiesto, se questo Walters fosse stato frutto...io non ricordo di averlo mai contattato e nego di averlo contattato. Lei mi dice che io l'ho scritto lì, quindi sicuramente qualche cosa c'è. Ma non è che io neghi tutto questo perché abbia intenzionalmente delle motivazioni per negarlo. È perché effettivamente io non ricordo di averlo fatto. D'altronde lei mi consenta, sono passati 17 anni. Che io ricordi di aver contattato un Clarridge qualsiasi, ancorché il capo stazione della CIA, non mi sembra una cosa da rimanere impressa nella mia memoria in maniera così ferrea. A meno che io non abbia fatto quello che lui dice che ho fatto.

GI: Sì, però lei dice “mister Clarridge: lo possono comparare e ce lo ritornano con l'analisi dell'FTD”. Che cosa?

Tascio: Lo possono comparare?

GI: Lo scrive lei.

Tascio: Che non dipendeva dalla CIA.

GI: Però l'annotazione è “mister Clarridge”.

Tascio: Non so, può darsi che mi abbia detto qualcosa Biankino.

GI: E ci ha messo pure vicino 500 dollari. Questo lo aiuta a ricordare? Cioè, questa operazione costava 500 dollari. Però è una comparazione tramite lui oppure tramite l'addetto? Però lei non scrive mister Biankino, scrive mister Clarridge. E sotto aggiunge “MiG21”. Quindi è qualche cosa che si riferisce al MiG.

Tascio: Ma questa è un'altra cosa. Non è riferita al MiG23, mi scusi.

GI: Poi lei aggiunge “vogliono vederlo”.

Tascio: Ma non si riferisce al MiG23, è un'altra cosa.

GI: E cerchi di ricordare. L'interrogatorio è un atto per la difesa, per la discolpa, perché l'imputato dica le sue ragioni.

Tascio: Ma qui non devo dire le mie ragioni. Qui dove dire se e perché ho fatto...

GI: Cioè, ci dia una spiegazione.

Tascio: Ma se non ricordo il fatto come faccio a darle una spiegazione di questo fatto?

GI: Beh, si sforzi. È nel suo interesse.

Tascio: Ma io mi sto sforzando nel mio interesse. Capisco bene che lei ha delle indicazioni che la portano a ritenere che io abbia avuto certi comportamenti che sono censurabili sotto il profilo penale. Me ne rendo ben conto. Però non riesco a forzare la mia memoria. Ho già fatto altre volte l'errore di forzarla e dare delle versioni che si sono dimostrate non reali, non vere rispetto a quello che era all'epoca. Io mi posso mettere adesso nei panni dell'epoca e dire “ma perché l'ho scritto?”. Ma come faccio a ricordare dopo 17 anni perché ho scritto una cosa che poi tra l'altro aveva

dei significati molto marginali. Non è che il MiG23 per me sia stato un trauma sul quale io ho lasciato tutta la mia memoria e la mia esperienza. Era un fatto operativo, era un fatto di servizio.

GI: Questo lo scrive lei. Tenga presente che tutto questo è scritto il 14 di luglio.

Tascio: Sì, ma non era il MiG23. Gliel'ho già detto senza saperlo. Questo probabilmente si tratta di altre cose. Probabilmente si tratta di un aeroplano che poteva scappare...di qualcuno che poteva venir fuori dalla Libia e portar fuori il MiG21.

GI: Però quest'annotazione corrisponde a quello che dice Clarridge.

Tascio: Ma il 14 luglio non è qualche giorno, sono addirittura...avremmo dovuto mettere questo MiG23, tenerlo lì dal 14 fino al 18, quattro giorni, e sarebbe caduto questo affare...no, questa è un'altra cosa, non c'entra niente.

GI: Però a che cosa si riferisce? Tenga presente che Clarridge dice in tempo non sospetto delle cose che coincidono con quello che noi poi troviamo nella sua agenda. Clarridge dice queste cose nel 92.

Tascio: No, ma qui lei non trova delle cose...

GI: Guardi qua, queste cose Clarridge le dice nel 92, quando in un certo senso nessuno immaginava che potesse...

Tascio: Nel 94.

GI: Scusate, nel 94, quando nessuno immaginava...

Avvocato: Lui ha parlato nel 92.

GI: Nel 92, sì. Però, nel 94 Clarridge dice questa serie...questo viene trovato nelle sue mani nel 95.

Tascio: Sì, ma non si parla di MiG23 qua. Qui si parla di MiG21.

GI: Ma all'epoca si sapeva che era MiG23?

Tascio: Certo.

GI: Ha visto cosa dice Melillo? Melillo dice addirittura che era un MiG 17. Si ricorda che dall'alto non si riusciva a capire assolutamente che tipo di MiG fosse.

Tascio: Sì, ma poi si è avvalorato lì.

GI: Ma questo il 18 però.

Tascio: Sì, ma poi era un MiG23, non era un MiG21.

GI: Sì, però il 14...faccia l'ipotesi Clarridge. Cioè, acceda per un attimo all'ipotesi che fa Clarridge.

Tascio: Non è assolutamente un'ipotesi da prendere in considerazione. E poi lei consideri che questo signore è stato in Italia non so per quanti anni, non ho idea. I giornali non hanno fatto altro che pagare, il Purgatori su queste cose qui ha scritto infiniti, non un articolo ma infiniti articoli sul Corriere

della Sera, che è uno dei giornali che arriva negli Stati Uniti. Il mio nome è circolato, signor Giudice. Non è che è un nome qualsiasi, purtroppo.

GI: Clarridge ricorda addirittura di aver visto...

Tascio: Lo possono “comperare” e non “comparare”.

GI: Lei dice “comperare”?

Tascio: Sì. “e ce lo ritornano con analisi FDT e costa 500 dollari. Tramite lui o tramite addetto”. Comunque è certamente un qualche cosa che non ha niente a che vedere. Poi non è detto che io abbia parlato con lui. Questo si sa e qualcuno mi ha detto che mister Clarridge deve aver fatto questo. “Lo può fare lui o tramite addetto”. Me lo può avere detto Biankino, me lo può aver detto chiunque.

GI: Però Clarridge dice di essere venuto da lei, di aver visto addirittura la sala grande dove c'erano i pezzi.

Tascio: Non c'erano i pezzi. Non c'erano sale grandi dove c'erano i pezzi. Erano tutte sale piccole. Lei lo ha visto il secondo reparto?

GI: Sì, lo conosco.

Tascio: Quindi è una sala grande quella?

GI: No. Ma la sala grande mica è un salone. Una sala dove su dei tavoli c'erano dei pezzi. [più che probabilmente è la stessa sala, di cui parla Nobili; nde].

Tascio: C'erano dei pezzi, certo.

GI: Beh, ma lui li ricorda.

Tascio: Ma lui ha detto delle cose proprio prive di fondamento. Io non so perché le dica. Ma certamente deve avere dei motivi o lavora di fantasia. Comunque questo non è il MiG23, “500 dollari lo possono comperare e ce lo ritornano con analisi FTD. Lo possono comperare, tramite lui oppure tramite addetto”.

GI: Questo è il lunedì 14 luglio. Cosa significa quell'appunto?

Tascio: A quale appunto si riferisce?

GI: Quello del 14 luglio.

Tascio: Sto cercando di ricostruire signor Giudice.

GI: Prima e dopo non c'è nulla che riporti...

Tascio: Sto cercando di vedere se c'è qualcosa che mi possa riportare sulla strada.

GI: Lei deve tener presente che fin quando non sono scesi giù gli esperti era molto difficile dire che tipo di velivolo fosse.

Tascio: Ma io vorrei sapere come fa lui a stabilire...

GI: Ricordi bene quello che dice Melillo, che parla addirittura di MiG 17. Quindi una delle versioni più antiche.”

E sempre di seguito contestazioni delle date dei documenti SMA e S.I.S.MI, e delle risultanze dagli appunti di Melillo.

“GI: Lei poi avrà saputo, perché anche su questo i mezzi di informazione hanno parlato, purtroppo, che c’è una serie di documenti in cui la data di caduta viene indicata nel 14 luglio. Anche documenti di provenienza dell’Aeronautica, non solo di altre entità, come il S.I.S.MI.

Tascio: Io credo che onestamente se uno a distanza di... mettiamo anche che fosse il 92 o il 94, di 14 anni, va a speculare sul 18 o sul 17 e chiede a Tizio “ma che giorno era?”

GI: Però i documenti del S.I.S.MI e dello SMA furono fatti a breve distanza.

Tascio: Sì, ma lei ha dei riscontri. Io sono partito il 18 con un aeroplano. Lo ha trovato lei che sono andato a Lamezia Terme. Poi lì c’è un brigadiere dei Carabinieri che certamente mi auguro che sarà ancora in grado di dire se mi ha accompagnato là sopra. Poi là sopra c’erano degli ufficiali dei Carabinieri, c’era un magistrato. Saranno in grado di dire se era il 18 o se era un altro giorno. Se poi c’è qualcun altro che dice che non era il 18 ma era il 17, io non so come difendermi da questa accusa, se lei mi consente, signor Giudice.

GI: Questo lo dice anche Melillo, che allo SMA sulla data circolavano più voci, cioè più date.

Tascio: Della caduta di questo qua?

GI: Sì. Chi diceva il 14, chi il 15, chi il 16, chi il 17. Dopo non prima, ovviamente.

Tascio: Io sono stato avvertito il 18.

GI: Cioè, non tutti erano sicuri della data del 18. Certo, lei è stato avvisato il 18.

Tascio: Io sono stato giù il 18, quindi se lei mi dice “ma il giorno prima c’era?”

GI: Però lei scrive questa cosa il 14 luglio.

Tascio: Sì, ma non è il MiG23. Io scrivo una cosa di cui non ricordo il significato.

GI: Però lei sta parlando con uno che parla inglese. Perché stranamente lei non scrive mai in inglese.

Tascio: Ma io con Biankino parlavo in inglese.

GI: Però perché non ci ha scritto Biankino?

Tascio: Ma non lo so.

GI: Lei il 14 sta parlando con qualcuno di MiG21, che ne esistono diverse versioni e che loro, probabilmente i suoi interlocutori e non dei terzi, vogliono vederlo. Vogliono vedere qualche cosa che attiene al MiG. Cerchi di dare un’interpretazione a queste parole, ragionevole ovviamente.

Tascio: Io sono sotto accusa, come faccio a dare delle interpretazioni così vaghe se non ho una memoria certa di questo?

GI: Però l'annotazione è intestata a mister Clarridge.

Tascio: Sì, ma io ne prendo atto. Se c'è scritto così è incontrovertibile.

GI: E quindi è qualcosa di cui ha discusso con Clarridge. Se ne avesse discusso con Biankino avrebbe scritto mister Biankino.

Tascio: Ma come faccio a ricordarlo, signor Giudice.

GI: Come quando altre volte scrive, parla con Torrissi, scrive Torrissi. Guardi, non è che si riferisce a un terzo che sta alle spalle della persona menzionata. Lei mille volte intesta i suoi capoversi con la persona, Gerace, Torrissi, eccetera. È un suo costume. È un costume di tutti. Cioè, qualsiasi persona quando scrive, scrive "questa cosa me l'ha detta Tizio" e scrive il nome di Tizio.

Tascio: Sì, ma le pare che se io sto organizzando una cosa del genere parlo con lui il 14 del MiG23 che deve scomparire, gli riservo quattro righe per poi passare a parlare della crociera aerea in Brasile, o non dovrei essere indaffarato ad organizzare questa messa in scena che lui descrive così accuratamente?

GI: È un punto.

Tascio: Questa è semplicemente una semplice osservazione su un qualcosa che è scritto qua, ma che non può dimostrare certamente che io ho visto Clarridge e ho organizzato quello che lui dice che io abbia organizzato. Non vedo come si fa a passare da questo a una cosa così grave.

GI: Soltanto che Clarridge dice delle cose che corrispondono stranamente con il suo appunto.

Tascio: L'ho scritto io questo signor Giudice.

GI: Non è che Clarridge conoscesse l'appunto suo.

Tascio: Sta dicendo delle cose che lui può aver letto sui giornali. Ma come fa lui a ricostruire a distanza di 14 anni su un episodio in Italia, un agente segreto della CIA che ci avrà chissà quante altre cose? Si va a ricordare che io gli ho detto quattro giorni prima della caduta? Perché la caduta è avvenuta il 18.

GI: Lui ricorda soltanto di essere stato chiamato da lei in un momento in cui nessuno sapeva nulla. E che quindi è stato necessario pure un certo numero di giorni, necessari per organizzare la missione, per avere le (incomp.) da Washington. Quindi lui dice soltanto che è stato avvisato da lei prima che il fatto apparisse sulla stampa. Cioè, lui non dice quattro giorni prima.

Tascio: Io dico invece che...

GI: E che sa che l'ha raggiunto nel suo ufficio.

Tascio: Io escludo nella maniera più assoluta, al limite della denuncia, nella maniera più tassativa. Io sono partito per la Sila e ho fatto le cose di cui ho dato quei frammentari ricordi che ho. Che io abbia contattato lui prima del 18 è assolutamente... per altre cose compare il suo nome qua. Ma questo non è collegato. Questo non significa che abbiamo parlato del MiG23. Si può pensare “hai pagato 500 dollari per fare l’analisi”, di che cosa, del MiG23? Oppure ci sono parecchie versioni...

GI: Il pezzo di una parte che si può mandare in America e ce lo restituiscono.

Tascio: Beh ma la CIA mi fa pagare 500 dollari per sottoporre un pezzo del MiG23...

GI: Non potrebbe essere per le spese di spedizione?

Tascio: La CIA?

GI: No, le spese di spedizione.

Tascio: Ma io le mando attraverso l’addetto.

GI: Se è un pezzo grosso. Lei deve dare una spiegazione.

Tascio: Ma non posso darle...

GI: Potrebbe essere un pezzo che ha necessità di essere...

Tascio: Ma io non capisco come lei possa pensare che io debba...

GI: Per spese di spedizione.

Tascio: Ma perché?

GI: Ma se è un pezzo grande? Non dico un’ala.

Tascio: Di che cosa signor Giudice stiamo parlando?

GI: Potrebbe essere una parte del MiG21.

Tascio: Ma questo è quello che pensa lei.

GI: No, questo è quello che si può ipotizzare.

Tascio: Perché è lei che ipotizza. Io non lo so...

GI: Cerchiamo di dare una spiegazione a quello che ha scritto lei.

Tascio: Ma io non posso fare delle ipotesi. Se io non mi ricordo come faccio a fare delle ipotesi dandole delle possibili versioni che non sono la realtà? La porterei su una strada sbagliata.

GI: Ma lei potrebbe avere un ricordo diretto. Io faccio appello al suo ricordo diretto.

Avvocato: Mi sembra che dica “non voglio fare delle ipotesi perché non riesco a ricordarmi”. Questo mi sembra il senso che Tascio tenta di dire.

GI: Bene, ritorniamo alla sua agenda.

Tascio: Io comunque voglio sentire qualcuno che lavorava con me, se si ricorda di questo fatto. Che potesse aiutarmi a mettere assieme...

GI: Il soggetto dovrebbe essere il MiG21. Possiamo tradurlo così: "molte versioni, vogliono vederlo". Ora lei pensa che sia questa la traduzione più corretta?

Avvocato: Dalla mia modesta conoscenza dell'inglese...".

Così come non ricorda o non sa rispondere su quanto gli viene domandato sull'annotazione del 14 luglio, nulla rammenta su altra annotazione apposta sotto il 4 luglio che concerne una sua visita in Israele, il suo contatto con Zeira, addetto militare israeliano all'epoca, gli argomenti trattati, MiG25, MiG23, percentuale (bassissima 12% 9 di piloti libici sui MiG25 di quell'Aeronautica).

Altro argomento di sommo rilievo, sul quale però, come usualmente, poco o nulla ricorda, nè sa dare spiegazioni di semplici appunti, è il rapporto con il generale Notarnicola, all'epoca, come noto, colonnello, capo della 1^a Divisione del S.I.S.MI. Tascio ammette solo di aver avuto dei rapporti. Quindi si passa alla contestazione dell'appunto sotto il 28 luglio, e immediatamente Tascio riduce al minimo la frequentazione: "Ho avuto qualche rapporto...c'è stato a posteriori...non ricordo di aver avuto dei contatti...". Ma più chiaro il testo dell'interrogatorio che tocca anche altri argomenti connessi, come i documenti S.I.S.MI del 29 luglio e 6 agosto 80 e le spedizioni dei tracciati.

"GI: Questo avviene il 28 di luglio. Lo scrive lei, della visita di un suo dipendente, di un dipendente di Notarnicola, cioè della 1^a Divisione del S.I.S.MI, presso di lei.

Tascio: Io sto cercando di forzare disperatamente la mia memoria, signor Giudice.

GI: Adesso stiamo cercando di lavorare sulla base dei suoi appunti e basta. Sono cose che lei ha scritto. Ha tutto il necessario tempo, considerato che sono cose di tanto tempo fa. Non se lo ricorda?

Tascio: No, non me lo ricordo.

GI: Ma con Notarnicola aveva dei rapporti?

Tascio: Ho avuto qualche rapporto.

GI: Ma ha avuto dei rapporti per la questione del DC9 Itavia?

Tascio: Guardi con Notarnicola c'è stato a posteriori, io non ricordo di aver avuto dei contatti. Questa è la risposta alla domanda. Però c'è stata quella famosa questione dei due appunti del mese di agosto che lui ha firmato. Lei sa che, perché sa tutto di me, che io dall'1 al 31 agosto sono stato in licenza.

GI: 1-31.

Tascio: 1-31 di agosto.

GI: Non è mai tornato a Roma?

Tascio: Sono tornato per i funerali di mio zio con un velivolo dell'Itavia che faceva Lamezia-Ciampino. Quindi con velivoli militari – in effetti il viaggio fu compiuto con aereo civile, ma le spese furono richieste con una nota di rimborso all'AM; nde.

GI: Dove è stato in vacanza ?

Tascio: A Lamezia, sul litorale di un paese. Sono pronto a darle tutti i nomi di tutti i villeggianti che stavano lì e che lei può chiamare per confermare questo .

GI: Ma come mai andò a Lamezia? Andava spesso a Lamezia ?

Tascio: No no no, c'eravamo andati con dei miei parenti perché avevano acquistato in un villaggio di quelli che stavano facendo a quell'epoca lungo il litorale prima di Lamezia. E quindi siamo andati in questo villaggio...

GI: Era la prima volta?

Tascio: Era la prima e l'unica volta. Non siamo più tornati.

GI: No, le faccio questa domanda perché il posto dove è andato in vacanza è vicinissimo a Castelsilano.

Tascio: È l'assassino che torna sul luogo del delitto, signor Giudice. Se rammento bene , non perché rammenti all'epoca ma per aver rivisto gli atti, l'8 di agosto il S.I.S.MI invia certi tracciati radar chiedendo ... questi tracciati radar mandati a firma del colonnello Bompreszi e io mi sono assunto doverosamente le responsabilità di tutto questo. Io ero assente. Poi in Commissione Stragi mi parlano dell'interessamento del S.I.S.MI Dice “ ma lei ha preso contatti con il S.I.S.MI per queste questioni, eccetera eccetera?” Io dico “no”. Io non mi sono interessato ufficialmente del DC9 fino all'8, quando è arrivata questa ... naturalmente ufficialmente, burocraticamente.

GI: Era Bompreszi.

Tascio: Era Bompreszi. E lì in Commissione Stragi c'è stato una cosa che lei conosce bene, perché mi è stato contestato violentemente il fatto che, secondo gli appunti del S.I.S.MI, invece il S.I.S.MI diceva al suo direttore che il capo del SIOS contattato per le vie brevi ha detto che si tratta di un cedimento strutturale, eccetera eccetera. Mi si mettono in bocca un certo numero di cose. In un appunto che poi ho saputo era del 29 di luglio. Ma l'ho saputo dopo, non nel secondo interrogatorio del S.I.S.MI E poi non mi ricordo più se uno dei parlamentari mi ha veramente stracciato perché in un secondo appunto del S.I.S.MI...

GI: Chi era?

Tascio: Era un comunista. Ce l'ho scritto. Mi disse “ma come! Muoiono 81 persone...” perché in uno di questi appunti...

GI: Del 6 agosto, sì.

Tascio: Del 6 agosto, ce l'ho qua. Si diceva che un velivolo aveva attraversato la rotta del DC9. Io ho continuato a parlare non conoscendo di questi due appunti. E quindi ho fatto veramente una figura, sono rimasto molto in imbarazzo. Dopo di che sono tornato allo Stato Maggiore e il Capo di Stato Maggiore aveva questi due appunti dei quali il primo, quello del 29 se non sbaglio, è stato disconosciuto dal colonnello Notarnicola come firmato da lui. Esisteva poi un terzo appunto. Perché il secondo appunto ... il primo diceva queste cose, il secondo diceva di questo aeroplano, eccetera. Dice "interpretato con l'aiuto di personale dell'Aeronautica tecnico non qualificato" e dice che c'era un velivolo che attraversava la rotta del DC9. Nel leggere questo appunto rilevo che effettivamente avevano sbagliato l'orario. Cioè, anziché leggere l'ora di Greenwich, avevano letto in ora locale. Siccome era di due ore avanti, quindi questi parlamentari ritenevano che io avessi taciuto su un'interpretazione, su addirittura la presenza di un velivolo, eccetera eccetera. Quindi la volta seguente ho chiarito in Commissione Stragi tutto questo dicendo che gli appunti del S.I.S.MI erano redatti in maniera molto sciatta. Uno di questi fu misconosciuto dal colonnello Notarnicola.

GI: Quello del 29 era ?

Tascio: Quello del 29 mi sembra che fosse, o del 6 .

GI: È quello del 29, sì. Quello in cui si riparla del cedimento.

Tascio: Intanto in Commissione Stragi, come lei sa, fu citato un appunto che dimostrava che mi ero interessato di tutto questo in data 27 giugno, che compare nella prima relazione Stragi e poi nella seconda...

GI: In data 27 giugno?

Tascio: Sì. Perché citavano in un appunto che era stato mandato dalla Stato Maggiore che nell'oggetto aveva DC9 Itavia il 27 giugno. Quindi avevano preso la data dell'appunto. Poi è scomparso nella seconda relazione. Ecco, poi questo è l'appunto del 29.

GI: È quello con disconoscimento di firma da parte di Notarnicola.

Tascio: Sì, che poi ho saputo che è stato disconosciuto. Questo è quello che diceva appunto di questo aeroplano che intersecava.

GI: Il 6 agosto, sì.

Tascio: E questo è quello che la Commissione, i parlamentari non avevano letto, oppure l'avevano letto ma non l'avevano utilizzato, dove si corregge l'errore che hanno fatto là.

GI: Delle due ore.

Tascio: Delle due ore. Ora, io sono rimasto anche perplesso di fronte al disconoscimento della firma del colonnello Notarnicola in un contesto quale quello del S.I.S.MI Quindi io avevo definito quei due appunti che parlano

del mio interessamento prima, sciatti. Quindi, io con Notarnicola avevo avuto pochissimi contatti. Nella fattispecie io non ricordo di averne avuti.

GI: Ma un suo ufficiale, chi conosce degli ufficiali di Notarnicola?

Tascio: Dunque, dei miei dipendenti io l'ufficio che aveva contatti con quell'ufficio di Notarnicola doveva essere quello del colonnello Gaudio.

GI: Della prima divisione.

Tascio: No, era del SIOS.

GI: Ah, da parte sua era Gaudio e da parte loro?

Tascio: Io non ricordo quali erano gli ufficiali...

GI su domanda di PG: Gaudio però nel luglio non c'era.

Tascio: Non c'era ancora.

GI: Non c'è nel luglio.

Tascio: Quindi ci doveva essere...

GI: Qual era dei suoi uffici? I suoi uffici erano quattro, no?

Tascio: Erano quattro. Doveva essere il terzo ufficio mi sembra.

GI: Informazioni.

Tascio: No, il secondo, quello di Polizia Militare.

GI: Il terzo?

Tascio: Il terzo doveva essere, perché il quarto era degli addetti.

GI: Il terzo che dizione aveva esattamente?

Tascio: Sicurezza. Polizia militare e sicurezza.

GI: E ha detto che era comandato da?

Tascio: Forse da Borzacchini. Quindi loro avevano rapporti più con Notarnicola.

GI: Ma lei conosceva qualcuno degli ufficiali di Notarnicola?

Tascio: Probabilmente sì ma non so...

GI: Non se li ricorda.

Tascio: No.

GI: Né sa qual era la sezione della prima divisione che aveva contatti con lui? La prima divisione del S.I.S.MI.

Tascio: No, noi su questo ...

GI: Perché lei segna un ufficiale è qui. Un suo ufficiale qui.

Tascio: Ma un mio ufficiale o uno del S.I.S.MI?

GI: Uno di Notarnicola.

Tascio: Dell'Aeronautica o uno qualsiasi?

GI: Non lo so. Il 28, cioè il giorno prima dell'appunto di Notarnicola.

Tascio: Quindi io segno il nome di uno dell'ufficio di Notarnicola?

GI: No, lei segna che è un ufficiale del S.I.S.MI della divisione di Notarnicola è venuto a trovarla, è venuto al SIOS.

Tascio: Può darsi. Sicuramente è così.

GI: Ma la cosa più importante è quello che probabilmente gli riferisce l'ufficiale di Notarnicola: "sparsa la voce ad alti livelli. DC9 Ponza, traccia registrata". Con questa aggiunta ricorda qualcosa di più? È lei che scrive. "Sparsa la voce ad alti livelli". Che significa? Perché poi è strano che il documento viene emesso il 29 da Notarnicola o da un sedicente Notarnicola, in cui si riporta una notizia che proviene dal SIOS.

Tascio: No, loro non è che riportano una notizia. Loro...

GI: Però lei dice "sparsa la voce ad alti livelli".

Tascio: Il capo reparto del SIOS.

GI: E cioè lei.

Tascio: "Ha precisato che traccia del volo dell'aereo è stata registrata dal ROC di Martina Franca, che sulla registrazione non si rileva alcun indizio che possa...", non è vero questo. Perché vede, difatti io su questo ho puntato la mia...non è vero. Perché Martina Franca non ha registrazioni di niente. Quindi lui riceve dai siti dipendenti Martina Franca, come lei a questo punto ben sa, ormai è più esperto di noi, riceve semplicemente delle tracce significative. Quindi il DC9 non è una traccia significativa e quindi non la manda Martina Franca. Ed è stata consegnata alla Magistratura. Ma alla Magistratura le sono stati mandati questi tracciati in data precedente.

GI: No, però il 29 luglio la Magistratura ancora non ce li aveva.

Tascio: Che cosa?

GI: I nastri, i dati radar.

Tascio: No, i dati sono stati mandati da Martina Franca mi sembra l'11 luglio a tutta una serie di indirizzi. Glielo dico subito quando glieli hanno mandati. L'11 luglio con questo foglio Martina Franca manda questi stessi tracciati, che poi il S.I.S.MI ritiene di prendere a Martina Franca, li manda all'ispettorato, al comando della seconda regione, al comando della terza regione e al comando del terzo ROC. L'11 luglio. Quindi io non so se nel frattempo la Magistratura li abbia avuti o no. Non ce li ho agli atti.

GI: La Magistratura li riceve questi dati il?

GI su domanda di PG: La Magistratura non li ha mai ricevuti, perché li ha presi da Luzzatti.

GI: Li ha presi direttamente da Luzzatti.

Tascio: Mi sa che già ce li aveva Luzzatti. Quindi siamo al 29. Quindi io non posso avergli detto a questo signore "guarda che li ha registrati Martina Franca". Poi dice "dalla registrazione non si rileva alcun indizio che possa suffragare un'ipotesi di collisione". Non si rileva che c'erano degli aeroplani nelle vicinanze, ma non della collisione. Della collisione lo si rileva sul luogo dell'incidente e se ci sono o non, eccetera eccetera. Non posso averlo detto. Io sono pilota di professione. È l'unica cosa che ho saputo fare.

“Acconsentito a ricercare copia della registrazione citata presso il ROC di Martina Franca”. Io che autorizzo il S.I.S.MI a ricercare presso Martina Franca copia di un qualcosa che Martina Franca aveva già mandato in data 11 luglio ai comandi di regione? Ma non posso aver detto queste cose qua. “Al riguardo è stato dato incarico al CS di andare a prendere...Spiegato inoltre che i contatti degli organi dell’AM con i velivoli si limita al rilevamento radar e mai ad un’assistenza in fonìa, che viene attuata solo per gli aerei militari. Escluso che nella zona del disastro fossero in volo contemporaneamente altri velivoli, precisando a riguardo un altro aeromobile...”. Ecco, anche questa: “a cinque minuti di distanza dall’aereo dell’Itavia e comunque all’altezza di 10.000 metri superiore a quella tenuta nelle varie fasi di volo dal velivolo...” 10.000 metri sono 30.000 piedi. Quello stava a 26 e quindi questo aeroplano sarebbe dovuto volare a 56.000 piedi. Io non posso aver detto queste cose.

GI: Questo però lo dice Notarnicola.

Tascio: No, lui disconosce.

GI: Però il giorno prima c’era stato un ufficiale di Notarnicola presso di lei.

Tascio: Ma certamente. Ma questo voglio dire che si dimostra, indipendentemente che il giorno prima era stato un qualcuno da me, che queste cose non posso avergliele dette io perché sono un tecnico di queste cose.

GI: Però il problema adesso è un altro. Se lei ricorda o meno questa visita che avviene il 28 di luglio alle ore 11.00.

Tascio: No, non la ricordo. Ma certamente se l’ho scritta c’è.

GI: Però la notizia che viene riportata non è una notizia che si dimentica facilmente. Cioè “sparsa la voce ad alti livelli”, lei scrive. “DC9”. E torna al DC9.

Tascio: Sì.

GI: “Tracce registrate”.

Tascio: Questo mi ha detto che si è sparsa la voce ad alto livello. Ed io ne prendo atto.

GI: E c’è pure “DC9 Ponza, tracce registrate”.

Tascio: Sì.

GI: Ma si ricorda di che cosa si trattava? Le ha scritte lei queste cose.

Tascio: Ma me le ha dette lei evidentemente. Non le ho scritte io.

GI: È questo il fatto. Cioè “sparsa la voce ad alti livelli. Tracce registrate”. Lei non ha fatto niente. Lei dopo tutto era il capo del SIOS.

Tascio: Il SIOS non c’entra niente con queste cose. Lei ha conosciuto profondamente l’organizzazione. Il terzo reparto, il generale Melillo, ha fatto tutti gli accertamenti che dovevano essere fatti. E il comando del ROC e il

comando di Regione ha fatto tutti gli accertamenti che dovevano essere fatti. Erano loro competenti nella materia, non il secondo reparto. Quindi io non potevo nè dovevo fare niente su queste cose qua.

GI: Andiamo avanti con l'annotazione. Lei forse non la ricorda. L'annotazione continua, dice "un ufficiale si è mosso subito. È testimoniato o testimonierà", la sua calligrafia non si capisce bene. "10.30-11.00 il velivolo volava sulla spiaggia. La posizione era tale da dover richiedere manovra".

Tascio: Sì, ma non si riferisce al DC9.

GI: Sì, certo. Questo si riferisce al MiG. Però lei mette tutto insieme. Questo è il punto. E il 29 esce quel documento. Cioè come mai lei scrive quest'annotazione questa volta sotto il nome di Notarnicola?

Tascio: Sì, ma il velivolo DC9 è caduto in un giorno, il MiG è caduto in un altro.

GI: Sì, però c'è questo problema delle tracce registrate.

Tascio: Di quali tracce registrate?

GI: "DC9 Ponza", lo scrive lei. Certo è lei che deve aiutarci.

Tascio: Ma signor Giudice, se io lo ricordo. Se me lo fa leggere.

GI: "ufficiale si è mosso subito e ha testimoniato che il velivolo volava sulla spiaggia alle 10.30-11.00".

Tascio: Sì, e questo è il MiG23.

GI: Cerchi di ricostruire l'episodio. Cioè, è venuto un ufficiale di Notarnicola e le ha riferito che ad alti livelli si è sparsa questa notizia. E poi questa è una parte che sicuramente si riferisce al MiG, l'ultimo capoverso. Lo vede, è lei che collega adesso il DC9 al MiG.

Tascio: No, evidentemente è questo signore che ha parlato dell'una e dell'altra cosa.

GI: Però il 28 luglio qualcuno che le parla di tracce registrate su Ponza del DC9, in un certo senso era una notizia che doveva richiamare la sua attenzione.

Tascio: Dunque, qui siamo al 28 luglio.

GI: Il 28 luglio. Il giorno prima del documento apparentemente attribuito a Notarnicola: Poi si accerteranno le ragioni per cui Notarnicola dice che non è il firmatario...andiamo in ordine. Parliamo del 28 luglio. Prescindiamo da quello che succede il 29.

Tascio: Il 28 luglio io scrivo qua...

GI: Lei sta in ufficio.

Tascio: Sto in ufficio.

GI: E riceve questo ufficiale di Notarnicola.

Tascio: “Sparsa la voce ad alti livelli. DC9 tracce registrate”. Ci saranno state tracce registrate del DC9 a Ponza. Questo lo capisco ma non ricordo che cosa voleva significare. Quest’altro riesco a spiegarlo meglio: ”un ufficiale si è mosso subito e testimonia che alle 10.30-11.00 il velivolo volava sulla spiaggia. La posizione era tale da dover richiedere una manovra”. Quindi era come se questo MiG23 fosse stato sulla spiaggia, avesse manovrato e quindi il pilota non era...

GI: Volava basso, un pilota non affetto da malori.

Tascio: Ma poi è venuto anche uno in televisione che ha detto la stessa cosa: che lo aveva visto sul mare e che quindi eccetera eccetera. Quindi poi sono tutte testimonianze che... e quindi probabilmente a questo gli avevano detto che si era presentato questo signore che diceva queste cose. E me lo ha detto o io l’ho scritto. Ma in quell’appunto del 29 tutto questo non c’entra perché lo...

GI: No no no, prescindiamo. Parliamo dell’appunto suo del 28. E sotto il nome di Notarnicola.

Tascio: Sì.

GI: Quindi ha avuto, per telefono, eccetera, un rapporto con Notarnicola?

Tascio: Probabilmente sì.

GI: E che poi le ha mandato un suo ufficiale presso il suo ufficio.

Tascio: Sì, lo possiamo ricostruire così a tentativi.

GI: Però, la notizia che riporta questo ufficiale è una notizia di un certo rilievo. Non è che un ufficiale del S.I.S.MI alle 9.00 viene da lei per dirle una notizia di poco conto. Viene lì per dirle una notizia importante.

Tascio: Ma lei ha conosciuto questi ufficiali del S.I.S.MI.

GI: Sì sì sì, poi adesso parleremo di chi può essere o di chi non può essere. Però, è venuto, mandato da Notarnicola, cioè il capo della prima divisione, non è una persona qualunque. Prescindendo dal fatto di conoscere o meno gli ufficiali del S.I.S.MI e le loro virtù, il problema è un altro: il problema è che il capo della divisione si muove. Cioè, è una persona che è ad un livello molto alto, il capo della prima divisione, l’allora colonnello Notarnicola. Mandava un ufficiale che le viene a riferire una cosa...

Tascio: Ma che cosa mi ha riferito?

GI: E le viene a riferire che si è sparsa la notizia, una voce ad alti livelli...

Tascio: Ma di che cosa?

GI: Che del DC9 su Ponza ci sono delle tracce registrate.

Tascio: Ma perché Licola non le aveva registrate?

GI: Va beh, ma è una notizia di poco conto? Cioè, se fosse una notizia di poco conto non si sarebbe diffusa ad alti livelli.

Tascio: Ma io non vedo qual è l'importanza di un DC9 su Ponza che ha le tracce registrate. Cioè, per me non è una notizia...

GI: Ma lei sa se ci sono tracce registrate?

Tascio: Ma io non me lo ricordo se Licola le riportava registrate. Perché la rotta che faceva era quella: che da Ponza andava giù verso...

GI: Ma non le tracce del DC9, ovviamente. Non è che si spargeva la notizia ad alti livelli che c'erano le tracce del DC9. Questa sarebbe stata una cosa lapalissiana.

Tascio: Secondo le tracce di Licola, se io rammento bene, ci avevano delle altre tracce in giro su Ponza. Siamo su Ponza non siamo su Ustica.

GI: Sì, su Ponza.

Tascio: Quindi io adesso non lo so.

GI: Però appunto, qual è il problema "DC9 Ponza, tracce registrate"? È un qualche cosa che ha richiamato l'attenzione di Notarnicola, il quale ritiene che sia una cosa così importante da mandare un ufficiale a parlargliene.

Tascio: Ma se un Notarnicola, che poi lui dice di non aver firmato questo, mi firma una cosa di questo tipo qua, mi firma un'altra cosa che è certamente ancora peggiore di quella precedente.

GI: Qui però lei riporta un'attività di Notarnicola, che è un'attività di un certo peso.

Tascio: Me la sono venuta a dire, signor Giudice.

GI: È di un certo peso o no?

Tascio: Probabilmente lo è, probabilmente lo avrò detto a Melillo.

GI: "Sparsa la voce ad alti livelli". Cioè, non è che si sparge la notizia che si sono viste le tracce del DC9 su Ponza, ma che siano delle tracce diverse. Faccia qualche ipotesi. Perché se no, non l'avrebbe scritto. D'altra parte, prescindendo dal documento del 29, in quel periodo c'è un attivismo fortissimo presso il S.I.S.MI, sempre sulla questione delle tracce. Lei lo sa. Cioè il S.I.S.MI si è mosso per cercare di appurare alcune notizie sulle tracce.

Tascio: Ma lui lo doveva fare. Perché non doveva farlo?

GI: Sì, però lo viene a riferire a lei. E poi lei ci mette sotto anche la notizia del MiG. Cerchi di dare una spiegazione. È lei che scrive.

Tascio: Se lei pensa che la spiegazione che io le devo dare sia che il DC9 stava in rotta di collisione con il MiG23...

GI: No no no, assolutamente. Tentare di dare una spiegazione a un suo scritto, questo è quello che le si chiede.

Tascio: Io vorrei ripetere che sono trascorsi 17 anni. Ho scritto queste cose, come nota di un momento della mia giornata lavorativa che andava dalle 8.00 della mattina alla mezzanotte della sera. Fissavo alcune cose qui ma

non è che queste cose che fissavo le fissavo altrettanto nella mia memoria. Quindi, tentare adesso di dare una spiegazione...capisco che c'è un accostamento che le viene spontaneo fare a lei. Cioè, ho messo assieme il DC9 ed il MiG23: Avevo messo assieme delle cose e quindi probabilmente Notarnicola pensava che tra le due cose ci fosse un nesso. E quindi me lo ha mandato a dire magari pensando che io avrei fatto tesoro di queste sue cose e avrei fatto chissà che cosa...

GI: Quantomeno verificare.

Tascio: Che cosa dovevo verificare?

GI: Se c'erano delle tracce su Ponza. Chi più di lei poteva farlo?

Tascio: Io?

GI: Sì, tramite l'Itav, tramite...

Tascio: Il secondo reparto dello Stato Maggiore non ha titolo.

GI: Non aveva interesse?

Tascio: Ma di che cosa l'interesse?

GI: A cercare di capire, riferire al capo di Stato Maggiore.

Tascio: Ma era Melillo che era il titolare di questa inchiesta che si stava facendo sul DC9.

GI: Però Notarnicola lo manda a lei.

Tascio: Ma Notarnicola aveva rapporti con il mio ufficio.

GI: Lei, se riteneva che non fosse sua competenza, lo riferiva a Melillo.

Tascio: Lo avrò riferito, non lo so. Sicuramente lo avrò fatto.

GI: Perché si facesse un'immediata ricerca se effettivamente c'erano o meno tracce registrate.

Tascio: Ma non dovevo farla io questa ricerca. Non ho nessun mezzo per fare questa ricerca. L'ITAV dipende dal Capo di Stato Maggiore. I comandi di regione dipendono dal Capo di Stato Maggiore. Io mi interessavo della sicurezza, delle situazioni, di tante altre cose, ma non dell'accertamento degli incidenti di volo. E Melillo lo mette bene in chiaro anche nella sua memoria.

GI: Deve tener presente che in effetti sono state trovate queste tracce su Ponza, così come è stato trovato l'ufficiale che si è mosso. Quindi lei scrive delle cose che effettivamente sono esistite. Però lei non si è mosso.

Tascio: Ma non lo so se io mi sono mosso. Io non mi ricordo...

GI: Non ricorda nemmeno l'episodio?

Tascio: Non ricordo l'episodio, quindi come faccio a ricordarmi delle conseguenze?"

Come ben si nota nuovamente l'imputato non ricorda nulla, nè sa dare una spiegazione alle sue annotazioni, quando non rinvia a terzi, come nel

prosegua di questo atto, avviene per Ferracuti, ed implicitamente per il “Presidente libico” che per Tascio è il capo della delegazione libica nella Commissione mista, per Walters e Zeira. (v. interrogatorio Tascio Zeno, GI 04.03.97).

In esito a questa lunga parte dedicata a Clarridge si deve affermare senza bisogno di ulteriori argomentazioni che la caduta del MiG23 non avvenne quel 18 luglio 80. Che non avvenne nemmeno a pochi giorni di distanza da questa data, bensì in un tempo tale da consentire il rinvenimento del relitto, il contatto Tascio-Clarridge, la preparazione e l'esecuzione della missione CIA. Che tali fatti erano a conoscenza del Capo del SIOS; quindi con probabilità di una cerchia di ufficiali di questo 2° Reparto; e con sicurezza di altri componenti dello SMA. Che tali fatti non sono mai stati riferiti ad alcuno, anzi sono stati negati, asserendo che la caduta del velivolo libico era avvenuta il 18 luglio già detto. Questa tesi conferma la complessa serie di evidenze secondo cui quell'evento non si verificò assolutamente quel 18 luglio, ma in data di gran lunga precedente se non coincidente con la data di caduta del DC9 Itavia.

* * * * *

Capitolo V

La Commissione italo – libica.

1. La relazione.

Per effetto di accordi intercorsi tra lo Stato Maggiore dell'Aeronautica e l'Ambasciata della Jamahirija Araba Popolare Socialista di Libia, - come s'apprende da un messaggio dello stesso SMA, firmato "d'ordine il capo del 3° Reparto generale Melillo", al Gabinetto del Ministero della Difesa, messaggio datato 24 luglio 80 -, a pochissimi giorni dal rinvenimento dell'aereo fu costituita una Commissione d'indagine mista sull'incidente, cioè di militari italiani e libici. Per parte italiana il colonnello Sandro Ferracuti, del 36° Stormo, in qualità di presidente; il tenente colonnello pilota Enzo Somaini di Stataereo; il tenente colonnello Alberto Grassini di Aerispelog, sostituito l'indomani dal maggiore Massimo

Magistrelli, Capo Sezione degli Affari Giuridici e funzionario del 5° ufficio del 5° Reparto dello SMA; il colonnello CSA Ferdinando Monesi, di Ricercaereo; il capitano pilota Pasquale Preziosa del 36° Aerostormo; il capitano del Genio Aeronautico Claudio Scura. Membri libici: il tenente colonnello Mahmud Eltuhami, esperto tecnico; il tenente colonnello pilota Ashur Murik, esperto tecnico; il maggiore Faez Abdul Baki, esperto tecnico, il capitano ingegnere Abdul Gialil El Warfalli, esperto tecnico.

Alla Commissione fu affidato il compito di stabilire le cause che avevano determinato l'incidente "in aderenza alla normativa nazionale applicabile". La Commissione effettuò la prima riunione e il sopralluogo nella zona dell'incidente lo stesso 24 luglio, data del telegramma. Tenne riunioni il 25, 26, 28, 29, 30, 31 luglio, il 1°, 20, 21 e 22 agosto. A conclusione redasse relazione dal titolo "Documentazione Tecnico Formale. Incivolo velivolo libico MiG23 MS. 18 luglio 1980 - Cap. Pil. Ezzeden Khalil. Timpa delle Megere presso Castelsilano (CZ)", in due volumi, sottoscritti da tutti i membri italiani e da un solo membro libico, il capo delegazione, Mahmoud El Tuhami.

Un primo capitolo è dedicato ai "fatti". In esso si susseguono una descrizione succinta dell'incidente; la descrizione del volo - 1. programmazione, 2. pianificazione, 3. esecuzione, 4. fase precedente il primo inconveniente. 5. fase successiva al primo inconveniente fino all'incidente, 6. avvenimenti che seguirono l'incidente -; le condizioni meteorologiche ed ambientali; l'assistenza fornita all'aeromobile - 1. assistenza disponibile ed efficiente, 2. assistenza utilizzabile, 3. allertamento ed intervento del soccorso -; le comunicazioni e loro funzionamento, i danni prodotti al suolo.

Il capitolo successivo è dedicato all'"analisi dei fatti". In esso vi sono paragrafi concernenti: a. informazioni sull'aeromobile - velivolo, motore, precedenti del velivolo e del motore -; b. l'esame del materiale di volo - ubicazione del relitto e tracce al suolo, deduzioni, condizioni del relitto -; c. dichiarazioni testimoniali - relazione dell'ufficio Operazioni della base aerea di Benina, relazione del servizio di contatto del traffico aereo, relazione del pilota gregario, relazione del servizio di controllo del traffico aereo italiano, testimonianze, considerazioni -; d. l'equipaggiamento antincendio; e. informazioni sull'equipaggio - precedenti professionali e qualifiche, carattere ed abitudine di vita, condotta di vita nelle 24 ore di vita precedenti, precedenti sanitari, necroscopico e risultanze -; f. esame della condotta di volo.

L'ultimo capitolo contiene le conclusioni. Dapprima la sintesi degli elementi essenziali che si riportano integralmente:

- “1) Il pilota ed il velivolo erano idonei al volo.
- 2) Il volo, regolarmente programmato dall’ufficio OPS di Base, è stato correttamente pianificato dal pilota.
- 3) Le ottime condizioni meteorologiche sull’intera area, la funzionalità sia delle radio e radar assistenze che dei sistemi di comunicazione, la presenza di un gregario consapevole della situazione anomala, portano ad escludere la possibilità di un errore di navigazione.
- 4) La condotta del volo è stata aderente a quanto programmato, nella sua fase iniziale. Successivamente, si evidenzia un comportamento del pilota via via più anomalo, non in accordo a quanto pianificato ed incoerente, culminato in uno stato di assenza totale di azioni e reazioni a stimoli esterni.
- 5) Il velivolo, lasciato il territorio libico su rotta 330° circa, è entrato nello spazio aereo italiano, senza contattarne gli Enti di controllo, impattando successivamente al suolo con prua intorno Nord, bassa velocità e basso angolo d’impatto. L’incidente causava la morte del pilota e danni di limitata entità alle colture. L’orario dell’impatto può essere fissato, con qualche incertezza, in un’ora non anteriore alle 11.14.
- 6) La caduta del velivolo è da attribuire allo spegnimento del motore, avvenuto in alta quota e causato dall’esaurimento del combustibile.
- 7) La configurazione “clean” del velivolo e l’avvenuto “flame out” fanno escludere ogni ipotesi di volo intenzionalmente pianificato fino all’area dell’incidente, con successivo rientro.
- 8) Dalla configurazione del velivolo al momento dell’impatto si può escludere un tentativo di atterraggio fuori campo.
- 9) Da un esame del seggiolino e del tettuccio eiettabili sembra sia da escludere l’ipotesi di un tentativo di lancio.
- 10) Dai risultati dell’autopsia la causa del decesso del pilota è da attribuire all’impatto con il suolo. È escluso il decesso in volo. Non è stato possibile ricavare elementi che portino ad ipotizzare o ad escludere con certezza problemi fisiopsichici insorti durante il volo.
- 11) Gli esami di laboratorio effettuati su parti dell’impianto ossigeno, stante lo stato dei reperti disponibili, non hanno fornito indicazioni di rilievo”.

Seguono le ipotesi possibili. In primo luogo l’affermazione che i motivi che hanno portato il velivolo così lontano dalla propria base - ferma restando la causa ultima dell’incidente e cioè lo spegnimento del motore per esaurimento del carburante - oltre la sua autonomia massima, su una rotta non programmata, non possono essere stabiliti con certezza. Tuttavia, continuano gli italiani e i libici, una serie di circostanze, quali il comportamento anormale e non aderente alla pianificazione, tenuto dal pilota durante il volo prima dell’ultimo rapporto, la mancanza di evidenze di

azioni compiute nella successiva fase di volo, la mancanza di tentativi di entrare in contatto con enti ATC italiani, la mancanza di tentativi di atterraggio fuori campo e di lancio dopo il flame out, inducono ad ipotizzare uno stato di progressiva perdita di coscienza da parte del pilota, attribuibile a fattori fisio-patologici, non ulteriormente precisabili, stanti gli esiti dell'autopsia e delle analisi di laboratorio effettuate. La Commissione procede infine alla ricostruzione completa della successione degli eventi sulla base degli elementi certi e delle ipotesi formulate e alla identificazione dei "fattori causali"

"Il pilota decollato per una normale esercitazione ad alta quota; sul punto di riporto "A" ha mostrato i primi segni di comportamento anomalo, perdendo una grande quantità di quota inspiegabilmente; è, quindi risalito ed ha proseguito la navigazione fino al punto "B" dove si è verificato il secondo inconveniente (nuova perdita di quota, anche se di entità minore della precedente).

Dopo questo, nei 5' di navigazione verso il successivo punto "C" il pilota ha mostrato altri inconvenienti, quali navigazione scorretta ed alternanza di risposte corrette e risposte incoerenti alle chiamate radio, culminate nel silenzio e nell'inserimento dell'autopilota.

Il pilota successivamente non è più intervenuto sui comandi e non ha più risposto alle chiamate radio mentre l'autopilota ha mantenuto il velivolo alla quota selezionata inizialmente.

La registrazione del volo sul "flight recorder" si arresta dopo 80' dal decollo.

Il passaggio dell'ultima parte della pellicola mostra il motore spento alla quota di 10km.

Successivamente il velivolo ha perso quota e velocità fino all'impatto (tale fase non è registrata sul "flight recorder").

Il fattore cui, con ogni probabilità, va ascritta la causa prima dell'incidente in oggetto è la progressiva perdita di coscienza da parte del pilota.

Tale perdita di coscienza può essere genericamente attribuita ad una azione patologica di natura non meglio precisabile.

Il "flame-out" e la conseguente caduta del velivolo sono stati naturalmente causati dall'esaurimento del combustibile, al termine dell'autonomia di volo".

Il presidente della Commissione, il generale Ferracuti, esaminato ha dichiarato di aver desunto l'ipotesi di rotta del MiG dalle dichiarazioni dei libici e dalle registrazioni del Flight Recorder. Secondo Ferracuti questa apparecchiatura sarebbe stata esaminata, dopo essere stata estratta dal

velivolo, presso i laboratori del Reparto Sperimentale di volo a Pratica di Mare verso la fine di luglio. Da questo esame sarebbero stati desunti i parametri di volo per circa 80 minuti; in seguito il trascinamento era apparso interrotto per una durata di tempo non potuta determinare; quindi dopo la ripresa del trascinamento ci sarebbero stati dati attendibili per una decina di secondi; infine dati senza attendibilità per la deformazione della pellicola a causa di errato trascinamento. Nel Flight Recorder non erano registrati nè i dati di prua nè la data di registrazione. I libici non sarebbero stati presenti alla interpretazione dei dati del Flight Recorder; avrebbero però fornito informazioni per interpretare correttamente o confermare l'interpretazione dei dati.

I libici avevano portato le registrazioni radio, ma non i nastri bensì solo il testo trascritto con più omissioni definite "restricted operational data".

L'impatto del velivolo sarebbe avvenuto "di muso". Non era stato possibile accertare il punto esatto, ma comunque a monte dei vari tronconi. La prua al momento dell'impatto era circa Nord.

Il velivolo, sempre secondo Ferracuti, non aveva serbatoi, nè recava evidenza di sganciamento di serbatoi. Sulla parte mobile delle ali non c'erano pylon, nè evidenza di eiezioni. Sulla parte fissa v'era soltanto il pylon dry per armamento, bomba o missile; in questa configurazione sarebbero stati necessari anche i launcher, nel caso in questione però assenti. Sulla fusoliera poi c'erano parti dei due pylon laterali, anch'essi dry, e del pylon centrale, wet, ma senza traccia di serbatoio o di una sua eiezione in volo.

Al momento in cui la Commissione operava tutte le parti sarebbero state in loco, ad eccezione di quelle più importanti come il già detto Flight Recorder, la maschera e il regolatore di ossigeno, il seggiolino ed altre (v. esame Ferracuti Sandro, GI 03.10.90).

A maggiore specificazione il Ferracuti in un successivo esame ha precisato che la traiettoria del MiG era stata dedotta dalla disposizione dei rottami del velivolo, dall'orientamento del canale della Timpa delle Magare, dalle testimonianze, da un indicatore di prua recuperato tra i rottami. Ma non solo; si tenne conto anche delle indicazioni fornite dai libici, secondo le cui dichiarazioni quando l'aereo "andò in pilota automatico" aveva rotta 330° fino alla scomparsa dagli schermi radar, e secondo la cui documentazione radar appariva una rotta a poco meno di 340°.

Ai libici non furono mosse contestazioni sull'orario - secondo la loro versione, ed in particolare secondo il loro orario di decollo, l'incidente era avvenuto alle 11.14; secondo i nostri testimoni sarebbe avvenuto tra le 10.30

e le 11.00 -; sul fatto che era avvenuto di venerdì e quindi di giorno festivo; che quel 18 luglio 1980 cadeva di Ramadan; che potesse trattarsi di fuga, - ipotesi solo “adombrata” da parte italiana, secondo Ferracuti -; sui mancati allertamenti delle Fir di Malta e di Roma; sul carburante del gregario, in quantità di gran lunga inferiore a quella di cui avrebbe disposto il nostro, che secondo gli italiani, e ovviamente i libici, aveva i serbatoi colmi con 5200kg di carburante (ma ai piloti delle basi sul Mediterraneo se ne concedevano molte meno, proprio per evitare le tentazioni); sulla possibilità che la ricostruzione dei dati del FDR fosse stata effettuata sulla base delle consultazioni dell’FDR del gregario. Erano state contestate soltanto la mancata intercettazione e la mancata consegna delle registrazioni TBT e bordo/bordo - su cui i libici opposero il segreto per di sicurezza. In vero, conclude Ferracuti, “per ragioni di opportunità non era stato possibile mettere in dubbio la veridicità di ciò che ci veniva prospettato ... le finalità della Commissione italo-libica erano esclusivamente quelle di accertare le modalità del sinistro per scopo di prevenzione. Di conseguenza, in quella sede, noi non eravamo tenuti ad accertare ciò che veniva affermato dai libici, in quanto principali interessati”.

Ferracuti ha dichiarato infine di non essere a conoscenza del documento, di cui s’è già detto “Considerazioni sulla tesi libica”, apparentemente finalizzato ad uso interno della Commissione, pur riconoscendo che alcune delle questioni prospettate nel “memorandum” coincidono con dubbi insorti all’interno della parte italiana di quella Commissione. Esclude pressioni sia per chiudere con celerità l’affare, sia per chiuderlo secondo determinate modalità (v. esame Ferracuti Sandro, GI 14.11.90).

In effetti tali conclusioni del Ferracuti contrastano con quanto detto prima. Non era stato possibile fare contestazioni; per ragioni di opportunità non era stato possibile mettere in dubbio la veridicità delle parole dei libici; non si potevano verificare le affermazioni dei libici. L’“affiatamento” era totale. Non v’era alcun bisogno di pressioni. Ovvero ve ne erano state tante, e Ferracuti non vuole confessarlo o peggio ancora non se n’è accorto, che l’adesione al volere dei Libici è stata completa.

È stato sentito poi della Commissione il tenente colonnello Preziosa, componente come membro di sicurezza volo e come tale abilitato ad investigare su incidenti. Egli avrebbe dovuto determinare in tale veste le cause della caduta del velivolo.

Egli ricorda che fu stabilita come causa l’esaurimento del carburante e quindi il flame-out o spegnimento del motore dell’aeromobile. Precisa quindi che questo velivolo ha serbatoi interni contenenti 5200 chilogrammi di

carburante. Con tale quantità e in funzione della velocità e della quota fu ritenuta ragionevole una durata massima di volo di 90 minuti e quindi a una velocità di .95, come s'era dedotta dall'FDR, la distanza che poteva essere percorsa da quel velivolo sino all'esaurimento del carburante era di 800 miglia.

Il velivolo non aveva serbatoi subalari esterni. C'erano i travetti, ma non c'erano evidenze che i travetti fossero allestiti per il trasporto dei carichi. L'impatto era avvenuto "di muso". La parte anteriore aveva urtato in un determinato punto del costone, rilevato a vista. Quindi l'aereo s'era diviso in più parti scivolato a valle, giacchè nel punto di impatto la pendenza era sul 40%. La parte posteriore, quella del motore, era intatta. Il motore in particolare non presentava danni rotazionali, segno che era già fermo al momento dell'urto.

C'erano, sia sul velivolo che sul cono di caduta, tracce modeste d'incendio, tipiche di velivolo senza carburante. Qualche traccia su una parte di un'ala; solo uno dei due pneumatici principali s'era incendiato. Anche le sterpaglie circostanti erano bruciate limitatamente (v. esame Preziosa Pasquale, GI 03.10.90).

È stato sentito quindi il colonnello Somaini del SIOS Aeronautica, pure egli componente della Commissione mista come esperto Intelligence. Ha riferito che il Flight Data Recorder fu esaminato a Pratica di Mare. Non ricorda però alcuna circostanza di rilievo. Non ricorda se questo Recorder registrasse i dati di prua, nè ricorda se riportasse la data. Non ricorda se all'esame fossero presenti o meno i libici. Non ricorda se furono compilati verbali di consegna e di altre operazioni a Pratica di Mare. Non ricorda di aver visto una relazione scritta nè se furono compilati verbali delle sedute della Commissione.

Ricorda soltanto di aver visto la pellicola; cioè la "strisciata", e ritiene che i risultati dello sviluppo siano stati portati in Commissione dal capitano Scura.

Non sa se il FDR sia stato restituito ai libici. Costoro erano interessati al cannone che in un primo tempo non si trovava, ma che poi fu rinvenuto conficcato nel terreno. Ricorda che l'aereo aveva un solo travetto, forse sull'ala sinistra, ma che mancava la parte di congiunzione tra tale elemento e il sistema d'armamento.

La lingua concordata per i lavori della Commissione doveva essere l'inglese, ma nel corso dei lavori in considerazione del fatto che i libici comprendevano bene l'italiano, mentre non tutti gli italiani capivano bene l'inglese, si usarono entrambe, l'italiano e l'inglese (v. esame Somaini Enzo, GI 03.10.90).

Della Commissione è stato escusso anche il colonnello Monesi che ha riferito circostanze d'interesse sul pilota. Egli non ha mai esaminato la salma di costui, giacchè quando ha compiuto i sopralluoghi nella zona di caduta del MiG la salma era già stata traslata. Aveva appreso che era stata certamente tumulata, quindi in un momento successivo riportata alla luce per essere sottoposta ad autopsia ed infine restituita alla Libia con tutti gli onori.

Durante i lavori aveva preso visione di un pacchetto di fotografie a colori del cadavere, fotografie scattate, ritiene, dai Carabinieri. Sempre nel corso dei lavori aveva appreso dai libici che quel pilota aveva compiuto una esercitazione la mattina di mezz'ora - quaranta minuti. Era stato poi visitato da un medico jugoslavo che lo aveva trovato in condizioni idonee al volo. Infine s'era levato per il volo in questione, in cui sarebbe rimasto vittima di un "malore".

Non ricorda però se i libici parlarono della colazione del pilota. I piloti, riferisce, devono fare un'abbondante colazione prima dei voli, una colazione cioè di tipo anglo-sassone, giacchè un pasto del genere al mattino aiuta a sopportare meglio le accelerazioni da volo, l'affaticamento con conseguente ipoglicemia, il mal d'aria (v. esame Monesi Ferdinando, GI 03.10.90).

Infine il maggiore Scura, sentito più volte, giacchè in quella Commissione egli ebbe, come membro tecnico, incarico di rilievo, quello cioè di decodificare le tracce dell'FDR del velivolo libico. Le sue dichiarazioni sono di rilievo al pari della sua funzione nell'ambito della Commissione. Vale perciò la pena di riportarle quasi integralmente.

L'operazione di decodificazione, innanzi tutto, fu compiuta presso il Reparto Sperimentale di Volo di Pratica di Mare - si ricordi che le sedute della Commissione, a parte i sopralluoghi, si tenevano nel Palazzo Aeronautica. Personalmente il teste ha smontato l'FDR dal pannello situato sulla deriva del velivolo; personalmente l'ha portato a Pratica di Mare; con l'ausilio di personale tecnico ha provveduto a svilupparlo.

Si trattava di una pellicola commerciale. Su di essa c'erano i parametri caratteristici del volo, come quota, velocità, numero di giri del compressore del motore, il fattore di carico verticale, più una serie di eventi on/off e cioè inserito/disinserito.

Durante le operazioni di sviluppo i libici non erano presenti. Lo sviluppo fu portato in Commissione e in quella sede con l'ausilio delle informazioni fornite dai membri libici, si poté quantificare i parametri. La prua non era tra i parametri, così come non v'era supporto che consentisse di inserire il parametro della data.

A contestazione del fatto che dalle registrazioni di volo risulta che i parametri registrati di continuo siano cinque più quello on/off, mentre egli ne ha enunciati solo quattro - quota, velocità, numero di giri del compressore del motore, fattore di carico verticale - egli risponde che ad ogni traccia, con l'aiuto dei libici, fu attribuito un parametro, poi quantificato. Non fu però redatto alcun verbale, nè relazioni, in cui fossero state riportate le attribuzioni dei parametri alle singole tracce. Non ricorda nemmeno se trascrisse le tarature fornite dai libici. Ricorda comunque che il quinto parametro fu identificato. Invitato dal PM a riferire quale potesse essere stato questo quinto parametro, se non la prua, testualmente: “mi viene in mente, ad esempio quello di accelerazione orizzontale”.

Questo sviluppo venne compiuto subito dopo che i libici avevano portato le tarature. Invece le trascrizioni delle comunicazioni radio sono state effettuate in un momento successivo, qualche giorno dopo che avevano avuto modo di prendere visione dello sviluppo del FDR. Le registrazioni, in arabo, furono ascoltate e via via tradotte dai libici. Non ricorda però come costoro si comportarono dinanzi alle parti che furono coperte da segreto. Lo Scura non aveva mai visto il dattiloscritto delle trascrizioni, bensì solo delle manoscritture (v. esame Scura Claudio, GI 03.10.90).

Il teste produce in un successivo esame le tarature dei parametri fornite dai libici. Si nota così che le tarature sono quattro e cioè quelle relative alla velocità, alla quota, ai giri del compressore del motore e al fattore di carico. Manca la quinta taratura.

Scura esibisce anche un rapporto di analisi nel quale egli riferisce sull'esame di due “reports” sul filmato del Flight Recorder, reperto con ogni probabilità proveniente da Aeronautiche o Servizi di altri Paesi.

Il primo “report”, sebbene esprimesse i risultati di un esame parziale, mostrava un contenuto in accordo con quanto riportato nella relazione finale sull'incidente. E cioè in particolare che: “1. l'inserimento del “Flight Recorder” e l'inizio della registrazione era avvenuto con velivolo al suolo; ove era registrato l'avviamento motore, il rullaggio e il decollo; 2. dopo il decollo, prima del “crash”, il velivolo aveva inizialmente manovrato usando il post-bruciatore diverse volte e successivamente aveva proseguito il volo in condizioni stabilizzate di crociera; 3. il film prima della sua fine si era arrestato per un tempo lungo non ben quantizzabile; 4. il film era terminato in volo prima del “crash” e quindi tale fase di volo non era stata registrata.”

Il secondo “report”, senza numero nè data, era invece incompleto, giacchè ne era riprodotto solo il punto 4. Si concordava sull'interpretazione dei risultati di cui ai punti 4A e 4B, mentre si dissentiva sulla conclusioni dei restanti punti, 4C, 4D e 4E. In questi punti infatti si asseriva che: 1. la

registrazione del film era iniziata ad un certo punto del volo non ben definibile (4C(1)) ed i primi dati disponibili indicavano il velivolo in volo a bassa quota e ad alta velocità (punto 4D (1)); la fase di volo relativa all'impatto era registrata e prima del "crash" le condizioni di volo erano regime motore massimo e velocità bassa vicina alle condizioni di stallo (punti 4E(1), (B), (C) e (D)).

L'erronea analisi della pellicola, secondo Scura, e le relative conclusioni non corrette potrebbero essere giustificate solo nel caso che l'esame della pellicola fosse stato effettuato in senso contrario al reale svolgimento del volo. Ciò avrebbe portato a "non identificare" l'esatta fase di volo alla quale era iniziata la registrazione dei parametri e a scambiare come "crash" la fase di decollo, il che avrebbe condotto alla condizione limite che il "Flight Recorder" avesse funzionato ancora dopo il "crash" per un tempo corrispondente, nella corretta interpretazione, al rullaggio e al decollo (v. allegato all'esame di Scura Claudio, GI 13.10.90).

Esaminato per una terza volta con l'assistenza dei periti d'ufficio, Scura ha riferito i seguenti particolari. Il parametro dei giri, nel filmato in questione, è in basso e diviene tratteggiato allorché s'inserisce l'autopilota. Nelle fotografie manca la parte superiore tratteggiata che rappresenta la linea di riferimento. Nelle linee di registrazione sono presenti dei marker di identificazione secondo un codice particolare indicato nella relazione. L'originale del rotolino era stato inviato al SIOS e non era più disponibile agli atti. Egli aveva lavorato su una copia a contatto non più disponibile agli atti. Le tarature di "NX" e "delta e" al tempo delle analisi, non furono prese in considerazione.

Non ricorda se furono richieste ai libici i dati relativi al peso iniziale del velivolo. Il carburante imbarcato risultava 5200 galloni, sempre a detta dei libici. Non sa dare una risposta sulla divergenza nell'orario di decollo, quale risulta dalle comunicazioni audio Benina Twr e Nemer - ore 9.44 - e dal documento - ore 9.54.

Non sa dare una spiegazione, perché non esperto di navigazione, sulla ipotizzata variazione di rotta del velivolo dall'ultimo punto di rilevamento radar libico al punto di impatto. Ricorda che un calcolo sul punto di flame-out fu compiuto, ma non ne ricorda i risultati. Il calcolo non fu riportato nella relazione. Si stimò tecnicamente possibile che il velivolo arrivasse sul luogo dell'incidente in volo planato. Non fu però posizionato geograficamente il punto di flame-out. Dall'esame del Flight Recorder aveva potuto dedurre che il motore fosse spento e girasse a velocità di "windmilling", e che fosse rimasta inserita la funzione di "trim" (sforzo di barra nullo). Non ricorda i dati relativi alla efficienza dell'aereo in planato, pure calcolati. Sulla quantità

di carburante non riteneva che fosse superiore a quella del gregario (v. esame Scura Claudio, GI 14.01.91).

Nella Commissione fu inserito anche il maggiore Magistrelli in sostituzione del tenente colonnello Grassini. Magistrelli era capo-sezione degli Affari Giuridici e funzionario del 5° ufficio del 5° Reparto dello SMA. Non aveva perciò alcuna competenza necessaria in quella inchiesta. Anche lui non ha mai compreso la ragione per cui fu designato in quella Commissione. Partecipò alle sedute “in maniera passiva e discontinua”. Alla fine dei lavori il presidente Ferracuti gli chiese un parere su eventuali responsabilità penali e civili del pilota libico. Compilò una relazione, che però, probabilmente, non fu presa in alcuna considerazione, al punto tale che non fu nemmeno allegata agli atti (v. esame Magistrelli Massimo, GI 16.11.93).

2. Il venerdì e il Ramadan mussulmani.

Oltre quanto già rilevato, i risultati della Relazione di questa Commissione apparivano, in alcune delle risultanze principali, anche per altri versi poco credibili.

In primo luogo sul fatto che quel giorno, il 18 luglio venerdì, si potessero tenere esercitazioni in Paese mussulmano. Questo fatto che qualunque buon conoscitore di regole e costumi islamici non porrebbe mai in dubbio, è accettato senza alcuna contestazione dalla parte italiana. Ma v'è di più: sono stati sentiti molti piloti dell'ALI, la società che addestrava i militari dell'Aeronautica Militare libica. Tutti hanno confermato che il venerdì ogni attività sui campi di aviazione in Libia era sospesa. Il venerdì è, per la locale religione, giorno festivo e quindi è di rigore la sospensione di ogni attività, in particolare l'attività di addestramento. (v. rapporto DCPD 224/7606, 21.05.91).

Altra circostanza - ove si fosse riusciti a superare, ma non s'immagina come, questa rigorosissima regola religiosa - che rendeva del tutto incredibile quel volo era l'orario in cui esso sarebbe avvenuto. La parte italiana accetta come orario di decollo addirittura qualche minuto alle 10 locali (per l'esattezza h.09.54L). Non si riesce a comprendere, e l'esperienza dei piloti ALI conferma anche questa circostanza, come fossero possibili attività a quell'ora, in cui la temperatura raggiunge dei livelli così alti da impedire in pratica qualsiasi attività umana. E in effetti quei piloti

italiani che avevano lavorato in Libia hanno attestato che l'attività aviatoria si svolgeva di mattino presto o al tramonto.

Non solo: quell'anno il Ramadan copriva proprio quel periodo, cioè quel 18 luglio cadeva nel Ramadan. E durante il Ramadan le capacità fisiche e psichiche, per l'obbligo del totale digiuno, decadono ai minimi. In quel periodo - è sempre l'esperienza dei nostri piloti istruttori in Libia che testimonia le particolari condizioni dei mussulmani in quel tempo - l'attività di addestramento si riduce di molto. In effetti i piloti devono osservare precise regole di alimentazione; tra cui quelle di assumere, come s'è detto, una abbondante colazione di tipo anglosassone al mattino per sopportare accelerazioni, affaticamento e mal d'aria. I piloti, in effetti nel Ramadan, si presentano in condizioni fisiche sommamente menomate per il digiuno. Al punto tale che probabilmente, almeno per gli allievi che operano nel pomeriggio, vi sono deroghe al divieto d'ingestione dei liquidi, perché altrimenti alle temperature della Libia non sarebbe assolutamente possibile operare.

Già la domenica appare sacrosanta per gli Occidentali; immaginiamo il venerdì per gli Islamici. Di conseguenza quella esercitazione appare del tutto inattendibile. A quell'ora, di venerdì, nel Ramadan. Non era assolutamente possibile, per ragioni di clima e di religione. Solo chi non ha esperienza di Paesi musulmani poteva crederci. Non si riesce a capire come vi abbia potuto credere la parte italiana di quella Commissione mista. A meno che, come da più parti risulta, dovesse crederci.

* * * * *

Capitolo VI
Il recupero del relitto.

1. L'intervento della FIAT.

Come già visto la FIAT ebbe anch'essa ad interessarsi del recupero del MiG23. Era l'epoca in cui la Libia possedeva un rilevante pacchetto azionario dell'impresa torinese. Nell'agosto dell'80 il responsabile dell'attività internazionale di questa impresa, successore proprio in quel mese di Romiti alla presidenza del "Comitato mezzi e sistemi per la difesa", tal Pignatelli Nicolò, accompagnò Romiti dal Direttore del S.I.S.MI Santovito. In questo incontro si parlò tra l'altro della questione del recupero dei rottami di quel velivolo. Esso Pignatelli fu investito della questione tra quella fine d'agosto e la prima decade di settembre da Msellati Rageb, vice governatore della banca nazionale libica e "rappresentante dell'azionariato libico". Questo "senior" - superando il rappresentante libico a Torino, certo Montasseri - richiese che dell'operazione si occupasse la Impresit, azienda FIAT specializzata nelle grandi costruzioni. Pignatelli comunicò la richiesta a Romiti che nulla obiettò; affidò l'incarico all'amministratore delegato dell'Impresit; furono compiuti sopralluogo e previsione dei costi, previsione che superò il mezzo miliardo. Di tutto fu informato Romiti. L'iniziativa però cadde e Pignatelli seppe che l'operazione era stata affidata e portata a termine da un'impresa calabrese. Msellati, che spesso si lamentava della disattenzione della FIAT nei confronti del suo Paese, non tornò più sull'argomento, pur avendo sostenuto che quel recupero era importante per la Libia (v. esame Pignatelli Nicolò, GI 02.12.88).

Altra persona che parla di questi maneggi è l'ex capo-centro S.I.S.MI al Lussemburgo, il professor Francesco Pelaia. Costui fu incaricato dal suo Direttore, cioè dal generale Santovito, di organizzare un incontro con l'amministratore delegato della FIAT Romiti. Egli si adoprò tramite il rappresentante della FIAT a Roma, tal Gaspari già appartenente al S.I.S.MI, e predispose, anche con l'aiuto del capitano Artinghelli della segreteria del Direttore del S.I.S.MI, una colazione al Roof Garden dell'Eden di via Ludovisi. Santovito da parte sua chiese una collaborazione della FIAT ad impiegare sue strutture per fini del Servizio in Paesi dell'allora oltre Cortina. Romiti a sua volta chiese ausilio per il recupero del MiG, riferendo che Gheddafi aveva fatto pressioni in quel senso, addirittura "stava rompendo le

palle” (v. esame Pelaia Francesco, GG.II. Roma e Venezia 30.11.93 - e GI Venezia 10.02.86).

Romiti aveva già riferito ad altro Giudice la sopracitata circostanza. In particolare aveva affermato: “Per quanto concerne l’episodio dell’aereo libico caduto in Sila ricordo le circostanze; evidentemente esponenti libici, nell’ambito del consiglio di amministrazione, - che sono quelli con cui noi intratteniamo rapporti – ci rappresentarono l’esigenza di recuperare un aereo militare caduto in Calabria; ricordo che l’aereo non era stato intercettato dalle apparecchiature specializzate italiane. Ciò appresi dalla stampa, ricordo che i rappresentanti libici ci chiesero all’uopo se noi avevamo delle attrezzature tecniche idonee a recuperare l’aereo militare. Prima di fare un qualunque passo volli consultarmi con il direttore Santovito e pertanto si addivenne all’incontro. Gli dissi che non avevamo le attrezzature adeguate per il prelevamento richiestoci. In sostanza io finii per demandare il problema del prelevamento a Santovito e non so poi come fece.” (v. esame Romiti Cesare, GI Venezia, 18.03.86).

Il medesimo in un promemoria datato 4 aprile 86, inviato al GI di Venezia, forniva anche le date degli incontri con Santovito: 30 luglio e 27 agosto 80.

2. L’affidamento alla ditta.

I libici considerata la situazione - FIAT che propende per la costruzione di una teleferica, che avrebbe comportato tempi lunghi; Santovito che proponeva una gru che non si trovava - affidano l’incarico all’Elifriuli, che può impiegare per il trasferimento dei pezzi un suo elicottero. Un tecnico di questa impresa incaricato del sopralluogo, si reca a Castelsilano proprio il giorno del rilascio dell’autorizzazione - probabilmente quella nota di nulla osta della Procura della Repubblica - ed avvia i preparativi per le operazioni. Proprio durante il sopralluogo questo tecnico, Vogrig Fabiano, incontra un pastore abitante in una casupola nei pressi - ma nessuna PG lo ha mai individuato, nè prima nè dopo - che dà una nuova versione della caduta. Il fatto sarebbe avvenuto tra il 28 e il 29 giugno. L’aereo precipitando avrebbe dapprima toccato il terreno con la parte inferiore della coda e poi avrebbe percorso “scivolando sul terreno” alcune centinaia di metri prima di arrestarsi. Il pilota sarebbe stato sbalzato fuori dell’abitacolo al momento del primo urto, e quindi si sarebbe dovuto trovare a diverse centinaia di metri dal relitto. Ma aldilà di questa storia il 4

settembre allorché si stanno coordinando i preparativi per la partenza, il figlio del titolare dell'Elifriuli, Coloatto Marco, riceve, nella sede amministrativa della società a Grado di Gorizia, una telefonata anonima a voce maschile e accento meridionale. L'ignoto interlocutore chiedeva di non effettuare il recupero, sotto minaccia di abbattere sulla verticale della Calabria gli elicotteri della società, operante all'epoca sugli aeroporti di Foggia e Catania per il controllo della costruzione di un metanodotto della SNAM.

Il pomeriggio di quello stesso giorno arrivava una seconda telefonata, questa volta nella sede operativa della società a Cividale del Friuli. Sempre una voce maschile con accento meridionale questa volta minacciava l'abbattimento degli elicotteri dell'Elifriuli, che si trovavano nei due aeroporti sopra menzionati con modalità imprecisate. Quello stesso giorno il titolare della ditta rinuncia al recupero (v. esame Coloatto Luigi, PG 15.01.91).

Il suo posto viene preso, come era prevedibile, da una ditta del posto in palese odore di mafia. Si tratta della ditta dei fratelli Argento, Alfredo e Francesco, il primo già pregiudicato.

Costui ha narrato di non aver partecipato ad alcuna gara d'appalto, ma di essere stato contattato da un individuo di nazionalità italiana, che qualificatosi come esponente dell'Ambasciata libica in Italia gli aveva proposto di rimuovere e trasportare presso l'aeroporto di Ciampino i relitti di un aereo militare libico caduto in località Castelsilano. Aveva compiuto un sopralluogo con due sedicenti ufficiali libici e un colonnello dell'Aeronautica Militare. L'indomani o al massimo due giorni dopo, aveva provveduto al recupero di tutti i rottami "anche i più insignificanti, come bulloni e minimi frammenti" - ma quanto valore avesse questa sua affermazione, emerse al tempo dell'ispezione dei luoghi compiuta da questo ufficio, che portò al rinvenimento di tante parti dell'aereo ancora in zona; nde. S'era avvalso, continua l'Argento, d'una dozzina d'operai della zona, d'una ruspa di tal Lapez di Cerenzia, di autocarri di una ditta di S.Giovanni in Fiore. Tutte le operazioni erano state fotografate e filmate, e ad esse avevano presenziato alcuni arabi (sicuramente i sedicenti libici), un colonnello dell'AM e il comandante della Compagnia CC. di Cirò Marina. In zona era parcheggiata un'autovettura di grossa cilindrata con targa straniera, che non aveva saputo identificare. Non aveva notato fori nei rottami. Aveva percepito 30 milioni come corrispettivo dell'opera. (v. esame Argento Alfredo, PG 08.01.91, nel corso dell'esecuzione del decreto di sequestro 07.01.91).

Escussi coloro che avevano partecipato a queste operazioni, hanno sostanzialmente confermato questo svolgimento dei lavori. Nessuno ha notato fori sui rottami. Uno degli operai ha visto tra i rottami una mitragliatrice di marca sovietica a canna unica (v. esame Frontera Francesco, PG 10.01.91). Un altro invece ha visto una mitraglia a due canne, una delle quali contorta (v. esame Greco Giuseppe, PG 10.01.91).

Il decreto di sequestro della documentazione relativa presso gli Argento e presso il loro commercialista non sortiva effetto, giacchè come dichiarato da quest'ultimo quei documenti, essendosi la ditta Argento avvalsa del condono di cui alla legge 516 del 7.08.82, come tutta la documentazione sino al 31.12.82, erano stati distrutti (v. esame Scalise Carmelino, PG 09.01.91).

La persona "di nazionalità italiana qualificatasi come esponente dell'Ambasciata di Libia" è stata identificata in Paris Elio, dottore, nato a Roma ma residente a Tripoli. Costui ha dichiarato di essere consulente economico legale per il mondo arabo, di intrattenere rapporti di tipo professionale con l'Ambasciata di Libia in Roma, e di essere stato incaricato dall'Ambasciatore Ammar Dow El Tagazi (che verrà ucciso a Roma all'uscita della sua abitazione il 12 gennaio 84) di "verificare la possibilità di recupero di quei rottami". Tale richiesta gli era stata formulata perché El Tagazi stimava esosa, la somma richiesta dalla Corea Impex - società legata alla Elifriuli di cui sopra e cioè 500 milioni di lire. Tramite certo geometra Macrì di Lamezia Terme era stato introdotto presso gli Argento. Aveva condotto sul luogo anche esperti in fotografia, perché effettuassero riprese e fotografie, come era stato richiesto dai libici, ma ciò gli fu impedito dall'ufficiale AM (v. esame Paris Elio, PG 18.01.91).

Esaminato nuovamente il Paris ha aggiunto che i pezzi furono trasportati lungo un vecchio sentiero, in terra battuta e abbandonato da tempo, da una ruspa degli Argento. Con questa ruspa le varie parti del velivolo furono fatte a pezzi secondo le disposizioni di un ufficiale libico, tal Mohamed di stanza all'aeroporto di Benina di Bengasi. Caricati su camion erano stati poi trasportati a Ciampino e messi in un contenitore già predisposto. In questo contenitore erano stati messi secondo le disposizioni del colonnello Somaini altri pezzi, conservati in una stanza chiusa a chiave e vigilata da un aviere. Si trattava di un seggiolino, di uno stivale e altri pezzi di piccole dimensioni. Ha aggiunto, il Paris, a precisazione del precedente verbale, che certo Papaleo Ettore aveva compiuto alcune video registrazioni sino a quando era stato interrotto dal colonnello Somaini. Ha ricordato che in quelle registrazioni appariva il figlio di nove anni, condotto sul luogo, il quale a un certo punto dice al Papaleo "Ettore, Ettore, il colonnello non

vuole". Quel nastro comunque non era stato preso dall'ufficiale italiano. Era stato preso da esso Paris e consegnato di lì a qualche giorno, a Roma al console di Libia Mohamed el Misdrati.

Macrì identificato ha confermato le dichiarazioni del Paris sull'introduzione dei libici presso i calabresi, ma lo ha contraddetto sulle riprese. Il tecnico - egli afferma - era stato portato da fuori, probabilmente da Roma, e al termine delle operazioni di recupero aveva chiesto un compenso di 7 milioni (v. esame Macrì Santo Giuseppe, PG 09.01.91).

Anche il tecnico è stato identificato. Si tratta di Papaleo Ettore, da Roma e cineoperatore. Era stato contattato, ha riferito, nell'estate 80 dal dottor Paris. Sul luogo del disastro aveva filmato, con una telecamera VHS, presa a noleggio a Roma, i resti del velivolo per circa 10 minuti. Al termine delle riprese la cassetta fu immediatamente ritirata da persona che non ricorda. Egli non la vide né la duplicò. Chiese ed ottenne 300.000 lire. Aveva effettuato riprese prima dell'inizio delle operazioni di recupero e non aveva notato fori sui rottami (v. esame Papaleo Ettore, PG 28.01.91).

Come si nota una nuova serie di contraddizioni di rilievo.

D'altronde anche i libici, con probabilità quando non erano controllati, scattavano fotografie come ricorda uno degli operai (v. esame Adriatici Gaspare, 10.01.91).

Che i libici avessero proceduto a riprese fotografiche e cinematografiche è confermato almeno per il periodo della Commissione di inchiesta dal noto Inzolia, il quale per l'occasione aveva ricevuto compiti di polizia militare e in tale veste doveva controllare le riprese e farsi consegnare i rollini e i caricatori delle apparecchiature di ripresa degli operatori che lavoravano, mentre la Commissione operava sui relitti, proprio presso di lui. Rollini e caricatori che poi, secondo gli accordi intercorsi tra Italia e Libia, dovevano essere consegnati agli ufficiali dell'Aeronautica Italiana, sviluppati da costoro e poi eventualmente consegnati ai libici. Sicuramente i libici avevano una cinepresa ed una, se non due, macchine fotografiche (v. interrogatorio Inzolia Vincenzo, GI 13.07.92).

Di questi filmati, di queste fotografie non s'è trovata più alcuna traccia. Richiesti i libici su queste circostanze, anche in questo caso non hanno nemmeno dato cenno di aver ricevuto la nostra richiesta.

3. La restituzione del relitto.

Dopo la restituzione della salma la restituzione dei rottami dell'aereo. Questa operazione prende le mosse da una nota verbale datata 4 agosto 80 dell'ufficio Popolare della Jamahirija Araba Libica Popolare e Socialista di Roma al Ministero degli Affari Esteri. In tale nota esplicitamente si dichiara che da parte loro è "intendimento procedere al recupero dei rottami... tuttora giacenti nella zona dell'incidente e dei suoi pezzi...raccolti nell'aeroporto di Ciampino". I libici ad appena diciassette giorni dal rinvenimento già sanno - o hanno buona immaginazione - che delle parti del velivolo sono state portate a Roma. Nello scritto si chiede poi di informare le autorità competenti per ottenere la necessaria autorizzazione, specificando un dettagliato programma di operazioni a partire dal 6 sino al 9 successivo.

Il piano merita di essere riportato integralmente:

"Mercoledì mattina 6/8/1980: Il trasferimento dell'elicottero libico, che attualmente si trova a Vergiate ed è del tipo Shyanuwuk, numero di riconoscimento CH20, pilotato dal cap. pilota Mustafa Krazah, con a bordo otto tecnici libici, all'aeroporto di Crotone, con un atterraggio a Frosinone per le forniture di carburante (già richiesto con nostra nota n.14/6/493).

- Un auto di trasporto si muove da Roma, con sei persone, tre della delegazione libica e tre dell'ufficio Popolare libico a Roma.

Mercoledì sera: una ricognizione della zona da parte dell'equipaggio dell'elicottero libico.

- Giovedì, venerdì, il 6-7 agosto 1980: lo svolgimento delle operazioni nella zona dell'incidente.

In relazione al piano suddetto ed al desiderio delle autorità militari italiane di accelerare le operazioni di recupero dei rottami dell'aereo libico, si prega l'urgente intervento di codesto Ministero al fine dei seguenti atti richiesti:

- 1) l'autorizzazione al suddetto elicottero libico di trasferirsi a Crotone e di muoversi tra Crotone e Casalsilano. (leggasi Castelsilano nde)
- 2) Il permesso a 14 persone di muoversi nella zona dell'incidente.
- 3) Nell'eventualità che le operazioni di recupero richiedessero il taglio di due o tre alberi dalla foresta per permettere l'atterraggio dell'elicottero.
- 4) Il permesso di fotografare le operazioni di recupero con una nostra cinepresa.
- 5) Il soggiorno del gruppo di recupero sarà a Crotone o Stella.

Durante i due giorni 7 e 8 agosto, tutti i pezzi ed i rottami del nostro aereo saranno portati all'aeroporto di Crotone.

Venerdì 9/8/1980: 1) Un C130 dell'Aeronautica libica arriverà a Crotone proveniente da Tripoli, per il trasporto dei rottami dell'aereo precipitato

nella zona di Casalsilano (leggasi Castelsilano, nde), da Crotone fino a Benghazi.

Il C130 lascerà l'aeroporto di Crotone nella stessa giornata con a bordo tutti i rottami dell'aereo raccolti nell'aeroporto di Crotone (per il C130 verrà presentata una specifica richiesta di sorvolo ed atterraggio.

2) Il ritorno dell'elicottero da Crotone a Vergiate via Frosinone con a bordo tutti i membri del suo equipaggio ed i tecnici.(v. nota 04.08.80 - documenti inviati dallo SMA con nota SMA-0/4031/0.2 datata 08.11.90).

Il contenuto del piano dimostra una capacità di muovere mezzi militari - un elicottero pilotato da un capitano, già stanziato in Italia, un C130 e un veicolo per 6 persone, - militari e tecnici, sull'ordine della quindicina -, una possibilità di impegnare aeroporti ed aerovie; così come il tenore della richiesta dimostra una certezza di ottenere a tamburo battente risposte solo affermative.

L'indomani 5 agosto, lo SMA esprime il suo parere sulla richiesta libica. È un parere di nulla osta al recupero a cura del personale libico, ma di dubbio sulla fattibilità tecnica delle operazioni a mezzo elicottero. Si esclude la partecipazione diretta di tecnici AM eccetto che per la fase finale di smontaggio delle parti recuperate, se richieste. Si propone da ultimo che tutte le operazioni siano seguite dai Carabinieri (v. messaggio 05.08.80, documenti trasmessi con nota SMA-0/4031/0.2 del 08.11.90).

Il 7 i libici chiedono di compiere sopralluogo. Sono otto persone; sono al comando del colonnello Tohami; si trovano già a Crotone.

Quello stesso giorno il Gabinetto della Difesa chiede alla Procura di Crotone di voler comunicare eventuali vincoli alla rimozione dei rottami (v. messaggi in data 07.08.80, documenti trasmessi con nota SMA sopra menzionata).

L'8 agosto sempre il Gabinetto della Difesa richiede al Ministero degli Affari Esteri di conoscere il programma dettagliato delle operazioni con particolare riferimento ai movimenti orari e ai mezzi impiegati (v. messaggio 08.08.80, documenti trasmessi dallo SMA con la nota sopra specificata).

Il 27 successivo il Ministero degli Esteri comunica i nominativi dei libici deputati ad effettuare il sopralluogo e degli italiani che li ausilieranno. Questo elenco risulta da una nota verbale allegata datata 26 agosto. Gli italiani sono certi Cacciatori della ditta C.A.T. di Monterotondo, certo Mancini di una ditta omonima, certo Corrado della ditta Pascucci, certo La Caita della ditta Polarica, certo Argento della ditta F.Ili Argento di Catanzaro, e il rappresentante della Fiat. I libici il tenente colonnello Tuhami Mahmud e il capitano El Werfalli Abdulgalil. (v. nota verbale allegata alla

lettera del MAE in data 27.08.80, trasmessa dallo SMA con la nota sopra specificata).

Il 28 il Gabinetto della Difesa comunica al Ministero degli Affari Esteri l'autorizzazione al sopralluogo, e il 29 allo SMA e ai Carabinieri l'autorizzazione ad accordi diretti sulle modalità di sopralluogo (v. messaggio del 29.08.80, trasmesso con la nota SMA sopra specificata).

Il 30 avviene il sopralluogo. Per l'AM partono da Guidonia due ufficiali del 2° Reparto, il tenente colonnello Di Viccaro Emanuele e il capitano Benedetti Luigi. Per i libici i due sopra specificati, Tuhami e El Werfalli. L'incontro avviene a Crotone. Il sopralluogo si effettua dapprima sulla parte alta della collina, quindi si raggiunge la parte bassa. A questa seconda ispezione partecipano solo i rappresentanti della ditta Corea Impex ed Elifriuli, giacchè gli altri hanno ritenuto sufficiente l'osservazione dalla parte alta. I rappresentanti delle varie ditte si riservano di presentare entro il 3 settembre i preventivi, non riferendo alcun particolare sulle modalità del recupero. Solo il rappresentante dell'Elifriuli operante per la Corea Impex confida all'ufficiale AM che i tempi di recupero sono valutabili sui 10 giorni e che per le operazioni potrebbero impiegare un proprio elicottero (v. appunto per il C.U. allegato al messaggio datato 02.09.80, trasmesso con la nota SMA sopra specificata).

Il 3 settembre l'ufficio Popolare libico comunica che è stata prescelta la Corea Impex, che trasporterà i resti dell'aereo per mezzo di un elicottero tipo SA 360 Dauphin della società Elifriuli sino ad un camion che a sua volta provvederà al trasporto all'aeroporto di Ciampino (v. nota verbale allegata al telexpresso del Ministero degli Affari Esteri datato 04.09.80, trasmesso con la nota SMA sopra specificata).

Il 5 successivo il Gabinetto della Difesa esprime il suo nulla osta al recupero da parte della Corea Impex per conto delle Autorità libiche. Fornisce però precisazioni sulla presenza di un osservatore dell'AM; vieta riprese video cinematografiche e fotografiche delle operazioni, impone la vigilanza militare nella zona sino allo sgombero completo dei resti del relitto (v. messaggio 05.09.80, trasmesso dallo SMA con la nota sopra specificata).

Il 9 settembre la Corea Impex rinuncia al recupero – certo per effetto delle minacce di natura mafiosa di cui s'è detto. Quindi nuovo sopralluogo e infine la nota dell'ufficio Popolare che comunica la designazione della ditta Argento di Gizzeria Lido.

Il 26 settembre cominciano le operazioni di recupero; il 30 seguente i lavori sono finiti (v. messaggio 30.09.80, trasmesso dallo SMA con la nota sopra specificata).

Di rilievo per il dettaglio di queste operazioni l'appunto che il 15 ottobre il tenente colonnello Enzo Somaini del 2° Reparto redige quale ufficiale osservatore per l'AM per il Sotto Capo di Stato Maggiore. Merita di essere riportato integralmente:

“1. Il giorno 24.9.1980 presso l'hotel “La Roccia” di Cerenzia (CZ) si sono incontrati il rappresentante libico capitano Abdel Galil Ahmed El Werfalli assistito dal dott. Elwusadi Ahmed Gatesh ed i rappresentanti della Ditta “Argento” alla presenza del sottoscritto, del capitano Agostino Galati comandante la Compagnia CC. di Cirò Marina e del brigadiere Antonio Forte comandante stazione CC. di Caccuri.

L'incontro preliminare al recupero del velivolo aveva lo scopo di mettere a punto le modalità ed i tempi per l'operazione. Per quanto concerne i tempi, la controversia nata tra i rappresentanti della ditta ed i libici in merito alla data di inizio dei lavori è stata rapidamente sanata con l'impegno dei primi a rispettare i termini del contratto.

Per le modalità di recupero i fratelli Argento hanno presentato il seguente programma:

- apertura di una strada, preesistente ma abbandonata, sino al posto valle del costone luogo dell'incidente;
- rotolamento a valle per spinta e caduta dei rottami del velivolo;
- frazionamento dei rottami più voluminosi con mezzi meccanici;
- trasporto dei rottami tramite pala meccanica cingolata sino ad un campo nelle vicinanze della strada asfaltata;
- costruzione sul luogo di casse da imballaggio su misura;
- riempimento delle casse con i pezzi frazionati del velivolo;
- caricamento delle casse su due camion con apposita gru di sollevamento;
- trasporto sino a Roma-Ciampino.

Successivamente accettato il programma dei rappresentanti libici dallo scrivente e dal capitano dei CC., i partecipanti al colloquio si sono recati sul luogo dell'incidente per poter accertare l'esistenza della strada già menzionata.

2. Il giorno 26.09.80 alle ore 05.30 sono regolarmente iniziati i lavori di recupero che si sono protratti sino alle 24 del giorno 30.09.80. Per l'operazione è stato impiegato personale e mezzi reperiti dalla ditta Argento sul posto. Le operazioni di recupero si sono svolte regolarmente senza alcun incidente seguendo in linea di massima il programma stabilito nella giornata del 24.09.80. Unica eccezione è stata rappresentata dal caricamento su camion della cassa contenente la parte centrale fusoliera/ala per la quale si è reso necessario l'intervento dei Vigili del Fuoco di Crotona.

3. Al termine dei lavori la ditta Argento ed i rappresentanti libici hanno redatto congiuntamente il verbale.

4. Lo scrivente dopo la partenza dei camion per Ciampino accertatosi che tutto il materiale fosse stato recuperato, ha provveduto a rimuovere i posti di guardia esistenti sul luogo.

5. Nell'espletamento dei suoi compiti, per tutta la durata dell'operazione lo scrivente è stato coadiuvato dal personale militare. Si tiene a sottolineare che tutto il personale militare presente si è comportato in maniera encomiabile dimostrando piena disponibilità, generosità, collaborazione, senso del dovere e spirito di sacrificio.

6. In allegato "F" si riporta la lettera di ringraziamento della società C.E.L.M.A. (Consulenze Economico Legali per il Mondo Arabo).

* * * * *

Capitolo VII

La vigilanza al relitto.

1. La testimonianza del caporale Di Benedetto.

Anche l'Esercito fu impegnato nella vicenda; fu impegnato nella vigilanza del relitto. Del fatto non si fa menzione in alcun rapporto; solo alcune fotografie apparse sulla stampa mostravano immagini di militari con basco, che in verità soltanto occhio esperto avrebbe potuto stimare di fanteria e non Carabinieri.

La vicenda è emersa in un articolo apparso sul quotidiano “La Repubblica” del 2 novembre 90 dal titolo “Ho fatto la guardia al MiG libico”. In questo articolo si riferisce di un ex soldato di leva in servizio nell’80 in una caserma di Cosenza, che avrebbe espressamente dichiarato che quell’aereo era stato abbattuto in Calabria lo stesso giorno in cui il DC9 Itavia si era inabissato al largo di Ustica, e che egli aveva montato la guardia al cadavere del pilota e ai rottami per tre giorni alla fine di quel mese di giugno, precisamente a partire dall’alba del 28.

L’autore dell’articolo, il corrispondente di Repubblica da Cosenza, Sergi Pantaleone, confermava il contenuto di quel pezzo, asserendo di aver riversato nell’articolo tutte le dichiarazioni della sua fonte, e cioè quel militare di leva che avrebbe fatto la vigilanza ai resti del pilota e del velivolo, meno alcune circostanze, tra cui quelle di rilievo avrebbero riguardato la posizione dell’aereo dopo l’impatto a terra, la carnagione del pilota, un colloquio con la fonte e certo Buongiorno. L’aereo appariva intatto e con la prua a Sud. Il pilota era un bianco e cioè non era di carnagione olivastra “come un marocchino”. Il Buongiorno sopra menzionato avrebbe telefonato alla fonte, gli avrebbe detto che avevano fatto il servizio militare nello stesso periodo di tempo e che insieme avrebbero potuto ricostruire la vicenda del MiG. Il giornalista sulla fonte dichiarava di non poterne rivelare il nome, perché quella persona era impaurita e sotto una sorta di shock emotivo. A seguito di ammonizione di questo Giudice il teste dichiarava che nell’ambito di breve tempo quella fonte si sarebbe indotta a deporre spontaneamente.

In effetti a distanza di soli quattro giorni, costui deponeva. Si trattava di certo Di Benedetto Filippo da Cosenza che aveva iniziato il servizio militare il 1° agosto 79 ed era stato congedato il 1° agosto dell’anno successivo. Tutto il servizio lo aveva prestato presso il 244° Battaglione Addestramento Reclute. Ha ricordato di aver montato la guardia ai relitti del MiG23, ma è sicuro di averlo fatto in data precedente a quella in cui si disse essere stato rinvenuto quel velivolo, e cioè prima del 18 luglio 80. Egli ha tentato quindi di dimostrare questa sua asserzione mediante una serie di argomentazioni, e di restringere il più possibile l’arco dei giorni di quella guardia. Nel giugno dell’80 era candidato alle elezioni amministrative che si tennero nella prima metà di quel mese, ed aveva usufruito nella qualità di candidato del permesso di un mese, permesso che cessò subito dopo le votazioni. Sarebbe stato collocato in congedo il 1° agosto immediatamente successivo e, dovendo usufruire ancora di un certo periodo di licenza ordinaria, a luglio è andato al mare a Guardia Piemontese in provincia di Cosenza. Era ritornato pochi giorni prima di congedarsi. Per queste ragioni

era sicuro di non essere stato in servizio il 18 luglio. La guardia la aveva montata per tutto un fine settimana, circostanza che ben ricorda perché in genere i fine settimana li passava in libera uscita presso la propria famiglia a Cosenza.

Ha narrato poi le vicende del servizio. Furono chiamati intorno alle 5-5.30, prima della normale ora di adunata. Furono convocati in dodici quindici. Si mossero con una jeep e un camion, agli ordini di un capitano coadiuvato da un tenente. Furono dotati di fucili, elmetti e vari cioè l'equipaggiamento da combattimento. Riuscirono a trovare, a seguito di diversi tentativi, il luogo di destinazione dopo diverse ore, tra le 11 e le 12. Sul posto non c'era nessuno, nè altri militari nè curiosi. La località era in una gola con fondo pianeggiante, che fu possibile raggiungere a piedi dopo aver lasciato i mezzi a circa un chilometro di distanza. Rimasero due giorni e due notti. Quando rientrarono in caserma a Cosenza, gli ufficiali dissero ai militari che "non avevano visto niente", cioè ingiunsero di dimenticare ogni cosa.

Il velivolo era a mezza altezza della gola; era un monoposto, di piccole dimensioni, con cupolino. Appariva integro, cioè non spaccato in più parti, di colore bianco-azzurro sul chiaro; aveva un'insegna sulla parte destra della carlinga, che sembrò al teste una stella o simbolo simile. I soldati si fermarono in un primo momento sul fondo della gola, mentre gli ufficiali si inerpicarono sul costone in direzione dell'aereo. In un secondo momento, quando gli ufficiali fecero ritorno sul fondo della gola, i militari furono disposti in più punti. Al teste fu assegnata una posizione nella parte superiore, da cui poteva vedere l'aereo nella gola a una cinquantina di metri. Da quel punto riuscì a vedere il pilota, che appariva seduto al posto di guida "accasciato sui comandi ... sembrava un fantoccio".

In un turno di riposo il teste si avvicinò all'aereo e constatò guardando il cadavere - per brevissimo tempo e da un solo lato - che era di carnagione bianca e non aveva tracce di sangue. Il giorno dopo il cadavere non era più sul luogo.

Il Di Benedetto chiese informazioni sul fatto agli ufficiali e gli fu risposto di non preoccuparsi "perché era tutto a posto". Nel frattempo erano intervenuti altri militari che indossavano divise estive non facilmente distinguibili, e che fu detto esser Carabinieri. Erano venuti con macchina militare americana, una Chevrolet targata IFI o AFI, anche altri militari sicuramente americani con divise verde scuro. Il teste che non aveva mai collegato in precedenza la caduta del MiG con quella del DC9 Itavia, ha ricordato che del MiG si parlò sulla stampa diversi giorni dopo la loro missione di guardia. Ha ricordato anche che quando arrivarono sul luogo

videro a un centinaio di metri - sicuramente dall'aereo; nde - un paracadute aperto anche se non espanso completamente. Ha precisato infine che del fatto aveva parlato solamente con un suo amico, tre o quattro giorni prima che uscisse l'articolo di Repubblica, certo Stumpo Antonio da Cosenza, che poco prima dell'articolo, lo aveva invitato a parlare con un suo amico giornalista e cioè con Sergi Pantaleone (v. esame Di Benedetto Filippo, GI 10.11.90).

Escusso nuovamente, ha ricordato che l'ultimo periodo di licenza era stato tra il 5 e il 15 luglio di quell'80 e che il servizio di guardia era avvenuto sicuramente prima di quell'ultima licenza. È sicuro di questa circostanza, perché gli ultimi giorni di servizio militare li passò come "borghese" senza effettuare cioè turni di servizio. Da ultimo, non è riuscito a identificare la persona che si era presentata a telefono come il commilitone Buongiorno (v. esame Di Benedetto Filippo, GI 13.02.91).

Stumpo ha confermato le dichiarazioni di Di Benedetto che lo concernevano. Questi gli aveva parlato della vicenda diverso tempo prima, poco dopo una trasmissione di Telefono giallo - che è del 6 maggio 88; nde -. Era ritornato spesso sull'argomento ed aveva sempre insistito sulle medesime circostanze. Alle sue molte domande aveva sempre risposto negli stessi termini. Ha confermato anche che quel teste si era presentato in quell'anno alle elezioni ed era ritornato in servizio dopo la campagna elettorale. Era stato a lungo in dubbio se presentarsi o meno al Giudice. La descrizione della vicenda a lui fatta coincideva pienamente con quella apparsa sulla "Repubblica", meno che nel particolare della prua dell'aereo, particolare di cui aveva parlato per la prima volta nel colloquio con il giornalista. Coincideva, in particolare sullo stato del cadavere, sulla sua posizione nell'aereo, sull'integrità del velivolo (v. esame Stumpo Antonio, 28.11.90).

2. Le testimonianze dei militari del Battaglione di Cosenza.

Dei militari del 244° battaglione che ricordano di aver effettuato la vigilanza al MiG libico - la maggior parte degli escussi non ricorda nemmeno il fatto - solo alcuni indicano il mese; i più invece indicano un periodo coincidente con l'estate. In estate o nel periodo estivo asseriscono Messina, Bilotta, Anello, Oliva, Lauria, Mazzotta, Guardia, Chisari, Maione, Forgione, Bruno Daniele, Serracca (v. esami, PG 11.04.91, 18.04.91, 04.04.91, 03.04.91, 10.05.91). Altri indicano questo periodo con probabilità: Petralia e Fioravante (v. esami, PG 11.04.91, 13.02.91). Altri ancora sono più precisi, indicando il mese, alcuni luglio altri giugno, uno in

un periodo tra gli ultimi quindici giorni di giugno e i primi quindici di luglio. Per luglio sono: Poli, Costantino, Campisi, Caprara, presumibilmente a luglio; Ruffolo; Falbo; Bruni Giovanni, nella prima quindicina; Carbone, Di Benedetto, verso la fine; (v. esami, PG 11.04.91, 13.02.91). Per i trenta giorni a cavallo di giugno e luglio: Spizzirri (v. esame, PG 13.02.91). Per il periodo giugno-luglio: Caruso e Dari (v. esami 13.02.91, 04.04.91). Più preciso Russo che afferma “fine giugno primi di luglio” (v. esami, PG 13.02.91); Viterritti ricorda solo che faceva molto caldo (v. esame, PG 13.02.91).

Da ricordare anche alcune circostanze di rilievo riferite da alcuni dei predetti. Principe Eugenio rammenta che un giorno intorno alle 11 arrivò un elicottero con ufficiali italiani ed un “colonnello della NATO”. Gli fu chiesto in quella occasione, dal momento che conosceva l’inglese, di scendere nell’area dove si trovavano i resti dell’aereo per aiutare quel colonnello nella misurazione con un nastro metrico e nella ripresa fotografica di alcuni rottami. L’operazione durò circa tre ore (v. esame Principe Eugenio, PG 13.02.91).

Altri ricordano altre circostanze, ma non sanno dare particolari precisi. Caruso rammenta militari provenienti probabilmente da Caserta, addetti alla illuminazione della zona. Russo militari del genio di Salerno o della Campania, con il compito di illuminare la zona nell’arco notturno. Bruni di aver ricevuto il cambio da alcuni Bersaglieri di cui non sa indicare il comando di appartenenza (v. esami 13.02.91).

La vicenda denunciata dal Di Benedetto non appare incredibile. In primo luogo non risulta ispirata da alcuno nè favorita da alcun ambiente. Prende le mosse per iniziativa dello stesso teste; che più volte prima di renderla pubblica l’aveva riferita in privato. Appare precisa e ben collocata nel tempo, le cui scansioni di quel giugno e luglio il Di Benedetto rammenta con cura e dettagli. I militari erano stati disposti a monte e a valle del punto d’impatto, del luogo dove cioè erano la carcassa del velivolo e il cadavere del pilota. Egli, come i suoi commilitoni, poteva vedere solo a distanza, e certo non cogliere dai posti di guardia particolari di rilievo. Egli infatti ne coglie solo quando in un suo momento di riposo e di distrazione probabilmente di altri, riesce ad avvicinarsi al relitto e vedere così il corpo del pilota “accasciato” sui comandi e a percepire da quelle poche parti della salma scoperte, che non era di carnagione scurissima e che non vi erano versamenti di sangue visibili. Una situazione del tutto diversa da quella che appare a coloro che discesero nella zona il 18 luglio, in cui v’è di certo un cadavere fuori dell’abitacolo - non si sa se supino o bocconi - e chiazze di sangue sulla pietraia. Il giorno dopo il cadavere sui comandi non c’è più. Le

stranezze di questa vicenda sono tante. Di certo però l'arrivo del Di Benedetto non può collocarsi in quelle poche ore tra il rinvenimento ufficiale e la rimozione della salma, cioè tra il mezzogiorno e le diciotto di quel 18 luglio. Anche perché il Di Benedetto con gli altri soldati di Cosenza muove all'alba dalla caserma e raggiunge i luoghi sempre di mattina.

La narrazione del Di Benedetto al riguardo della salma non appare nemmeno illogica. Perché di certo, se il fatto come il rinvenimento effettivo sono avvenuti qualche tempo prima del rinvenimento ufficiale, s'è posto il problema della salma che non poteva essere lasciata in quel luogo e doveva essere conservata per il tempo sino alla simulata caduta.

Di Benedetto poi non è solo in questo suo ricordo, giacché buona parte dei suoi compagni di leva ha ricordato che il fatto avvenne nella prima quindicina di luglio, nei trenta giorni a cavallo tra giugno e luglio, tra fine giugno e i primi di luglio.

Anche in questo caso una imposizione di segreto sul servizio, che se fosse stato eseguito dopo l'apparizione dei fatti sui mezzi d'informazione, non avrebbe avuto alcuna ragion d'essere.

Anche qui tentativi di ridurre a miti consigli i testi nelle attese delle escussioni. Atmosfera d'intimidazione che prese corpo il giorno dell'esame dei testi nella sala d'attesa del Tribunale di Cosenza allorché due dei citati, che erano degli ufficiali, il tenente colonnello Stella Cataldo e il maggiore Serafini Tommaso, come si legge nella relazione di servizio dei carabinieri, si avvicinarono al Di Benedetto – anch'egli in attesa di deporre – e fingendo di leggere il giornale gli dissero “Ma che vai raccontando, ma che dici? Noi non c'eravamo”. Queste parole furono pronunciate con tono duro e alterato, cioè minatorio; al punto tale che il teste ne rimase intimorito e dovette essere accompagnato in una stanza del piano e i due ufficiali a un piano diverso. (v. relazione R.O.CC. 13.02.91).

3. Il 67° Battaglione Fanteria di Persano.

Vicenda del tutto simile quella concernente la vigilanza dei resti di detto velivolo da parte di Bersaglieri del 67° Battaglione di Fanteria di stanza a Persano, in provincia di Salerno. Anche in questo caso la maggior parte dei testi nulla o poco ricorda, e se ricorda, in special modo sul periodo di vigilanza, ricorda vagamente.

Anche in questo caso l'Ufficio è venuto a conoscenza del fatto in modo del tutto occasionale. Nè polizia giudiziaria nè pubblici ufficiali con

obbligo di rapporto, avevano mai riferito su di esso ad AG sino all'atto dell'esecuzione del decreto di esibizione della documentazione sulla vigilanza del 244° di Cosenza. In quella sede l'ufficiale di PG delegato apprendeva informalmente che alla vigilanza del MiG23 aveva concorso anche altro reparto dipendente dal Comando della Regione Meridionale di Napoli (v. rapporto CC. del 05.01.91).

Esaminato quell'ufficiale, il capitano Marra Luigi del Gruppo Carabinieri di Cosenza, ha meglio precisato, affermando di aver appreso la notizia in occasione della notificazione del predetto decreto al Comando del 244° dal comandante in persona alla presenza di altri ufficiali del battaglione. Il reparto era - anche se il teste ancora "sfuma" usando il condizionale - il 67° Battaglione Bersaglieri di stanza a Persano in provincia di Salerno (v. esame Marra Luigi, GI 14.01.91).

Emesso l'indomani decreto di esibizione della documentazione concernente servizi e missioni fuori sede di militari di detto battaglione nel trimestre giugno-agosto 80 sia presso il battaglione a Persano sia presso il comando della Brigata Pinerolo a Bari, venivano acquisiti a Persano soltanto i ruolini tascabili della forza effettiva nell'anno 80 e copia ciclostilata dell'ordine del giorno 150 del 28.07.80 (v. decreti di esibizione 15.01.91).

Da tali atti si estraeva l'elenco dei militari del "Fagarè" che nel 1980 erano stati aggregati per un periodo di tempo compreso tra la fine di luglio ed i primi del mese di agosto presso il 244° di Cosenza (v. rapporto R.O.CC. 04.02.91).

Il comandante di questo battaglione, Pellegrino Pasquale in servizio nel giugno e nel luglio dell'80, non ricorda alcunché, anzi afferma che il suo reparto non è stato mai comandato nè comunque interessato a un servizio di guardia o vigilanza ai resti dell'aereo libico di Castelsilano di Calabria. Elenca altre missioni del suo battaglione a Bari, a Caserta, a Mandranello, a Torre Disperata, sul Basento, ma mai in Sila. Riferisce che una missione del genere avrebbe comportato tutta una serie di adempimenti. Sarebbe stata innanzi tutto ordinata dal Comando della Brigata Pinerolo di Bari, o dal Comando del 10° Comiliter di Napoli, sempre interessando però il Comando di Pinerolo. A seguito di questo ordine sarebbero state redatte delle disposizioni con le quali si sarebbero precisate tutte le modalità della missione: numero dei militari, numero e tipo dei mezzi, orari di partenza, itinerari da percorrere, riserve di carburanti e lubrificanti, cucine ruotate, tipi di vettovagliamento ed equipaggiamento compresi gli armamenti. Queste disposizioni assumevano la veste di ordine firmato da esso comandante e smistato ai reparti dipendenti interessati; una copia "minuta" veniva conservata agli atti del Comando. All'uscita sarebbero stati registrati i mezzi

e le armi, gli orari di uscita e di ritorno, la località della missione (v. esame Pellegrino Pasquale, GI 18.01.91).

Nettamente in contraddizione la deposizione del comandante dei Bersaglieri inviati sul luogo proprio per la vigilanza di quei rottami. Costui, Colucci Nicola, all'epoca sottotenente di complemento in servizio al "Fagarè" e all'atto dell'esame in servizio nella Polizia di Stato, afferma di essere stato mandato in missione di vigilanza ai resti del MiG libico, in un agro compreso tra i comuni di Caccuri Castelsilano e Cerenzia. E di essere stato mandato quale comandante del nucleo di Bersaglieri, dai venti ai trenta, incaricati di quel servizio. Riferisce quindi particolari di notevole interesse. Quando quel nucleo arrivò sul luogo non vi era nessuno. Fece dapprima capo a Cosenza, presso il Battaglione Sila, quindi guidati da ufficiali del 244° raggiunse il luogo di caduta del velivolo. Non c'era alcun servizio di guardia. Furono essi Bersaglieri a montare le tende, a costruire il collegamento telefonico con la stazione dei Carabinieri - non ricorda se Caccuri o Cerenzia, ma s'accetterà che fu quella di Caccuri, onde - a installare i gruppi elettrogeni.

Rimase sul luogo quindici o venti giorni, e al termine gli fu dato il cambio da un altro ufficiale di Persano. È incerto sulla data di inizio del servizio, è certo solo che essa cadde a giugno o a luglio. Dormivano sul posto, ricevevano il rancio dalla caserma della fanteria di Cosenza, cui facevano capo logisticamente. Avevano preso in carico armamenti ed equipaggiamenti da Persano. Per armamento esso Colucci aveva in dotazione una pistola Beretta 34, i militari fucili mitragliatori. Durante il suo periodo di servizio non vi sono stati militari di altre armi, sicuramente non c'erano avieri di guardia. I Carabinieri di giorno passavano di pattuglia con gazzelle e sostavano solo per breve tempo. Anche di notte facevano dei passaggi saltuari. In un secondo tempo potrebbero essersi aggiunti, durante il periodo di servizio dei Bersaglieri, dei Carabinieri in tuta mimetica anch'essi con funzioni di vigilanza a quei rottami.

Durante il periodo in cui egli comandò i Bersaglieri di vigilanza, raggiunse il luogo una delegazione di persone in abiti civili accompagnati da militari. In quella delegazione c'era un membro di pelle scura, quasi nera. Quando iniziarono il servizio non c'era alcun cadavere nè tra i rottami dell'aereo nè in prossimità. Tra i resti ricorda parte d'ala e di fusoliera. Non ricorda insegne su quei rottami, che erano "poggiati" su un pendio piuttosto lontano dal luogo ove avevano montato le tende. Oltre a montare queste tende, avevano montato subito dopo essere arrivati anche il telefono e i gruppi elettrogeni. Ribadisce che furono guidati sul luogo da ufficiali e sottufficiali dell'Esercito del Battaglione di Cosenza; non ricorda però se

furono “agganciati” durante il percorso da Carabinieri. Che si trattasse di un aereo libico gli era stato detto prima di partire per la missione a Persano dal comandante Pellegrino o dal suo aiutante maggiore o dal comandante della sua Compagnia. Durante tutto il periodo della vigilanza non si era mai allontanato dal luogo (v. esame Colucci Nicola, GI 13.02.91).

I Bersaglieri hanno per la maggior parte, come i fanti, un ricordo vago di quella missione. I più - ed alcuni solo probabilmente - rammentano che quel servizio si svolse d'estate - Arcudi, Crea, Cosma, Margiotta, Vella, Ciglietti, Chisari, Orlando, Savona, Giagnorio, Puledda, Muratore, Piovani, Musmeci. Altri riferiscono del periodo giugno-luglio – Lo Giudice. Altri del periodo luglio-agosto – Di Luna. Ci sono poi quelli che ricordano, anche se non tutti con certezza, il mese. Per luglio sono Barca, Chirico, Monteleone, Aloisi (che colloca però il fatto alla fine di luglio), Aliotta, Bologna, Longo (a fine del mese), Dragotta, Bartolotta, Spinelli, Pacino (verso la fine), Giarrizzo. Per giugno solo Di Perna. C'è infine Arena, che ricorda con esattezza data di arrivo e data di partenza e cioè 25 luglio e 4 agosto (v. esami, 13.02.91, 14.02.91, 08.04.91, 11.04.91 e 18.04.91). Proprio Arena ricorda anche un altro particolare d'interesse e cioè che ebbero il cambio da militari dell'aviazione (v. esame, 11.04.91). Chirico ricorda che essi Bersaglieri montarono le tende (v. esame, 14.02.91).

Margiotta che la vigilanza fu effettuata solo da Bersaglieri (v. esame 18.04.91).

Vicenda questa del 67° analoga a quella del 244°. In effetti si rafforzano reciprocamente. Anzi in questa fatti ancor più gravi, come la testimonianza del comandante che esclude categoricamente che il suo reparto abbia mai effettuato servizi all'aereo libico caduto a Castelsilano, a fronte della precisa testimonianza del comandante del gruppo inviato sul luogo a vigilanza di quel relitto. Quest'ultimo ben ricorda che sul luogo non c'era alcun servizio e che furono i primi ad installare la minima logistica. Ciò accadeva a giugno o a luglio. Furono guidati sul luogo da ufficiali e sottufficiali del 244° di Cosenza. Il cadavere non c'era. Il ricordo dei Bersaglieri non aiuta molto, anche se v'è chi ricorda il periodo giugno-luglio; alcuni ricordano luglio. Nessuno ricorda i fatti del rinvenimento ufficiale.

Anche questa vigilanza potrebbe perciò porsi prima di questo rinvenimento. Sta di fatto che la successione potrebbe esser così avvenuta: dapprima il 244°, poi il 67°, quindi gli altri quasi in concomitanza o contemporaneamente agli eventi ufficiali.

4. Indagini su vicende nel periodo della vigilanza.

Nell'ambito della vicenda del MiG libico caduto in Castelsilano il 18 luglio 80, questo Ufficio ha disposto, nel tempo, diverse attività di PG presso enti ed articolazioni militari che, all'epoca, erano interessati all'evento, a vario titolo, come le attività di vigilanza prestata dall'AM e da reparti dell'esercito nell'area di caduta del velivolo.

Una certa attenzione è stata rivolta nei confronti della 3^a Regione Aerea di Bari e dei Reparti da essa dipendenti, ove è stata acquisita una notevole mole di documentazione amministrativo-contabile, il cui esame ha permesso di monitorare con una discreta attendibilità le attività svolte dal suddetto ente nel periodo precedente e successivo alla data ufficiale di caduta del MiG.

In tal senso sono state svolte, tra le altre, indagini volte a riscontrare il senso di talune annotazioni di alcuni imputati concernenti il cadavere del pilota del MiG – occorre ricordare, in particolare, lo strano interessamento dimostrato dai partecipanti alla riunione tenutasi presso lo Stato Maggiore della Difesa il 21 luglio 80, in ordine alla conservazione ed al mantenimento del cadavere, così come si desume dalle annotazioni riportate dal gen. Melillo nel corso di detta riunione a sintesi degli interventi degli stessi partecipanti.

Si è ritenuto quindi d'interesse approfondire la documentazione relativa agli apparati frigoriferi amministrati dal Comando dell'Aeroporto di Gioia del Colle il cui esito non ha tuttavia fornito indicazioni di riscontro della predisposizione o l'effettivo uso di un impianto di tal genere prima della data ufficiale di caduta del MiG. V'è solo da segnalare che tra gli apparati frigoriferi rilevati è risultato un banco bar, scaricato ovvero dismesso con foglio di variazione del 31.12.80 con la seguente motivazione: "dichiarato fuori uso in data 17 luglio 1980". Una data che inequivocabilmente si colloca a stretto ridosso del giorno del ritrovamento ufficiale del MiG.

* * * * *

Capitolo VIII
La figura del capitano Inzolia.

1. La richiesta di informazioni sul DC9.

Oltre le vigilanze di reparti dell'Esercito, che già pongono in forti dubbi le date ufficiali ed impongono la riconsiderazione delle versioni forniteci dai rapporti, altri fatti di maggior peso e del tutto incontestabili.

Quel capitano Inzolia - che viene, come ufficiale, incaricato di dirigere il sopralluogo e le conseguenti operazioni dei carabinieri subito dopo la notizia del fatto dal comandante della Legione Livi; che raggiunge il luogo di caduta per primo, esamina i reperti, ed è presente il giorno dell'autopsia del pilota libico; che riceve il maggiore Simini e i periti medico-legali - questa persona è colui che la notte del 27 di giugno, a brevissima distanza di tempo dal disastro, chiede notizie del DC9.

Infatti sulle registrazioni delle conversazioni del soccorso di Martina Franca alle ore 22.03Z tal maresciallo dell'Aeronautica Malfa di Crotona chiama il SOC di Martina Franca per chiedere, per conto del capitano dei Carabinieri di Crotona, "particolarità o informazioni di un incidente di un DC9". Alle giuste rimostranze dell'interlocutore di Martina Franca che chiede le ragioni della richiesta, facendo presente che lì al Soccorso hanno i minuti contati, possono ricevere solo informazioni importanti per la ricerca e non possono dire ancora nulla di sicuro, quel maresciallo Malfa ribadisce soltanto che era il capitano dei carabinieri di Crotona che voleva sapere delle "informazioni circa questo incidente".

A dire il vero a quell'ora e nel tempo precedente quando il capitano avrà richiesto al maresciallo di informarsi, ancora ben poco si sapeva sulla natura dell'evento. Gli stessi media parlavano di scomparsa del velivolo; gli

stessi addetti ai soccorsi, quanto meno in una prima fase, non avevano escluso l'ipotesi della interruzione delle comunicazioni radio e del dirottamento.

Colui che fa la richiesta invece già parla d'incidente - come il suo intermediario, che pure è un militare dell'Aeronautica. Egli nulla sa sia perché non allertato dalla rete dell'Arma sia perché non informato da radio o televisione, non facendo alcun riferimento alla compagnia o al volo, dati che sicuramente i media potevano aver già riferito.

Questo maresciallo Malfa, che all'epoca fungeva come comandante dell'aeroporto S. Anna di Crotone, esordisce, come consueto alla quasi totalità dei testi in questo procedimento, asserendo di non ricordare nulla. "Quando è successo il fatto di Ustica, noi eravamo all'oscuro di tutto. Quella notte non feci alcuna telefonata. Escludo di aver fatto telefonate". Solo dopo aver ascoltato il contenuto della telefonata delle 22.03Z immediatamente ricorda. E già questa immediatezza della memoria induce a ritenere che egli ben ricordasse, pur senza questa sollecitazione, quella eccezionale telefonata, così come potrebbe indurre a stimare che egli sapesse e sappia più di quanto ha ammesso.

Ricorda che quella telefonata pervenne dal capitano Inzolia. Pervenne al centralino dell'aeroporto e da qui il centralinista, un aviere di leva, la trasferì alla sua abitazione, sita nelle zone logistiche, di sicuro passate le 10-10.30 di sera. Egli infatti ben ricorda di aver ricevuto la telefonata a casa. Inzolia voleva avere informazioni su un DC9 che era scomparso. Come già detto egli ribadisce che al momento in cui Inzolia fece quella richiesta, egli era totalmente all'oscuro della vicenda. Così come nulla sapevano alla torre. Inzolia non indica a quale compagnia appartenesse l'aereo nè fornisce altri dati. E qui c'è immediatamente da sottolineare che se egli avesse appreso dell'evento dalla televisione o dalla radio avrebbe certamente detto della compagnia e della rotta.

Dopo aver chiesto alla torre e averne ricevuto la risposta negativa già detta, Malfa raggiunge di persona - si sarebbe potuto accontentare di quella risposta e girarla al capitano, ma di certo non era stato sollecitato blandamente - la torre e si mette in contatto con Martina Franca, facendo quella telefonata che rimarrà registrata, usando la linea diretta torre - SOC. Sui risultati della telefonata riferisce immediatamente al capitano, chiamando sempre dalla torre, sicuramente presso il comando della compagnia. Aveva già specificato, a precisa domanda, che tra le vittime non v'era nessuno della zona di Crotone (v. esame Malfa Sebastiano, GI 05.08.91).

Inzolia, che sulle altre vicende cui aveva partecipato aveva assunto gli atteggiamenti già esposti, su questa ne assume non dissimili anzi più gravi, che ne determineranno l'odierna posizione processuale.

Come teste dichiara di non essersi mai interessato al disastro di Ustica nè il giorno dell'evento nè in tempi successivi. Non ricorda come ne è venuto a conoscenza, ma possibilmente, afferma, attraverso i media, e cioè i giornali o la televisione. E più facilmente attraverso i primi piuttosto che la seconda, giacchè all'epoca viveva in caserma nell'edificio della compagnia, in una piccola stanza - ove non c'era nemmeno apparecchio telefonico - giacchè l'alloggio di servizio era ancora occupato dal suo predecessore.

E quindi non attraverso note o altre comunicazioni per il suo ufficio - che altrimenti avrebbe esibito - nè attraverso la televisione. Con ogni probabilità dai giornali, come poi ammette; ma questo significa solo l'indomani mattina, come quindi riconosce. E perciò quel suo interessamento la sera a breve tempo di distanza dal disastro trae origine da informazione o notizia di altro canale.

Esclude poi che quella sera abbia chiamato o fatto chiamare l'aeroporto di Crotone per sapere notizie sul DC9. A questo punto egli riferisce che probabilmente del fatto egli ne è venuto a conoscenza solo l'indomani mattina dai giornali. Ed aggiunge che una chiamata del genere sarebbe stata impossibile perché l'aeroporto all'epoca chiudeva al tramonto del sole.

Contestatogli il contenuto della telefonata, ribadisce di non essersi interessato alla caduta del DC9, dichiarando di non riuscire ad immaginare a che titolo avrebbe potuto interessarsi a quell'evento, che sicuramente non ricadeva nella sua giurisdizione. E in effetti egli qui, non si sa quanto consapevolmente, sottolinea una circostanza fondamentale per l'interpretazione del fatto e cioè l'assoluta carenza di competenza sull'evento, giacchè quel velivolo non avrebbe dovuto sorvolare ne sorvolò il territorio di Crotone o territori circostanti.

Non avrebbe potuto d'altronde, insiste, nemmeno chiamare l'aeroporto perché a quell'ora era già chiuso. Avrebbe soltanto potuto chiamare il distaccamento, ove conosceva un tenente dell'Aeronautica Militare, trasferito da poco e di cui non ricorda il nome.

Contestatogli che dagli atti risulta il nome di colui che fece la telefonata da Crotone a Martina Franca, ricorda che v'era anche un sottufficiale di nome Sebastiano, quindi immediatamente aggiunge, di cognome Malfa. Di costui ricorda anche che aveva un figlio che a metà anni 80 si sarebbe arruolato nell'Arma dei Carabinieri. Si sovviene pure che questi è sottufficiale in provincia di Ragusa, quanto meno sino a dicembre

90, poiché di là gli manda gli auguri di Natale, mentre il padre è già in pensione e vive a Siracusa. Esclude comunque di aver chiamato quella sera sia il tenente che il sottufficiale Malfa.

Contestatogli che la persona che fece quella telefonata è proprio il maresciallo Malfa, ripete di non essersi interessato all'aereo di Ustica. Ma aggiunge che se lo fece, fu per curiosità, giacché non riesce a vedervi altri motivi.

Contestatogli che quella telefonata è l'unica in tutta Italia d'interessamento al disastro pervenuta quella sera e in quella notte, e contestatogli altresì che avrebbe dovuto ricordare l'episodio perché a sole tre settimane di distanza sarebbe intervenuto per ordine del colonnello Livi in agro di Castelsilano sul luogo di caduta del MiG23, e i due fatti sin dall'immediatezza erano stati ritenuti connessi al punto che la Procura di Roma che procedeva sul disastro di Ustica aveva richiesto a pochi giorni di distanza della caduta del MiG l'autopsia del pilota libico; contestatogli, si ripete, le dette circostanze, afferma di aver saputo soltanto dopo qualche tempo che l'autopsia era stata richiesta dalla Procura di Roma. E si ricorda che egli è sempre stato presente sui luoghi meno due giorni - 20 e 21 luglio - concessigli per la nascita di un figlio, v'è stato anche il giorno dell'autopsia; e ivi è stato restando accanto al magistrato della Procura locale, ufficio che agiva ben conoscendo le istanze romane.

Contestatogli che l'ipotesi della connessione era stata sostenuta in quello stesso torno di tempo anche dalla stampa, asserisce che in quel periodo non aveva tempo di seguire la stampa "perché impegnatissimo negli affari correnti e non direttamente interessato all'episodio". E qui è difficile capire cosa debba fare di più un ufficiale dei Carabinieri, un ufficiale di PG, un pubblico ufficiale, oltre quello che egli ha posto in essere, per essere definito direttamente interessato al fatto.

Contestatogli che il secondo evento, quello cui non era direttamente interessato e cioè la precipitazione del MiG23, ricadeva in altra giurisdizione, sicuramente non in quella di Crotona e cioè della compagnia da lui comandata, dichiara che fu inviato sul luogo, perché sia il comandante della tenenza di S.Giovanni in Fiore che il comandante della compagnia di Cirò Marina erano assenti. In un primo momento era sorto, ammette, il dubbio sulla competenza tra S.Giovanni in Fiore e Cirò Marina, giacché non si conosceva con esattezza il luogo di caduta. Il dubbio, asserisce, venne dissipato solo al momento in cui fu raggiunto il luogo di caduta del MiG.

A dir il vero questo punto di caduta era stato sempre chiaro. Tutti i testi oculari, come s'è visto, avevano parlato di agro di Castelsilano e avevano riferito ai Carabinieri di Caccuri. Ma quand'anche vi fosse stata

l'incertezza di cui parla Inzolia, questa avrebbe riguardato S.Giovanni e Cirò e non Crotone. E comunque sia S.Giovanni che Cirò avevano dei comandanti che reggevano in luogo degli ufficiali assenti.

Contestatogli da ultimo le dichiarazioni di Malfa nell'esame testimoniale, secondo cui proprio esso Inzolia lo avrebbe chiamato per assumere informazioni su un DC9 scomparso, egli ribadisce di non aver fatto questa telefonata.

Questo Giudice, anche su richiesta del PM, sospendeva perciò quell'esame apparendo indizi di falsa testimonianza e di favoreggiamento personale, ed invitava l'Inzolia a nominare un difensore di fiducia (v. esame Inzolia Vincenzo, GI 02.10.91).

All'interrogatorio del 13.07.92 tenta poi di dare una spiegazione a titolo, come egli stesso spiega, "meramente ipotetico e speculativo". In prima ipotesi - che, premette, è piuttosto inverosimile, giacchè, essendo al tempo senza famiglia, normalmente cenava fuori caserma - stima che possa aver appreso dell'incidente dalla televisione, e che per una sorta di dovere - parla di "fatto meramente istituzionale" - al fine di verificare che nulla fosse successo sul suo territorio, si sia rivolto all'unico organo tecnico cui poteva rivolgersi e cioè al distacco dell'Aeronautica presso l'aeroporto di S. Anna. In verità non si capisce come quel distacco o gli organi AM da esso contattati potessero riferire più e meglio delle stazioni che sottostavano a quel comando di compagnia su quanto fosse accaduto sul territorio. L'AM poteva riferire sulla natura della scomparsa o sulle cause della caduta, ma comunque di un velivolo che con la sua rotta Bologna-Palermo nulla assolutamente aveva a che fare con il territorio di Crotone. Egli stesso a conclusione della formulazione di questa ipotesi, la definisce improbabile.

La seconda dovrebbe essere, teoricamente, più verosimile. E cioè egli suppone che ci sia stata, come in tutti i casi di incidenti, una attivazione automatica, di richiesta di informazioni da parte del Gruppo o della Legione. In questo caso, è lo stesso Inzolia a precisarlo, non vi sarebbe stata però necessità che egli quale comandante si attivasse in persona, bensì sarebbe stata la centrale operativa della compagnia e cioè l'operatore di turno a formulare le richieste al distacco dell'AM Come per la prima conclude che si tratta di ipotesi. Dell'attivazione - che se vi fosse stata avrebbe lasciato documentazione a bizzeffe - ovviamente nessuna traccia.

Entrambe le ipotesi, ribadisce, non corrispondono assolutamente al ricordo.

Nel corso del lungo interrogatorio, Inzolia si sofferma sulla "cordialità" dei suoi rapporti con il maresciallo Malfa. Costui aveva

conosciuto il padre del capitano ad Augusta, ove quest'ultimo, avvocato, frequentava le riunioni conviviali del locale circolo ufficiali dell'AM presso l'idroscalo. Allorché esso Inzolia aveva assunto il comando della compagnia di Crotone, Malfa che già prestava servizio all'aeroporto di S. Anna, gli si era presentato ricordandogli il rapporto di amicizia che lo legava al padre. (v. interrogatorio Inzolia Vincenzo, GI 13.07.92).

Inzolia non ha assolutamente saputo contrastare le contestazioni nè ha saputo dare una spiegazione ragionevole del suo interessamento. Egli stesso di quelle date dice che sono improbabili e non corrispondono al ricordo. Quel suo interessamento, che di certo non può nascere dal nulla, deve trovar ragione in un qualche evento verificatosi nel suo territorio o in quelli vicini. Cirò, S. Giovanni in Fiore od altri, evento di cui era venuto a conoscenza tramite la sua rete informativa. Non v'è altra spiegazione ragionevole. Egli sa, ricorda, ma non vuol riferire; in questo caso come in altri.

2. La testimonianza del colonnello Livi.

È stato sentito anche il suo diretto superiore, il colonnello Livi, che all'epoca dei fatti comandava la legione dei Carabinieri di Catanzaro. Egli fu informato del fatto nelle prime ore del pomeriggio e si recò sul luogo ove ebbe modo di vedere, seppur non da vicino, il relitto del velivolo che aveva urtato sul fianco di un canalone.

Non ricorda quale compagnia, se quella di Cirò o di Crotone avesse competenza sul luogo di caduta. Ricorda però che vi si recò uno dei comandanti di queste due compagnie, quello della compagnia non competente territorialmente. Esclude di aver deciso di mandare quel comandante; costui, appare dalle sue parole, agì d'iniziativa; egli avrebbe soltanto avallato questo comportamento. Ma poi preso atto che sia il comandante della compagnia che quello del Gruppo avevano dichiarato che la decisione era stata la sua, non ha "difficoltà a correggere quanto detto". La decisione fu presa "sul tamburo", fu quindi orale e di essa non dovrebbe esserci traccia scritta.

Esclude di aver sentito dire che gli aerei in volo fossero tre. Così come esclude che circolasse una voce secondo cui il velivolo precipitato era tunisino. Sin da subito si disse che era libico. Non ricevette mai notizie sul DC9 Itavia, così come non s'interessa mai al fatto, nemmeno su sollecitazione dei parenti delle vittime.

Ricorda di aver richiesto ausilio al comandante della zona militare di Cosenza, come ricorda dell'esistenza di una linea telefonica volante, sicuramente collocata dall'Esercito. Egli sul posto mandò per le operazioni di vigilanza uomini della compagnia speciale di Rosarno, normalmente impiegati per la ricerca di catturandi o di covi di sequestrati.

Dal comando della Legione fu trasferito al S.I.S.MI, alla direzione della 1^a Divisione, succedendo al colonnello Notarnicola. Un altro personaggio, si deve osservare, passato al Servizio Militare, in una posizione di prestigio e in successione a colui che dal S.I.S.MI tanto si era interessato al caso del MiG, al punto tale che al riguardo della salma del pilota aveva elaborato con Tascio un piano, che proprio da loro due prese nome. I fili sotterranei della vicenda sono tanti e purtroppo a tutt'oggi ancora non si è fatta piena luce sulla intricata ed estesa rete.

* * * * *

Capitolo IX
Le testimonianze dei sottufficiali dell'aeroporto di Crotone.

1. Le dichiarazioni di Quaranta.

S'è detto di Malfa e del suo rapporto con il capitano Inzolia, che gli richiede quelle informazioni di cui resta traccia nella telefonata registrata dalla Torre di Crotona. Prima di soffermarsi sulla posizione di Malfa e di quanto emerge dalle sue dichiarazioni, si devono però leggere quelle del sergente maggiore Quaranta, in servizio presso quella Torre.

Nel corso di esami di personale in servizio nel periodo d'interesse presso l'aeroporto di Crotona è emersa la testimonianza di questo Quaranta Marcello. Costui nel 1980 era sergente maggiore dell'AM - ora è dipendente dell'Azienda Autonoma Assistenza al Volo - e svolgeva mansioni di assistente al Traffico Aereo nel detto aeroporto. Ritiene di essere stato in servizio sia la sera del 27 giugno che la mattina del 18 luglio di quell'anno - e tale sua convinzione troverà conferma, come si vedrà, nella documentazione acquisita sui turni di servizio dell'aeroporto. Ricorda in particolare, nel suo primo esame, che in un determinato giorno del periodo estivo di quell'anno era stato chiamato in Torre "per circa sei volte e comunque in modo insistente" dall'ACC di Brindisi, che voleva avere notizie in merito al traffico su Crotona. La sua risposta era stata negativa; nell'ultima comunicazione aveva però chiesto ragione di tanta insistenza; Brindisi aveva risposto che la Difesa Aerea di Martina Franca aveva perso una traccia. Egli aveva allora domandato in quale zona dovesse concentrare le ricerche o comunque informarsi e da Brindisi s'era risposto "Su S.Giovanni in Fiore, Sila e Pre-Sila". Altrettanto interessante il seguito delle dichiarazioni che riferendo l'evolversi degli eventi così come affioranti nella memoria del teste, è bene riportare integralmente: "A questo punto mi sono messo in contatto con la stazione dei Carabinieri di Isola Capo Rizzuto e da questi ho avuto il numero telefonico della Stazione CC. di S.Giovanni in Fiore. Messomi in contatto con quest'ultima stazione dei Carabinieri, colloquai credo con il maresciallo di cui non ricordo il nome, chiedendogli di illuminarmi in merito ad eventuale incidente aereo verificatosi nella loro giurisdizione. Dopo alcune ore venni a mia volta contattato dal medesimo maresciallo dei Carabinieri il quale mi riferì che nulla era avvenuto sul loro territorio. La sera, fui contattato dal maresciallo Malfa Sebastiano, allora comandante ff dell'aeroporto S.Anna, il quale mi disse "Quaranta lo sai che è caduto un aereo!" Non diedi peso alla cosa in quanto detto maresciallo è un tipo scherzoso. Ricordo che dopo la telefonata del maresciallo Malfa, fui

nuovamente contattato telefonicamente dai Carabinieri di Crotona, nella fattispecie da un ufficiale, credo il capitano Insulia oppure Onorati, il quale mi chiese informazioni in merito alla eventuale caduta di un aereo, non ricordo se specificò civile o militare.” Nella stessa sera fu di nuovo contattato telefonicamente da una sedicente giornalista dell’ANSA di Roma che gli fece le stesse domande; per tutta risposta, le aveva chiuso il telefono in faccia.

L’indomani mattina, allorché già si sapeva della caduta di un aereo militare, egli era stato invitato dall’allora responsabile civile del S. Anna - l’aeroporto di Crotona - per un sopralluogo nel punto di caduta del velivolo nelle zone di Mirto - S. Giovanni in Fiore, comunque in Sila. Il teste continua precisando alcune sue incertezze. Nell’immediatezza di questo primo esame egli appare ricercare tra una serie di ricordi a volte chiari a volte confusi, desideroso comunque, a differenza dei più, di compiere questa opera di ricerca (v. esame Quaranta Marcello, GI 21.01.94).

Chiamato nuovamente, precisa innanzi tutto il funzionamento del suo servizio. Era basato su un turno a quattro; il turno del mattino iniziava all’alba e finiva alle 14, quello del pomeriggio andava dalle 14 alle 21. Questa la situazione all’epoca dei fatti. In precedenza c’era anche un turno di notte durato sino a quando era stata in funzione la linea Roma - Crotona e il postale notturno Itavia, e cioè sino ai primi dell’80. Il Reparto AM del S. Anna era un distaccamento dipendente da Gioia del Colle.

Il comandante era il maresciallo Malfa. I sottufficiali in Torre erano sei: oltre lui, i marescialli Di Filippo, Sfondrini, Pizzelli e Vaccaro e il sergente Sbezzi. Erano tenuti solo tre registri: uno per gli arrivi, un secondo per le partenze - e su entrambi si riportavano sia i voli civili che quelli militari - un terzo solo per i voli locali. Il Controllo del Traffico Aereo competente su Crotona era, ed è tuttora, a Brindisi. Fu proprio questa ACC a chiamare la Torre il giorno di cui ha già parlato. La prima chiamata avvenne nel tardo pomeriggio; le altre si susseguirono sino all’imbrunire, l’ultima fu quella con la quale Brindisi chiedeva di accertare se fosse successo qualcosa di strano su S. Giovanni in Fiore o in Pre-Sila. In quest’ultima telefonata Brindisi aveva comunicato che la Difesa Aerea di Martina Franca li aveva informati di aver perso una traccia. Subito dopo questa comunicazione egli chiamò i Carabinieri, ma non ricorda se la stazione di Isola Capo Rizzuto o la Compagnia di Crotona. Non ricorda se all’epoca il comandante della Compagnia fosse il capitano Inzolia o il capitano Onorati. Comunque, afferma, se parlò con Crotona, sicuramente parlò con uno dei due. Tra Crotona e Isola Capo Rizzuto, ritiene più probabile di aver chiamato Crotona, giacché ricorda che il suo interlocutore

fu un ufficiale che gli chiese il motivo per cui desiderava il numero di S.Giovanni in Fiore. Ricostruisce poi le circostanze di questa telefonata. Chiamò Crotone; rispose il centralinista, al quale si qualificò e chiese il numero di S. Giovanni in Fiore. Il telefonista gli passò l'ufficiale e costui gli chiese il motivo della sua richiesta. Al che egli rispose che si trattava della ricerca di un aereo. Subito dopo aver avuto il numero di S.Giovanni in Fiore, egli chiamò questa Stazione e parlò con il suo comandante, un maresciallo di cui non ricorda il nome. Dopo essersi presentato gli chiese se era successo qualcosa di anomalo nella zona di S.Giovanni, cioè se fosse stato avvistato un aereo a bassa quota o se fosse caduto un aereo. Il maresciallo assicurò che sarebbero state compiute ricerche e in effetti dopo diverso tempo – Quaranta non sa dire quanto tempo sia passato, se siano passate o meno delle ore, ma sicuramente era buio - lo richiamò comunicandogli che la ricerca era stata negativa. Avuta questa risposta egli a sua volta chiamò Brindisi per comunicare che “a S.Giovanni in Fiore non era successo niente”.

Subito dopo questa conversazione, egli ricevette una chiamata dai Carabinieri di Crotone e parlò con il capitano che gli chiese se sapeva “qualche cosa su un aereo caduto in Sila”. Dopo questa telefonata ne arrivò immediatamente un'altra da parte di una persona di sesso femminile, che si qualificò come giornalista dell'Ansa di Roma e gli chiese notizie su un aereo caduto in Sila. Esso Quaranta però le chiuse il telefono in faccia. Le telefonate con Brindisi, specifica, avvennero tramite telefono diretto e registrato collocato sul “bancone” della Torre. Le altre, quelle con i Carabinieri di Crotone e di S.Giovanni in Fiore come quella della sedicente giornalista, avvennero sul telefono SIP, pur esso collocato sul “bancone”. Dopo la telefonata della donna Quaranta chiuse il servizio, spense cioè gli apparati, chiuse la Torre a chiave e scese all'aerostazione. Qui incontrò il maresciallo Malfa che in tono scherzoso gli disse “sai che è caduto un aereo?”. Egli, che conosceva Malfa come un soggetto ironico ed amante degli scherzi, ed essendo peraltro in uno stato di nervosismo, tagliò bruscamente esclamando “maresciallo, lascia stare che sono nervoso”. In precedenza esso Quaranta aveva riferito che questo colloquio s'era svolto per telefono, in questo esame afferma di meglio ricordare, di aver ricordato cioè che esso avvenne di persona allorché essi si incontrarono al bar dell'aerostazione ancora aperto, bar gestito allora come al tempo dell'atto da certo Chisari Salvatore. Alla domanda di maggior rilievo quella cioè concernente il tempo in cui questi fatti sarebbero avvenuti, egli risponde “tutte queste vicende sono avvenute in un giorno che io colloco tra la fine di giugno e i primi di luglio”. Aggiunge di ricordare che il mattino successivo

fu di nuovo in servizio e notò un certo movimento di Carabinieri che raggiungevano la sede del Comando ove aveva gli uffici il comandante Malfa. Non sa dire se si trattasse di ufficiali o di gradi minori perché egli dalla Torre riusciva a vedere solo le vetture che si fermavano sotto la sede del Comando, sito al di là della statale che divide la parte militare da quella civile ov'è situata la Torre (v. esame Quaranta Marcello, GI 28.01.94).

2. Le dichiarazioni di Malfa.

Il comandante del S. Anna, Malfa cioè - già noto per la telefonata fatta a Martina Franca su incarico del capitano Inzolia, per chiedere “particolarità od informazioni di un incidente di un DC9” telefonata negata ed ammessa solo alla contestazione dell'evidenza - convocato per il 21 gennaio 94 dapprima tenta immediatamente di mettersi in contatto il 19 con il tenente colonnello Inzolia subito dopo la notificazione della citazione quello stesso giorno - come meglio si vedrà in seguito - quindi invia certificato medico a giustificazione dell'impossibilità a comparire, infine si presenta solo il 31 gennaio successivo.

Anche in questo esame assume il suo atteggiamento reticente su come e da quando - già risultando la risalente amicizia - conoscesse Inzolia; egli infatti risponde di conoscerlo, perché essi, cioè il distaccamento del S. Anna, avevano contatti con i Carabinieri per i piccoli furti che venivano consumati nell'aeroporto. E sul servizio a Siracusa, durante il quale i due si sarebbero conosciuti diversi anni prima, afferma di aver prestato servizio in quella città solo per undici mesi da ultimo prima di andare in pensione.

Ammonito, ricorda i periodi di servizio prestati a Siracusa a partire dal 50. Ricorda di aver incontrato il padre di Inzolia - come già risultava agli atti - sia al Circolo Ufficiali che a quello Sottufficiali dell'AM a Siracusa. Ricorda di aver conosciuto Inzolia da piccolo sui dieci anni e di averlo rivisto, sempre a Siracusa, allorché “giovanello... si faceva crescere un po' la barba”. Ricorda di averlo incontrato di nuovo a Crotona, allorché al momento, nel 79, in cui quest'ultimo era stato trasferito a Crotona quale comandante della Compagnia, gli si era presentato quale comandante dell'Aeroporto.

Inzolia era succeduto ad Honorati ed era ancora a Crotona quando egli lasciò quel sito nell'83. Il figlio Sergio nato nel 63 era entrato a diciotto anni nell'Arma dei Carabinieri - sarà arrestato dall'AG di Catania proprio in quel gennaio 94 per fatti di rilevante gravità, allorché prestava servizio alla

Stazione di Pozzallo - era stato segnalato al capitano quando aveva presentato la domanda per l'ingresso nell'Arma. Dopo che era stato assunto, si era recato a salutarlo e a ringraziarlo. In seguito aveva sempre informato il padre delle promozioni e dei trasferimenti del capitano, cosicché potesse tempestivamente mandargli gli auguri. Egli, Malfa padre cioè, sa adesso - al tempo di questo esame - che Inzolia è colonnello e comanda il Gruppo di Palermo.

Queste le prime ammissioni - dopo reticenze, ammonizioni, contestazioni e lunga serie di domande - sui rapporti con Inzolia. Andamento analogo nella parte successiva dell'esame, quella concernente le chiamate di Inzolia, successivamente alla caduta del DC9. Malfa dapprima colloca questo interessamento al mattino successivo, tentando di accreditare questa nuova versione. "Ricordo, egli testualmente afferma, che quando mi telefonò il capitano Inzolia, io stavo leggendo il giornale dove era riportata la notizia del disastro di Ustica. Il capitano mi chiese notizie in merito al disastro; io risposi che non sapevo nulla. Dopo la telefonata con Inzolia chiamai Martina Franca per sapere notizie e mi fu risposto che erano in atto le ricerche. Dopodiché chiamai il capitano Inzolia per notificarlo di quanto avevo appreso da Martina Franca. Questa telefonata l'ho fatta dalla Torre, perché lì c'era la RITA. Alla sede del Comando c'è solo in collegamento con Bari. Per la Torre ci ho messo poco, perché sono andato con la bicicletta. Sulla Torre c'era qualcuno degli addetti, di cui però ora non ricordo il nome. Inzolia mi aveva detto di chiedere se era un apparecchio civile o militare". Contestatogli che la mattina già si sapeva che si trattava di un DC9 dell'Itavia, risponde asserendo "Può darsi che il capitano pensasse che era caduto un altro aereo. Inzolia voleva sapere anche dove era cascato. Non sono sicuro se mi chiese del DC9 o di un altro velivolo". E subito dopo lancia numerose imprecazioni contro il capitano Inzolia.

Quindi ammette che "la telefonata è avvenuta la sera, Inzolia mi ha chiamato a casa. A casa c'era mia moglie. Io mi misi in contatto con Martina Franca da casa mia tramite centralino. L'indomani mattina Inzolia mi ha chiamato nuovamente per sapere sempre notizie. Questa volta andai a chiamare Martina Franca dalla Torre, raggiungendola in bicicletta. Quando Inzolia mi ha chiamato la mattina, io avevo già letto sul giornale del disastro di Ustica. Dopo questa telefonata non ho avuto più modo di sentire o incontrare il capitano Inzolia. L'ho rivisto solo a Castelsilano quando raggiunsi il luogo di caduta del MiG. Quando mi vide, mi disse "E tu che sei venuto a fare qui?".

Contestatogli che al precedente esame aveva dichiarato che la telefonata della notte era stata fatta dalla Torre, ammette che in effetti aveva

chiamato dalla Torre. Aggiunge che c'era uno degli addetti alla Torre, forse Quaranta o Vaccaro. La Torre chiudeva poco dopo il calar del sole; veniva chiusa a chiave; la chiave era portata alla sede di TLC.

Contestatogli che la telefonata di cui si parla era avvenuta a 22.03Z, e cioè a mezzanotte e tre minuti ora locale, dà una nuova versione. Potrebbe aver chiamato uno di TLC, giacchè dormivano in aeroporto Picone e Messina, uno dei quali vi aveva anche l'alloggio di servizio. Questa persona potrebbe averlo aiutato ad aprire la Torre e a chiamare Martina Franca. A questo punto ricorda che quella sera preparò l'autobotte con il cherosene. E così precisa riguardo a tale affermazione "Era stata la Torre a dirmi di predisporre l'autobotte con il cherosene. In aeroporto c'era un rimorchio con il carburante stazionato all'autoparco. Io provvidi con l'aiuto di un aviere ad agganciare questo rimorchio a un camion zavorrato. Il camion poi trasportò, attraversando la statale, il rimorchio con il cherosene sulla pista. Questo cherosene doveva servire per il rifornimento degli elicotteri delle ricerche. Questi elicotteri però non vennero all'aeroporto perché mi fu detto che erano stati impiegati degli elicotteri con autonomia di quattro o cinque ore. La Torre mi notiziò di queste ricerche in atto, chiamandomi a casa. L'operatore in Torre mi disse "maresciallo ci sono degli elicotteri della vigilanza che stanno facendo delle ricerche". Immediatamente provvidi per l'agganciamento del rimorchio con il cherosene e per il trasferimento dello stesso sulla pista. Quando mi ha chiamato Inzolia, dopo che io avevo provveduto al trasporto del cherosene sulla pista, io gli ho detto che già stavano facendo delle ricerche. Devo specificare che la telefonata di Inzolia è avvenuta poco dopo le 10 di sera. Io prima della chiamata a Martina Franca di mezzanotte, ho chiamato Bari o Gioia del Colle per chiedere se c'era il cessato allarme. Per gli allarmi e i cessati allarmi mi mettevo in contatto solo con Bari o con Gioia del Colle. L'autobotte sulla pista io l'ho messa intorno alle 10 di sera e l'ho ritirata dopo mezzanotte, quando ho ricevuto il cessato allarme da Bari o da Gioia. Devo dire che le telefonate quella sera sono state due. La prima verso le 9 o poco dopo le 9, comunque prima del trasporto dell'autobotte sulla pista. In questa telefonata Inzolia mi ha chiesto notizie; mi ha chiesto notizie molto generiche; mi ha detto "sai qualche cosa su un velivolo disperso?" o qualcosa simile. Io ho detto che erano in corso ricerche. Non gli ho detto nient'altro. Inzolia non mi ha chiesto nient'altro. La seconda telefonata gliel'ho fatta io dopo mezzanotte. Quella sera io sono stato in grande attività, proprio per la situazione di allarme. La Torre di controllo mi diede l'allarme, dicendo "siamo in allarme, perché stiamo cercando un velivolo nella zona". Quelli della Torre mi dissero che gli elicotteri in ricerca erano due o tre. Non mi dissero, almeno

ora non lo ricordo, da dove venissero gli elicotteri. All'epoca il SAR era a Ciampino e a Brindisi. C'era molta agitazione; io non riuscivo a sapere se gli elicotteri che dovevano atterrare erano due o tre. Avevamo due tipi di carburante; che venivano portati da Bari. C'erano due autobotti: una di cherosene, l'altra di benzina. Quando erano vuote o semivuote le autobotti venivano trascinate da un trattore; quando erano piene da un camion, il 632, che io avevo zavorrato con i "grenly" americani. I "grenly" sono delle tavole metalliche con fori. Ogni "grenly" pesa sui trenta chili. La Torre ci aveva detto di preparare l'autobotte con il cherosene. All'epoca c'erano degli elicotteri che andavano a benzina. Io avevo fatto una richiesta per depositi interrati, ma i superiori comandi non hanno mai provveduto. Devo precisare, ora che ricordo meglio, che i carburanti venivano da Taranto e non da Bari. I rimorchi - che erano come ho detto due, uno grande per il cherosene e uno piccolo per la benzina - venivano parcheggiati sul piazzale dell'autoparco".

A questo punto spontaneamente dichiara "Io mi sono chiesto perché Inzolia mi ha fatto quella telefonata. Ho pensato che volesse incastrarmi per qualche mancanza sul soccorso. Ho pensato a tante cose". Così continua sulle vicende di quella sera "durante queste due ore disposi l'illuminazione sia della pista che del sentiero di avvicinamento; disposi anche l'illuminazione della pista cioè del piazzale degli elicotteri. Per questa illuminazione rimase anche il tecnico dei gruppi elettrogeni e cioè il sergente Ruggiero. Eravamo perciò io, l'aviere, Ruggiero, il sottufficiale in Torre. C'era anche il sergente Di Francesco, che era il sottufficiale addetto all'antincendio. Quello in Torre è più probabile che fosse Vaccaro. Dico questo perché Vaccaro era la persona che era più disponibile degli altri. Era disponibile anche perché aveva l'abitazione a S.Giovanni in Fiore e qualche volta restava anche a dormire presso gli alloggi dell'aeroporto".

Ricorda quindi particolari dei fatti del giorno in cui fu rinvenuto il MiG23 e delle varie visite compiute da delegazioni americane, libiche e inglesi ai resti del MiG. Ma qui appare opportuno completare il discorso sui rapporti con Inzolia, riportando integralmente le dichiarazioni del teste: "Non sono in contatto con Inzolia da molto tempo. Gli ho mandato gli auguri per Natale, ma non mi ha risposto. Di recente gli ho telefonato; è successo tra il 25 e il 31 dicembre. Ho parlato con il centralino, ma il centralinista mi disse che era fuori. Ho chiamato anche un'altra volta, ma mi è stato risposto allo stesso modo. Questo è successo dopo che mi era arrivata la citazione della S.V. Non appena ho ricevuto la citazione, ho chiamato due volte. In entrambe le occasioni mi hanno risposto che era fuori. Facevo un numero che risultava da un biglietto da visita. Era la caserma dei Carabinieri dove presta servizio. Ho solo quel numero. Si tratta

del Gruppo di Palermo. L'ho chiamato per dirgli che era arrivata la citazione. Volevo sapere come avrei dovuto comportarmi. Volevo un consiglio da lui; volevo sapere cosa avrei dovuto dire alla S.V. Anche in questa occasione Inzolia non mi ha risposto L'altra volta che fui convocato dalla S.V. chiamai Inzolia dopo essere stato interrogato. Inzolia volle sapere cosa la S.V. mi aveva chiesto. Io gli riferii che avevo detto di averlo trovato a Caccuri con altri Carabinieri. Ho saputo dai sottufficiali del Circolo di Siracusa – lo frequento ogni tanto – che era stato convocato anche Inzolia, e con lui il colonnello Ruspoli e il colonnello Pata dell'AM. Io, quando l'ho chiamato dopo essere stato sentito dalla S.V. l'altra volta, gli dissi che ero stato interrogato anche sulla telefonata che io avevo fatto per suo conto a Martina Franca. Egli disse che questo era compito dei Carabinieri. Io non replicai; egli mi ringraziò e ci salutammo. Devo dire che aggiunse anche che si trattava di cose riservate e che non bisognava parlarne. Mi disse “è meglio non parlarne!”. Il tono, di quando gli riferivo delle domande sulla telefonata a Martina Franca, era un po' “incazzato” (v. esame Malfa Sebastiano, GI 31.01.94).

L'indomani il teste aggiunge altri particolari anch'essi degni di essere riportati integralmente “Confermo che la sera del 27 giugno 80 dopo aver ricevuto da un operatore della Torre – non sono sicuro se era il sergente Quaranta o il sergente Vaccaro – la notizia che erano in atto delle ricerche di un velivolo civile disperso, e che vi era la possibilità che degli elicotteri che erano in volo per le ricerche potessero aver bisogno di effettuare rifornimento presso l'aeroporto di Crotona, iniziai ad allertare il personale che era in servizio. Non ricordo il nome dell'operatore in Torre, ma ricordo con certezza che vi era ai gruppi elettrogeni il sergente Ruggiero, al servizio antincendi il sergente Di Francesco; ricordo infatti che costui era sul piazzale in quanto aveva trasportato due estintori su di un carrello; infine vi eravamo io ed un aviere, dopo aver trainato sul piazzale l'autobotte contenente il cherosene per il rifornimento degli elicotteri. Preciso che il tipo di carburante da predisporre per l'esigenza mi fu comunicato dall'operatore della Torre. Insieme all'aviere rimasi dalle ore 22, ora in cui trainai il carburante sul piazzale, sino alle ore 24 ora in cui mi recai in Torre per mettermi in contatto dapprima, non ricordo con precisione, se con Bari o con Gioia del Colle, ma più probabilmente con Gioia del Colle, per chiedere eventuali aggiornamenti sullo stato di allarme e mi fu risposto che potevo cessare l'allarme. Successivamente telefonai a Martina Franca per avere ulteriori notizie sulle ricerche. In detta telefonata l'interlocutore di cui non ricordo il nome, mi chiese a chi interessavano le notizie ed io gli dissi che mi erano state chieste dal capitano dei Carabinieri di Crotona Inzolia.

L'interlocutore mi rispose che erano in atto le ricerche. Dopodiché scesi in pista e unitamente all'aviere rimisi a posto il rimorchio contenente il carburante e subito dopo insieme agli altri operatori andammo a casa. Vorrei precisare che non ricordo bene il nominativo dell'operatore in Torre, ma sono quasi sicuro che sino ad una determinata ora, che potrebbe essere verso le 20, vi era il sergente Quaranta; successivamente gli diede il cambio il sergente Vaccaro. Non ricordo la presenza di nessun altro personale oltre a quello summenzionato. Per quanto riguarda le telefonate intercorse con il capitano Inzolia, ricordo con certezza che furono due, la prima verso le ore 21 o poco dopo; telefonata che ricevetti nella mia abitazione. Ricordo che il capitano Inzolia mi chiese notizie relative ad un velivolo civile che era stato dato per disperso ed io risposi che stavano effettuando delle ricerche e che non sapeva altro; il capitano Inzolia mi ringraziò e lì terminò la conversazione. Nella seconda telefonata sono stato io a telefonare al capitano Inzolia per comunicargli che non vi erano altre notizie, ma che erano in corso ancora le ricerche; questo avvenne poco dopo le 24, o meglio dopo che mi fu comunicato il cessato allarme. Una terza telefonata mi fu fatta dal capitano Inzolia il giorno successivo verso le ore 9; ricordo che stavo leggendo il giornale; ricordo infatti che stavo leggendo la pagina relativa alla notizia del disastro aviatorio avvenuto nei cieli di Ustica. Anche in questa telefonata il capitano Inzolia mi chiese se avevo novità relative alle ricerche ed io risposi che non ero a conoscenza di nessuna novità. Dopo la telefonata, presi la bicicletta e mi recai in Torre e mi misi in contatto con Martina Franca per chiedere novità sulle ricerche. L'interlocutore di cui non ricordo il nome mi chiese a chi interessavano queste notizie ed io gli dissi che mi erano state chieste dal capitano Inzolia. A questo punto senza darmi risposta l'altro interlocutore chiuse il telefono. Successivamente mi recai in ufficio e ritelefonai al capitano Inzolia e gli dissi che non vi erano novità e che vi erano ancora in atto le ricerche. Dopo quest'ultima telefonata non ho più avuto modo di commentare l'episodio con il capitano Inzolia nè ho ricevuto altre telefonate dal capitano. Mi sono sempre chiesto il motivo dell'interessamento al disastro di Ustica da parte del capitano Inzolia; mi sembrò strano l'interessamento del capitano in quanto era fuori dalla sua giurisdizione, ma attesi i buoni rapporti con l'Inzolia – per vicende legate a piccoli furtarelli avvenuti all'interno dell'aeroporto tra avieri per cui egli si era sempre interessato sino al punto che ogni tanto di notte inviava una sua pattuglia all'interno dell'aeroporto – reputai opportuno informarlo sui cennati fatti. Vorrei precisare che per quanto riguarda gli elicotteri, mi fu comunicato dall'operatore di Torre che erano in volo per le ricerche, ma non mi fu detto da dove erano decollati o a quale Ente appartenessero. Ricordo

con precisione che la sera del 27 giugno 80 il capitano Inzolia non venne presso l'aeroporto di persona, ma si limitò solo alle telefonate che ho accennato. Non venne in aeroporto nemmeno nei giorni successivi. Per quanto di mia conoscenza, la sera del 27 giugno 80 ci fu l'allarme per le sole ricerche del velivolo civile DC9. Vorrei aggiungere che questo episodio vale a dire le telefonate intercorse con il capitano Inzolia, non sono state mai commentate successivamente da me con il capitano Inzolia. Ricordo solo che quando fui citato la prima volta da questo Tribunale, dopo che la S.V. mi interrogò, quando rientrai a Siracusa nella mia abitazione telefonai al capitano Inzolia per notificarlo della citazione ed egli mi chiese cosa mi era stato chiesto; io gli dissi di aver riferito che quando mi ero recato sul posto dove era precipitato il velivolo libico avevo trovato lui con una decina di Carabinieri. A questo punto il capitano Inzolia mi disse in modo alterato che era compito dei Carabinieri informarsi sul fatto e comunque mi invitò a non parlare di queste cose che erano cose riservate, e quindi era meglio non parlarne troppo. Da allora non ho avuto più colloqui con il capitano Inzolia” (v. esame Malfa Sebastiano, GI 01.02.94).

Anche questo personaggio, come tanti altri in questo processo, rende dichiarazioni tormentate, a volte confuse, ma in definitiva, quando la memoria si riafferma con lucidità, utilissime alla ricostruzione dei fatti. A seguito di molteplici contestazioni, rammenta il suo rapporto con il capitano Inzolia quella notte del 27 e da questa esatta collocazione di dati riaffiorano tutte le attività di quella stessa notte. La riapertura della Torre, l'illuminazione della pista, l'avvicinamento del cherosene. Quella sera ci fu allarme, allarme perché si stava “cercando un velivolo nella zona”. Questo allarme, che altro non è che quello di cui parla pure Quaranta – giacché Malfa ricorda di essere stato avvisato proprio da costui o da altro della Torre – è quello di certo che mette in movimento anche Inzolia. Ed è un allarme che sicuramente non riguarda direttamente il DC9 la cui rotta era in tutt'altra area, ma che potrebbe essere ad esso collegata come indica la richiesta di Inzolia. Allarme che dà origine alla battuta di Malfa nei confronti di Quaranta e che quindi riporta i ricordi di quest'ultimo al 27 piuttosto che ad altri giorni.

E il collegamento fatto da Inzolia deve essere a tal punto preoccupante, che egli ingiunge a Malfa, che gli riferisce dell'atto compiuto dinanzi a questo Ufficio, di non parlare “di queste cose”, che erano e restavano riservate. Da sottolineare al proposito che Malfa dopo il primo esame immediatamente riferisce al capitano Inzolia, e in seguito il

maresciallo quando viene convocato, tenta più volte di mettersi immediatamente in contatto con quell'ufficiale.

Citato nuovamente a distanza di pochi giorni il teste fornisce ulteriori dettagli, anch'essi meritevoli di essere riportati testualmente. “La sera di cui ho parlato io ricevetti dapprima una telefonata dalla Torre, con la quale mi si avvisava che erano in preallarme per la ricerca di un aereo. Questa telefonata mi fu fatta o da Quaranta o da un altro. Quest'altro potrebbe essere stato Vaccaro. Fu comunque quello che diede il cambio a Quaranta. Io credo che sia stato Vaccai per i motivi che ho detto l'altra volta. Perché era il più disponibile, fu l'unico del personale di Torre che non passò civile, e rimase militare; ricordo che gli potevo dire “resta un'ora, resta due ore”, e lui restava senza fare storie – gli altri invece smontavano subito dopo la fine dell'orario – e perché anche abitando lui a S.Giovanni in Fiore, qualche volta restava a dormire, usando la brandina che stava su in Torre. Questa telefonata arrivò più o meno verso le nove e un quarto, nove e mezza. Dopo circa mezz'ora arrivò la telefonata dal capitano Inzolia. Mi disse “cos'è successo?”; io gli risposi “stiamo in preallarme. Stiamo cercando un aereo”; egli rispose “va bene” e attaccò il telefono. Tutte e due le telefonate pervennero a casa mia. Il capitano, non mi disse da dove chiamava. In quel tempo mi sembra che Inzolia visse in caserma. Io subito dopo la prima telefonata, ho preso l'autobotte e il rimorchio e ho portato il carburante vicino alla pista. Quando ho fatto questa operazione era già arrivata la telefonata del capitano Inzolia. In effetti questa telefonata è arrivata poco dopo la telefonata della Torre, sicuramente verso le nove e mezza. Accesi anche le luci della pista, anzi diedi disposizioni per questa operazione, giacché non sapevo farla da solo. Mi aiutò il sergente Ruggiero gruppista. Accendemmo le luci per aiutare gli elicotteri del soccorso. Era stato quello della Torre a dirmi “probabilmente verranno qui a fare rifornimento”, non mi disse di quale gruppo erano. Il cessato allarme da Martina Franca arrivò tra le undici e mezza e mezzanotte. Io diedi disposizioni per lo spegnimento delle luci e riportai con l'aiuto di un aviere – come avevo fatto prima – il rimorchio botte all'autoparco. Subito dopo ritornai in casa. Vaccai mi sembra che fosse proprio lui quella sera, rimase a dormire in Torre. Ho fatto una telefonata anche a Martina Franca intorno a mezzanotte. Questa telefonata l'ho fatta per tranquillizzare il personale. Come personale eravamo io, Vaccai in Torre, Ruggiero, l'aviere e Di Francesco, che si occupò di portare l'estintore sulla pista. Di Francesco abitava in campo e lo chiamai io perché c'era l'allarme. Ruggiero era sposato e viveva ad Isola Capo Rizzuto. Quella sera era di servizio. Non ricordo il nome dell'aviere.

L'aviere faceva parte dell'autoreparto. A quel tempo gli avieri in servizio all'autoreparto erano sei o sette. Gli avieri autisti dormivano all'autoreparto in una grande stanza. Gli avieri generici dormivano a circa duecento metri di distanza nella camerata. Intorno alla mezzanotte è arrivata la seconda telefonata di Inzolia. Mi ha chiesto come stavano andando le cose ed io gli ho comunicato che era stato dato il cessato allarme. Egli ha detto "va bene, va bene" e mi ha congedato. Prima di andare a casa ho messo il personale in libertà. Gli atterraggi e decolli erano sicuramente registrati. Queste registrazioni avvenivano in Torre. Io non ci mettevo mano. I registri restavano in Torre. Io non mi ricordo se li vidimavo o li controfirmavo. Quelli della Torre avevano un capo e facevano tutto in Torre. Il loro comandante era Di Filippo, romano o almeno con dialetto romanesco.(v. esame Malfa Sebastiano, GI,16.02.94).

3. Le ulteriori dichiarazioni di Quaranta.

Citato nuovamente in quello stesso turno di tempo anche Quaranta, costui confermava quanto già dichiarato e specificava altri particolari di rilievo. Precisava di aver lasciato la Torre qualche tempo dopo le 21.00 locali, mezz'ora tre quarti d'ora dopo. Aveva raggiunto il bar quello dell'aerostazione civile, gestito da Chisari Salvatore – non quello, che è però uno spaccio, sito nella parte militare dell'aeroporto – e lì ha incontrato Malfa. Dopo il breve scambio di battute con costui, già descritto, aveva preso la sua macchina ed era ritornato a casa, a Isola Capo Rizzuto. Come sempre aveva chiuso la porta d'accesso alla parte alta della Torre, porta in parte metallica ed in parte a doppio vetro antisfondamento ed antiproiettile, e come sempre aveva lasciato la chiave nella serratura, cioè non la portò al TLC. La chiusura era avvenuta alle 21, perché in quel periodo quello era l'orario di chiusura indipendentemente dalla stagione. Secondo il suo parere per la riapertura dell'aeroporto era necessaria la presenza di una persona in Torre e dei pompieri; si poteva prescindere dai grupposti, poiché i velivoli restavano sempre con motore acceso. Quanto al carburante esso era conservato in autobotti parcheggiate a fianco dell'autoparco, sito nel settore civile. Il carburante di cui si disponeva era il GP4 e il GPL a 100 ottani, oltre ovviamente la benzina per gli autoveicoli. In caso di rifornimento queste autobotti venivano portate sul raccordo in prossimità della pista.

Conferma poi i nominativi già emersi degli addetti alla Torre. Tra gli altri quello di Vaccai, che abitava a S.Giovanni in Fiore e restava a dormire

in Torre – ove c’era una poltrona letto – quando doveva fare il turno pomeriggio-mattina. I comandi per l’accensione delle luci in aeroporto erano siti in Torre, in un apparato collocato a fianco del “bancone”. Mediante esso si accendevano sia le luci della pista che quelle del raccordo. Nel termine luci pista, precisa, erano ricomprese quelle del sentiero di avvicinamento. Non c’erano invece luci sul piazzale elicotteri e di notte questi mezzi provvedevano alla illuminazione con i propri fari ed erano aiutati per l’atterraggio dalla Torre. L’elicottero, aggiunge, se è in emergenza non ha bisogno della riapertura dell’aeroporto, perché vola a vista e può, come detto, illuminare con i propri fari la zona di atterraggio.

Conferma quindi le dichiarazioni sulle chiamate dell’ACC di Brindisi. Queste telefonate pervennero su telefono punto a punto e furono registrate sia presso l’aeroporto che presso l’ACC. Pervennero – e qui dà una nuova precisazione sulla data – tra la fine di giugno e i primi di luglio 80. Nella prima telefonata Brindisi voleva sapere se su Crotone vi era traffico. A questa telefonata fu data risposta negativa. Dopo circa dieci minuti – un quarto d’ora la seconda telefonata, con la quale “chiesero se confermavo che non v’era traffico su Crotone”. Anche a questa telefonata dette risposta negativa. “La prima era a titolo informativo; la seconda aveva un carattere più ufficiale; chiedevano cioè una risposta precisa, positiva o negativa”. Traffico su Crotone significava traffico locale, cioè nell’area di CTR o di Controllo Terminale Regionale ovvero un’area di cinque miglia di raggio con centro Crotone – pista dell’aeroporto. A distanza di altri dieci-quindici minuti pervenne una terza telefonata, con la quale si comunicava che la Difesa Aerea di Martina Franca aveva perso una traccia e pertanto si chiedeva di informarsi se “nella zona della Sila Presila era successo qualcosa di anomalo”.

Contestatogli che nelle precedenti dichiarazioni egli aveva riferito che le telefonate erano state sei, precisa che le telefonate furono tre, quelle provenienti dall’ACC di Brindisi, come meglio si intende dal prosieguo delle risposte. “Certo poi ci sono state le altre telefonate sempre inerenti all’oggetto, e per questa ragione ho detto che furono cinque o sei, certo in totale furono cinque o sei riguardanti questa ricerca. Io richiamai Brindisi per sapere con maggiore precisione la zona “dove più o meno era successa questa caduta di aereo” ed essi mi risposero “la zona di S.Giovanni in Fiore”. Tutte le telefonate in questione sino all’ultima, quella in cui S. Giovanni gli dà una risposta negativa, si collocano, ribadisce, tra l’imbrunire e la sera, allorché s’era fatto buio. Non ricorda chi fosse il maresciallo di Isola Capo Rizzuto, nè il nome del sottufficiale di S. Giovanni in Fiore con

cui parlò. Ricorda invece il capitano Inzolia, sia la di lui figura che quella della moglie.

Contestatogli il turno di servizio relativo ai mesi di giugno e luglio 80 del personale AM addetto alle comunicazioni al S. Anna, rileva che nel mese di giugno è stato di servizio: il 27 nell'orario 14-21, il 29 nell'orario 7-14, il 30 nell'orario 14-21, mentre nel mese di luglio: il 1° nell'orario 14-21, il 3 nell'orario 7-14; il 4: 4-21, il 6: 7-14, il 7: 14-21; il 9: 7-14; il 10: 14-21; il 12: 7-14; il 13: 14-21; il 15: 7-14; il 16: 14-21, il 18: 7-14.

A seguito di tale lettura afferma che l'episodio della telefonata dell'ACC di Brindisi e delle conseguenti ricerche presso i Carabinieri di S. Giovanni, si colloca al giorno precedente quello in cui fu scoperto il MiG libico. Invitato a meglio ricordare corregge l'indicativo con il condizionale: "questo fatto dovrebbe collocarsi il giorno prima della scoperta del MiG".

Contestatogli che questo fatto si verificò il 18 luglio 80, e che egli aveva dichiarato che le telefonate con Brindisi erano avvenute tra fine giugno e i primi di luglio dichiara: "il fatto potrebbe collocarsi oltre la prima settimana di luglio, e cioè nella seconda settimana, forse tra il 9 e il 13 di luglio."

Contestatogli che se le telefonate con Brindisi avvennero a ridosso immediato del giorno della scoperta del MiG, esse dovrebbero collocarsi al 17 di luglio, dichiara di ricordare bene che l'indomani mattina vi era stato "immediatamente un grosso traffico di Carabinieri da e per l'aeroporto. Questo affollamento cominciò verso le 9 di mattina. Venne anche il capitano Inzolia. Il maresciallo Malfa si dava molto da fare. Io notavo tutto questo dalla mia postazione in Torre. Il giorno successivo cominciarono ad arrivare i VAM da Gioia".

Contestatogli che secondo il documento esibitogli, e cioè il turno dei servizi in Torre a giugno e luglio di quell'anno, egli il 17 di luglio non era stato in servizio, mentre il 18 lo era stato ma nel turno tra le 14 e le 21, non sa spiegarsi queste "incongruenze". Si dichiara però pronto a giurare e confrontarsi con chiunque che il movimento dei carabinieri cominciò intorno alle 9 del mattino.

Contestatogli che la notizia del MiG era pervenuta alle Autorità tra le 11 e le 12 del mattino, non sa spiegarsi queste "divergenze", ma si dichiara certo di quello che ha dichiarato, in particolare che il giorno successivo alle telefonate di Brindisi vi era stato un gran movimento di Carabinieri al S. Anna sin dalle nove circa del mattino (v. esame Quaranta Marcello, GI 08.02.94).

Le dichiarazioni di Quaranta rivestono notevole importanza e nonostante un iniziale percorso tormentato, se ben lette, sono più che chiare.

Quaranta è stato in servizio sia il pomeriggio, dalle 14.00 alle 21.00 del 27 giugno, che la mattina fino alle 14.00 del 18 luglio, come chiaramente risulta dai turni di quel periodo. Quel 27 a partire dal tardo pomeriggio sino a quando non ha cessato il turno ha ricevuto e fatto, stando in Torre, più telefonate, con l'ACC di Brindisi, i Carabinieri di Crotone e S:Giovanni, una donna qualificatasi giornalista dell'ANSA. A volte si confonde, come quando parla del numero delle chiamate dell'ACC, comprendendoci sicuramente anche le altre, o come quando scambia la stazione CC. di Isola Capo Rizzuto con la compagnia di Crotone. Ma poi via via precisa ed inquadra più esattamente i ricordi. Questo modo di procedere è indice della genuinità delle sue dichiarazioni. Non è un soggetto che si è preparato, vuole ausiliare l'inchiesta e progressivamente scava nella sua memoria.

Le telefonate dell'ACC di Brindisi, che aveva nella sua competenza la zona di Crotone, mirano – in una sequenza logica, ben precisa – in primo luogo a conoscere il traffico su Crotone. Quindi, allorché egli dopo aver dato risposta negativa su traffico in approccio a Crotone, aveva chiesto su quale zona dovesse concentrarsi, gli viene detto che l'area d'interesse è quella di S.Giovanni in Fiore, la Sila e Pre-Sila. Ed è in questa telefonata che viene detto anche, dall'ACC, che in quell'area si era persa una traccia. Queste notizie l'ACC le aveva ricevute dalla Difesa Aerea di Martina Franca. E certamente questo ROC/SOC, questo lo si deve dedurre, le aveva a sua volta recepite da uno o più Centri Radar nella sua competenza, primo tra tutti Otranto che aveva diretta “visone” su quella parte della Calabria.

Tra le telefonate dell'ACC quelle con i Carabinieri. Quaranta, che è persona esperta di questioni aeronautiche, “traduce” per i Carabinieri la richiesta dell'ACC. Chiede infatti a S.Giovanni in Fiore se fosse successo qualcosa di anomalo nella zona di sua competenza, se fosse cioè stato avvistato un aereo a bassa quota o se fosse addirittura caduto un aereo. Che si trattasse della ricerca di un aereo egli lo comunica anche a Crotone. S.Giovanni in Fiore, dopo qualche tempo di ricerca, dà risposta negativa.

Se questi fatti si collocano al 27 di giugno – e con ogni probabilità devono collocarsi in quella data sia perché quel giorno egli prestò servizio di pomeriggio-sera fin quasi alle 22.00, sia perché egli li colloca tra fine mese e primi di luglio, sia perché fatti del genere – oltre ci saranno altre prove in tal senso – non possono avvenire tutti i giorni – può spiegarsi anche l'interessamento altrimenti inspiegabile di Inzolia. Perché Inzolia è l'ufficiale di Crotone che parla con Quaranta e da costui riceve notizia della richiesta di Brindisi. Inzolia è anche colui che può seguire, attraverso la rete

dell'Arma, l'evoluzione e gli esiti delle ricerche di S.Giovanni in Fiore. E quel movimento dell'indomani di CC. all'aeroporto, ben può essere dipeso dai fatti della sera precedente – ricerca di informazioni presso organi AM, approfondimenti, punto della situazione; dopotutto era scomparso un aereo – e quindi collocarsi al 28.

E in effetti le telefonate dell'ACC di Brindisi e le conseguenti attività con i Carabinieri di Crotone e S.Giovanni non possono porsi nel pomeriggio – sera del 17 luglio, perché egli in quel turno non era in servizio. I suoi ricordi qui si confondono – e qui sta anche il valore della sua testimonianza – e quando gli si contestano dati di fatto precisi egli tende a retrodatare gli eventi. Ma certo secondo la prima versione e le sue conseguenze logiche, la ricostruzione già fatta appare la più chiara e precisa. E ben s'attaglia anche alle dichiarazioni di Malfa.

Le dichiarazioni di Quaranta unitamente a quelle di Malfa, con le quali combaciano, consentono di delineare un quadro preciso di quello che avviene a Crotone, e di dare un'interpretazione ai movimenti di Inzolia.

4. Le testimonianze dei giornalisti dell'ANSA.

Al fine di verificare la circostanza della telefonata ANSA che menziona il Quaranta, sono stati identificati ed escussi più giornalisti di quell'agenzia di stampa. In primo luogo le giornaliste che prestavano lavoro con turni serali presso la sede di Roma, alla cronaca, all'epoca solo due: Curzi Candida e Di Giovacchino Maria Rita.

La prima ricorda di aver fatto numerose telefonate sull'evento, ma non ricorda di averne fatte in Calabria; precisando però che ciò non escludeva che vi fossero state chiamate di tal genere, anzi stimando possibile telefonate ad enti AM ed aggiungendo di ricordare d'aver sentito più volte menzionare proprio l'aeroporto di Crotone (v. esame Curzi Candida, GI 07.02.94).

La seconda non ricorda se quella sera fosse di servizio, ma aggiunge nella sua deposizione considerazioni di interesse. Se la telefonata è effettivamente partita dall'ANSA, potrebbe essersi trattato di un controllo a tappeto su tutti gli aeroporti del Sud. In caso contrario "...non escluderei che potesse trattarsi di un altro tipo di controllo effettuato da addetti ai lavori e comunque da altri ambienti, che possano aver preferito l'anonimato, spacciandosi per giornalisti. Una telefonata del genere alla luce di quanto è accaduto, sarebbe stata oggetto di riflessione tra i colleghi della redazione e

probabilmente me ne sarei ricordata”. (v. esame Di Giovacchino Maria Rita, GI 11.02.94).

Gli altri giornalisti, il capo della redazione Roma-Lazio Annibale Paloscia – che peraltro ricorda di aver letto su un quotidiano nazionale un articolo in cui si riportava di un MiG libico pilotato da un dissidente atterrato in una base presso Catania (v. esame Paloscia Annibale, 14.02.94) – la responsabile dell’ANSA per la Puglia Clara Zagaria, all’epoca borsista FIEG-FNSI, in servizio presso la sede di Bari, e il redattore scientifico della sede di Roma, Goffredo Silvestri.

La Zagaria esclude di aver fatto la telefonata in oggetto, chè altrimenti lo avrebbe ricordato (v. esame, Zagaria Clara, 04.05.94).

Silvestri non ricorda se tra le tante telefonate compiute possa aver chiamato anche Crotone, ma non lo esclude (v. esame Silvestri Goffredo, 06.05.94).

5. La documentazione dell’aeroporto e le dichiarazioni di Sfondrini.

Durante queste nuove deposizioni si procede anche a nuove ricerche di documenti presso siti di Calabria, - ed in particolare presso l’aeroporto di Crotone – già infruttuosamente richiesti con decreti di esibizione, procedendo per alcuni in particolare con decreti di perquisizione e sequestro.

I provvedimenti davano esito positivo proprio presso il settore civile dell’aeroporto di Crotone, quello militare dello stesso aeroporto e il distaccamento e il teleposto di Monte Scuro. (v. relate di esecuzione 16-17.02.94 e 15.02.94).

Di particolare interesse le vicende dei decreti su Crotone. Questo ufficio aveva decretato una prima volta il 7 febbraio 87 acquisizione dei piani di volo e relative strips e messaggi dei voli compiuti da velivoli militari dell’AM in data 24 luglio 80 presso l’aeroporto di Crotone – al fine di identificare l’ufficiale, forse medico dell’AM che quel giorno aveva raggiunto, proprio con velivolo militare il comune calabrese – e dava delega per l’esecuzione al comandante del Nucleo di PG dei Carabinieri di Roma, colonnello Galatà Giuseppe.

Sfondrini Giuseppe – in servizio presso l’Aeroporto di Crotone – sia all’epoca dei fatti come sottufficiale in Torre con Quaranta – che a quella dell’esecuzione come responsabile dell’Assistenza al volo, cui era stato notificato il decreto, dopo la consegna dei piani di volo di sei velivoli militari

di quel 24.07.80, strips e messaggi, aveva precisato a verbale che la documentazione consegnata era l'unica esistente presso l'aeroporto. Pure specificando il decreto che i documenti dovevano essere acquisiti presso l'aeroporto militare di Crotona, l'acquisizione veniva eseguita soltanto presso l'aeroporto civile senza traccia di attività degli operatori di PG presso il distaccamento militare dell'aeroporto.

Una seconda volta questo ufficio il 2 agosto 91 aveva decretato l'acquisizione di tutta la documentazione concernente l'attività della Torre di controllo dello stesso aeroporto, delegando per l'esecuzione i Carabinieri del Reparto Operativo di Roma con facoltà di subdelega. L'indomani i Carabinieri di Isola Capo Rizzuto si erano recati sul posto ed avevano notificato il provvedimento al già detto Sfondrini. Costui dopo aver precisato che la documentazione era già stata consegnata ad ufficiali di PG di Roma in data 13 febbraio 87, in esecuzione del precedente provvedimento, dichiarava "di non essere in possesso di qualsiasi altro tipo di documentazione come da decreto che mi notificate", dichiarazioni che venivano ribadite due giorni dopo nuovamente a verbale (v. relate di notifica 03 e 05.08.91).

Quello stesso giorno, cioè il 3 agosto 91, gli stessi ufficiali di PG, i Carabinieri di Isola Capo Rizzuto, avevano notificato lo stesso decreto a Riillo Francesco, capo addetto al Traffico Aereo, e questi aveva riferito che il registro del movimento del traffico aereo dell'80 era stato ritirato in data 31 dicembre di quello stesso anno, dalla Circoscrizione aeroportuale di Reggio Calabria da cui dipendeva l'aeroporto di Crotona. Il 5 agosto successivo ufficiali di PG di Reggio Calabria avevano acquisito presso tale Circoscrizione il registro in questione. Anche in questa occasione gli operatori di PG non eseguirono alcuna notifica presso il distaccamento dell'AM. Il registro acquisito si presenta in condizioni pietose. Mal ridotto nella rilegatura e nella tenuta dei fogli. Una etichetta con la scritta "voli minori non registrati" ed una seconda sottostante con la scritta "aeroporto di Crotona dal 2 febbraio 63 al 9 dicembre 80". Il modello è il 2015 cat. AM non datato nè sottoscritto nella prima pagina. Il registro è quello del "movimento giornaliero" su cui per regola e prassi – come s'è visto in altri analoghi – devono essere iscritti tutti i movimenti, minori e non, civili e militari. E in effetti nei primi tempi, in cui la tenuta appare non del tutto disordinata, vi compaiono anche voli di linea. Vi è poi una parte dedicata ai voli minori; che dura fino al 66. Quindi una parte dedicata ai voli minori locali, anch'essa fino al 66.

Infine una parte dedicata ai voli interaeroportuali per il 1980. Qui appaiono registrati in arrivo nel mese di giugno quattro voli, uno dell'ALI, due dell'ALI – Genova, uno della Elitos; nel mese di luglio sette, tre della

Elitos, uno dell'ALI – Genova, uno dell'Air King, due della Parmalat. Come partenze nel mese di giugno solo tre voli, uno dell'ALI e due dell'ALI – Genova; e nel mese di luglio otto voli, quattro dell'Elitos, uno dell'ALI – Genova, uno dell'Air King, due della Parmalat. Il mese di luglio negli arrivi iniziato una volta e poi cancellato; lo stesso mese nelle partenze iniziato due volte e poi cancellato. Un registro in conclusione la cui tenuta ed iscrizioni, appaiono quasi del tutto inaffidabili.

L'11 novembre 93 questo Ufficio emetteva un decreto di sequestro dei piani di volo, dei registri decolli ed atterraggi e di ogni altra documentazione relativa all'aeroporto in questione, delegando ufficiali di PG della DCPD con facoltà di subdelega. In questa occasione operò il Commissariato di Crotone che seguendo i precedenti notificò il provvedimento sempre e soltanto al detto Sfondrini. Costui in quella sede dichiarava, dopo aver premesso che la documentazione era già stata consegnata nell'87, che non esisteva alcun documento di piani di volo, di registri decolli ed atterraggi ed altri atti concernenti l'80. Citato per l'8 febbraio successivo al Tribunale di Cosenza, si presentò in quella data e consegnò le strips di volo dell'80, dichiarando di averle trovate in una sorta di sgabuzzino situato negli uffici di Assistenza al volo dell'aeroporto (v. s.i.t. rese l'8.02.94). Le strips venivano in quella stessa occasione sottoposte a sequestro (v. decreto sequestro emesso a Cosenza in data 08.02.94).

A seguito di questo sequestro gli stessi operatori di PG della DCPD raggiunsero l'indomani gli uffici dello Sfondrini presso l'aeroporto di Crotone e da costui ricevettero in consegna altro materiale concernente il periodo giugno – luglio 80 (rapporto DCPD, 12.02.93). Anche questa volta la ricerca non fu estesa al distacco militare.

Quest'Ufficio emise quindi in data 16 febbraio 94 due specifici decreti di perquisizione e sequestro diretti alla sede militare, per la ricerca del registro arrivi e partenze dell'80, e di tutta la restante documentazione dello stesso anno. L'esecuzione del primo provvedimento dette esito negativo; quella del secondo portò al sequestro di varia documentazione tra cui la statistica del movimento velivoli relativa tra l'altro ai mesi di giugno e luglio 80 (v. verbali di perquisizione in data 16.02.94).

Questa è la storia di un'ordinaria acquisizione di documenti in questa inchiesta.

* * * * *

Capitolo X
Le attività del capitano Santoliquido.

1. La testimonianza dei coniugi Zanchetta.

Altra storia di rilievo nella vicenda del MiG è quella riferita dai coniugi Zanchetta. Emergono costoro in maniera del tutto casuale. Ufficiali di PG della Guardia di Finanza addetti all'istruzione del presente procedimento, nel corso di altro servizio presso l'Alitalia, incontrano tal Zanchetta Francesco, comandante pilota e responsabile del servizio addestramento della compagnia di bandiera. Costui riferisce d'iniziativa molteplici circostanze sulla caduta del velivolo militare libico, che complessivamente, comunque, retrodatano questo incidente di più giorni al punto tale da farlo quasi coincidere con il disastro del DC9.

Il rapporto della Guardia di Finanza è rigorosamente preciso sui punti di maggiore importanza per la ricostruzione del fatto. Queste in sintesi le dichiarazioni dello Zanchetta riportate in questo documento.

“a. Egli insieme alla moglie, aveva trascorso un periodo di vacanza sulla costa calabra in una località vicina a Lamezia Terme nel periodo compreso tra la fine di giugno e la prima decade di luglio dell'anno 80, unitamente ad un amico pilota ufficiale dei Carabinieri, all'epoca in servizio presso il locale Reparto elicotteristi dell'Arma con il grado di tenente o di capitano, tale Claudio Santoliquido che all'epoca delle dichiarazioni avrebbe prestato servizio in Bari o località prossima.

b. Il rapporto di ottima amicizia, che intercorreva nel periodo indicato tra esso Zanchetta e Santoliquido e permaneva anche al tempo delle dichiarazioni pur nella sporadicità dei contatti, risale alle frequentazioni di lavoro da parte del comandante Zanchetta all'aeroporto di Lamezia Terme ed ai contatti in quegli ambienti aeroportuali di volo.

c. Durante la vacanza citata, in una serata di poco successiva all'arrivo, mentre erano a cena sul mare e nel corso di una confidenziale e disinvolta conversazione sulle rispettive esperienze di lavoro, il Santoliquido gli aveva raccontato quanto segue:

-“di aver partecipato, alcuni giorni prima, ad un'operazione di spostamento di un aereo militare caduto in un vallone della Sila”,

-“di essere riuscito con il proprio elicottero ad imbracare e spostare il relitto dell'aereo, dopo vari tentativi andati a vuoto da parte di altri mezzi aerei”.

d. Lo Zanchetta non aveva più parlato di questo racconto con l'amico Santoliquido nè da Santoliquido aveva mai avuto alcun ulteriore riferimento.

e. Sempre esso Zanchetta negli anni passati aveva parlato di questo episodio ad alcuni conoscenti dell'Aeronautica Militare, di livello gerarchico

non elevato, ma da parte di queste persone non aveva avuto cenno di interesse.

Inoltre lo Zanchetta riferiva i seguenti elementi di cui ha memoria meno definita e certa di quanto esposto sopra.

- il relitto dell'aereo militare era stato caricato e trasferito su automezzo NATO;

- il Santoliquido si era meravigliato del rinvenimento di un aereo militare con i serbatoi (supplementari) pieni di carburante.

A seguito delle dichiarazioni era seguita, nella medesima serata, una sintetica conversazione telefonica, su chiamata della PG in cui lo Zanchetta aveva aggiunto che egli e la moglie, il 28 o il 29 giugno 80, erano partiti in volo da Ciampino per Lamezia Terme, ove erano stati accolti da Santoliquido e da lì avevano proseguito in macchina con lo stesso Santoliquido; che avevano fatto rientro a Roma tra il 10 ed il 12 luglio 80; che egli aveva di persona riscontrato nei propri ruoli di stipendio del 1980 un periodo di turni liberi dal servizio, per ferie o riposo, dal 26 giugno al 15 luglio 80; che quindi il periodo effettivo di permanenza in Calabria era stato di 10-12 giorni.”

Chiamato dinnanzi a questo Giudice il comandante sostanzialmente conferma le sue dichiarazioni, ma “sfuma”, attenua cioè il ricordo, su alcuni passaggi che avrebbero potuto condurre ad esatta identificazione della fonte delle notizie sul MiG e alla datazione dell'evento.

Conferma in primo luogo che le vacanze egli con la sua famiglia le prendeva tra la fine di giugno e prima metà di luglio: che nell'80 andò, sempre con la sua famiglia, in Calabria; che documentazione alla mano - i ruoli dello stipendio - quell'estate fu libero dal servizio dal 27 giugno al 14 luglio; che la partenza avvenne uno o due giorni dopo l'inizio delle ferie ed il rientro due o tre giorni prima del termine, che scadeva il 15; che il 16 riprese a volare.

Conferma che essi fecero il viaggio Roma-Lamezia con un volo Itavia e che a bordo si parlò della caduta del DC9 di quella compagnia, caduta che era avvenuta uno o due giorni prima; che furono accompagnati dall'aeroporto al posto ove trascorsero la vacanza da uno dei suoi “conoscenti” in Calabria. Aveva premesso che in quella regione aveva “conoscenze nel campo aeronautico, nella Guardia di Finanza, nell'Arma dei Carabinieri, nella Polizia di Stato. A tal punto una prima modificazione rispetto alla versione data alla PG. Subito dopo altre due:

“nel periodo di vacanza iniziato in quel modo qualcuno potrebbe avermi parlato di un MiG caduto in Calabria in un vallone...”. L'uso del condizionale attenua immediatamente la certezza. E proseguendo: “...ma

non escludo che questo racconto potrebbe essermi stato fatto in un periodo successivo”. Un racconto di tal genere in Calabria e in un periodo diverso da quella vacanza si porrebbe di certo a lunga distanza anche dalla caduta “ufficiale” di quel velivolo, e non ve ne sarebbe stata ragione, perché quell’evento già sarebbe stato reso noto da ogni mezzo di comunicazione. Di più: una narrazione del genere anche se avvenuta fuori di Calabria, - ma così non è stato, anche nelle nuove versioni - si sarebbe sempre collocata dopo il ritorno a Roma e con ogni probabilità dopo la ripresa del lavoro, quando cioè, come detto sopra, il fatto era di dominio pubblico.

Ma queste argomentazioni non appaiono più necessarie a partire dalle risposte successive. Alla prima, subito dopo un non “ricordo con precisione” sulla persona che ha fatto questi discorsi cioè su colui che ha parlato del MiG, “non ricordo con precisione” che costituisce un’ulteriore riduzione rispetto alla prima versione, quella data alla PG, si precisa che il discorso era avvenuto a brevissima distanza di tempo dalla caduta del DC9, e in Calabria. “Ricordo che dal momento che l’argomento del giorno era il DC9 Itavia caduto...” e poi di seguito “...qualcuno mi abbia detto che lì in Calabria, in un vallone, era caduto un MiG”.

Quindi altre circostanze di massima importanza, che non possono non condurre alla identificazione della fonte delle notizie apprese dagli Zanchetta. Val la pena riportare integralmente le frasi verbalizzate. “La stessa persona che mi diceva questo, aggiungeva di aver partecipato personalmente alle operazioni di recupero, e per avvalorare il discorso specificava anche che per ragioni di sicurezza - e qui Zanchetta riferiva in prima persona le parole pronunciate dalla sua fonte - “dopo aver visionato il relitto, onde procedere ad operazioni più sicure di recupero, ho chiesto ed ottenuto lo sgancio dei serbatoi supplementari, che contenevano ancora carburante”.

Quando avvenivano questi discorsi - ulteriori motivi per datarli con sicurezza - “Ricordo che ancora non vi erano vere e proprie ipotesi sui motivi dell’incidente del DC9 Itavia” e che perciò la conversazione aveva ad oggetto le probabili cause di quell’incidente. L’interlocutore dello Zanchetta affermò a tal proposito - ed anche qui il ricordo è così nitido che il predetto sentì il bisogno di riferire, con vivezza anche se non in buon italiano - integralmente le parole di quel suo interlocutore. “I motivi per cui cadono gli aeroplani sono talmente tanti e sono così tanti gli aerei che cadono, che qui per esempio è caduto un MiG.”

E quel che colpisce il teste, più che la notizia in sè, sono le modalità del recupero. A tal punto si deve rammentare che il recupero ufficiale è avvenuto diverso tempo dopo la fine delle vacanze della famiglia Zanchetta,

mentre il recupero di parti di interesse di certo è avvenuto nell'immediatezza della caduta, così come quello dei serbatoi supplementari, se in effetti è avvenuto, deve di certo collocarsi prima degli interventi ufficiali, giacché ufficialmente nessuno li ha visti. Comunque la narrazione dell'interlocutore a tal punto colpisce il comandante Alitalia, che costui può affermare in tutta tranquillità che "il ricordo del racconto è preciso".

Zanchetta dà poi una collocazione spaziale alla conversazione. Essa "presumibilmente è avvenuta... in una località di mare prossima a Tropea...dove si trovava un albergo-campeggio costituito da bungalows e sistemazioni per roulotte e tende...".

La deposizione continua con questo andamento strano. Da una parte il tentativo di allontanare l'individuazione della sua fonte, dall'altra la concentrazione di fatto su ambiti sempre più ristretti. A precisa domanda su quali potessero essere state le persone in grado di riferirgli sull'evento, egli risponde che al massimo potrebbero essere state cinque o sei tecnici o piloti, appartenenti all'Aeronautica, ai Carabinieri, alla Finanza e alla Polizia. Ma restringendo immediatamente con un'ovvia limitazione su queste due ultime forze di Polizia ...in misura più limitata - sulle possibilità - alla GdF e alla PdS. E poi subito allargando: "Non escludo che oltre alle persone che conoscevo meglio anche altre, sempre dell'ambiente aeronautico, avrebbero potuto farmi una confidenza del genere per rendersi più importanti".

Prima di procedere oltre in questa, a dir poco, strana deposizione, alcuni passaggi meritano commenti e critica. Lo Zanchetta aveva reso alla PG precise e dettagliate dichiarazioni. Dinnanzi all'AG si preoccupa di tali eventuali indicazioni e compie ogni sforzo per annullarne la portata e comunque attenuarle. Ma la sua opera non sortisce effetto ed egli stesso, rendendosene conto o meno, tenta via via di aggiustare il tiro delle sue dichiarazioni, finendo per restringere al massimo nel tempo e nello spazio quelle confidenze e, nel novero, l'ambito della fonte di esse. Esse si verificarono in Calabria, nel luogo delle vacanze dello Zanchetta e in quel periodo di tempo che va dagli ultimi giorni di quel giugno sino alla metà del successivo luglio. Valga per tutte la frase: "Son tanti gli aerei che cadono e qui per esempio è caduto un MiG!". L'ambito delle persone: è una persona che ha proceduto al recupero. Può essere stata dell'AM, dei CC: e in misura più limitata della GdF o della PdS. Ma né AM, né GdF e PdS procedettero a recuperi d'alcun genere. Quelli con elicottero furono compiuti solo dall'Arma e vi procedette un equipaggio comandato dall'allora tenente Santoliquido. Ma su questo più oltre. Ora si può ben dire che oltre l'Arma non si può assolutamente andare.

In effetti sull'individuazione è lo stesso Zanchetta a ritornare nella risposta alla successiva domanda di questo lungo e tormentato esame testimoniale. Seguiamo le sue parole: "Io ricordavo sino a ieri che la fonte di questa confidenza potesse essere il capitano Santoliquido, anzi devo precisare che nei giorni scorsi il Centro Addestramento Alitalia ha subito un'ispezione da parte della GdF. Essendo io presente, il maresciallo Loi che procedeva al controllo degli atti, ha notato nella stanza della segreteria una fotografia che riproduceva le frecce tricolori. Ho notato che era interessato a tale fotografia e alla mia esclamazione "purtroppo qualcuno di loro non c'è più", egli ha detto "purtroppo lo so, soprattutto coloro che erano coinvolti nel fatto di Ustica". In un momento successivo, mentre ci trovavamo dentro il mio ufficio, ho iniziato a fare delle ipotesi sul detto evento. Ho detto che avevo una mia ipotesi personale secondo la quale l'aeromobile trasportava bombole da sub, che potevano essere trasportate cariche invece che scariche e che l'esplosione di queste bombole avrebbe potuto determinare la caduta del DC9 Itavia. Parlando dell'evento Ustica io ad un certo punto ho detto, visto che il sottufficiale mi aveva riferito che si era interessato all'inchiesta, che sarebbe stato interessante sviluppare le modalità di recupero del MiG caduto in Calabria. Il maresciallo mi ha chiesto chi mi avesse parlato del MiG, io ho riferito che dovrebbe essere successo durante una vacanza e quindi con la persona con la quale avevo trascorso la vacanza stessa, cioè l'allora tenente o capitano dei CC., Claudio Santoliquido."

È in sostanza il rapporto della GdF. Seguono poi altre precisazioni, alcune delle quali provenienti da un colloquio con la moglie e una in particolare concernente la vacanza passata a Vibo con il capitano Santoliquido, che secondo la donna sarebbe avvenuta nell'81 e non nell'80, ma su questo come sulle precisazioni i verbali di seguito assunti. (v. esame Zanchetta Francesco, GI 27.01.96).

Orsini Alberta, la moglie di Zanchetta, nonostante i colloqui con il marito, appare precisa nei ricordi. Rammenta in primo luogo che nell'anno del disastro di Ustica aveva trascorso le vacanze estive con la famiglia in una sorta di albergo con ristorante e bungalows nei pressi di Tropea. Rammenta che in quel torno di anni andavano sempre in vacanza tra la fine di giugno e la prima decade di luglio, giacché il marito riprendeva il lavoro subito dopo e restava impegnato per l'intera estate. Rammenta che raggiunsero la Calabria con un volo Itavia - era la prima volta che volava con quella compagnia - con partenza da Ciampino ed arrivo a Lamezia, a solo qualche giorno di distanza dall'incidente di Ustica. Rammenta che raggiunsero l'albergo, dall'aeroporto, con un'autovettura mandata dall'amico che aveva organizzato quel loro soggiorno. Rammenta che questo

amico - colui cioè che aveva organizzato la vacanza - era un ufficiale dei Carabinieri, all'epoca tenente o capitano di complemento, ora (al tempo del verbale) colonnello. Ed è per questo che nel rispondere in precedenza aveva detto che la vettura che li aveva trasportati era con probabilità dei Carabinieri, pur non sapendo specificare se l'autista fosse in divisa o in borghese. Rammenta poi una serie di altri particolari sul Santoliquido e sulla decisione di quelle vacanze, in cui prescindendo dalle apparenti incertezze e contorte dichiarazioni - determinate probabilmente dai discorsi con il marito nello sforzo dei ricordi - sostanzialmente conferma i punti essenziali della ricostruzione di quelle vacanze calabresi di quell'anno, indipendentemente dall'ordine in cui avvenne l'altra vacanza calabrese quella trascorsa con i Santoliquido. Rammenta poi in particolare che il Santoliquido, qualche volta con la famiglia, ma più spesso da solo - giacché per ragioni di servizio raggiunge Pratica di Mare e Roma - è loro ospite nell'abitazione di Casal Palocco, e ciò sin dai primi anni 72, allorché frequentava la Scuola Elicotteri.

2. L'interrogatorio del capitano Santoliquido.

Il Santoliquido interrogato come indiziato - era già stato sentito sulle operazioni di recupero come teste nel novembre 93 e in quella sede aveva collocato le sue attività al riguardo a partire dal 18 luglio 80 - conferma questa data e quanto dichiarato come teste. Non sa però riferire da chi fu allertato; nè sa dire se fece missioni tra il 27 giugno e il 18 luglio così come non ricorda il periodo delle vacanze estive di quell'anno. Rammenta solo che in genere prendeva le ferie nel mese di luglio, mentre non si sovviene di alcun colloquio con il comandante della Legione Livi; così come delle finalità di una missione del 17 luglio Vibo-Crotone per aerocooperazione terrestre. Ricorda solo la missione del 20, perché si riferisce a recupero di materiale aereo e questa indicazione gli ricorda la vicenda del MiG libico, che riesce a narrare con dovizia di particolari. Ricorda - e questo è in contrasto con quanto sin qui emerso - che il relitto era integro ed appariva appoggiato. Ricorda di aver conosciuto in queste circostanze il generale Tascio. Ricorda anche il capitano Inzolia della Compagnia di Crotone, ma non lo ricorda in volo di ricognizione. Anche perché, spiega, l'impegno primario degli elicotteri in Calabria era finalizzato ai sequestri di persona e raramente oltre i confini della Calabria superiore. Sulle sue vacanze degli anni 79,80 e 81 non è di alcun aiuto così come sulle date della vacanza in

cui incontrò la famiglia Zanchetta. Ricorda solo che in un'estate - questo capitò una sola volta - hanno entrambi frequentato lo stesso sito di mare, gli Zanchetta in bungalow ed esso Santoliquido in tenda. Ricorda che gli Zanchetta raggiunsero la Calabria in aereo, con volo Roma-Lamezia atterrando in questo aeroporto, ove egli andò a prenderli con la sua macchina, per portarli al villaggio turistico. A contestazione che in quell'anno, cioè nell'80, egli è stato in licenza tra il 26 giugno e il 13 di luglio, egli dichiara che se così risulta dal foglio matricolare, così deve essere stato. Contestategli poi le dichiarazioni della Orsini, egli ammette di ricordare che gli Zanchetta arrivarono con l'aeroplano e di averli accompagnati, non ricorda però se è andato a prenderli o se li ha fatti accompagnare. Così come non ricorda la telefonata con la quale egli ironizzava sul fatto che avessero preso un volo Itavia subito dopo l'incidente di Ustica. Ritornando poi alle modalità della permanenza della sua famiglia e di quella di Zanchetta in quel villaggio - essi in tenda, gli Zanchetta in bungalow - egli specifica che quella sua sistemazione, gli consentiva la frequentazione del villaggio anche durante il periodo di servizio, nel senso che la moglie e la figlia - piccolissima all'epoca - restavano lì al mare ed egli le raggiungeva la sera, ritornando il mattino successivo a Vibo per servizio.

Gli vengono poi contestate le dichiarazioni dello Zanchetta, in particolare in quelle parti ove costui afferma che la persona che gli aveva parlato del MiG caduto in un vallone della Calabria, era la stessa che aveva partecipato personalmente alle operazioni di recupero; che, per avvalorare i suoi discorsi, aveva aggiunto di aver chiesto, per rendere più sicure le operazioni di recupero, ed ottenuto, lo sgancio dei serbatoi supplementari che ancora contenevano carburante; che aveva asserito, intervenendo sui motivi dell'incidente del DC9, testualmente "i motivi per cui cadono gli aeroplani sono talmente tanti e sono così tanti gli aerei che cadono che qui per esempio è caduto un MiG". E su queste dichiarazioni egli dice che può aver parlato del MiG con cinquantamila persone, ma ad operazione effettuata, dopo cioè le date che risultano dai "libroni" di volo; e aggiunge di poterne aver parlato anche con Zanchetta, di questa operazione di recupero, ma solamente dopo e non prima di averla eseguita.

Quindi gli vengono contestati nuovamente i passaggi essenziali e cioè il discorso nel tragitto tra l'aeroporto e il villaggio, ovvero il 29 giugno; i discorsi a pochi giorni di distanza dall'inizio delle vacanze degli Zanchetta ovvero pochi giorni dopo il 29 giugno; i discorsi fatti comunque al villaggio, che per essere finita la permanenza degli Zanchetta il 13 luglio, entro quel periodo dovevano esser posti. Il Santoliquido risponde asserendo che nel

ricordo dei testi con ogni probabilità è avvenuta una trasposizione temporale.

Contestategli specifiche dichiarazioni della Orsini, secondo cui ella aveva sentito “in giorni non immediatamente seguenti il disastro di Ustica, immediatezza sempre relativa, forse era nei mesi successivi...” da Santoliquido notizie come: “Santoliquido mi sembrava proprio lui in un atteggiamento quasi donchisciottesco, affermava che essi erano stati mandati a fare dei sopralluoghi, lo avevano visto prima, lo avevano individuato prima...Ne abbiamo parlato in occasione di cene o di incontri a casa mia, allorché egli veniva a Roma per ragioni di servizio...nei mesi dello stesso anno di Ustica... . Al di là delle ufficialità giravano queste dicerie, cioè che c’era una data ufficiale di caduta e una data di rinvenimento del MiG... . Questa tesi l’ho sentita poi in anni successivi anche in bocca a persone dell’ambiente aeronautico, si trattava di dipendenti Alitalia provenienti dall’Aeronautica Militare; queste persone dicevano che forse era vero che il MiG era caduto prima e che vi erano state operazioni di sopralluogo compiute solo dai Carabinieri. Contestategli queste dichiarazioni e ribadito che “prima” e “primi” non doveva essere inteso come egli proponeva nel senso che erano stati i primi e i migliori, ma soltanto in senso temporale, rispondeva di non aver potuto raccontare una cosa del genere, perché essa non era mai avvenuta e di non vedere per quale motivo avrebbe dovuto scoprire il MiG prima e non dirlo a nessuno, “fare da solo o con qualcuno una cosa del genere, che è così segreta e poi raccontarlo ad un amico a cena”.

Queste le risposte alle contestazioni, che anche se ripetute, in particolare quelle provenienti dalla Zanchetta, non sortiscono risposte più convincenti. Il Santoliquido in effetti non riesce ad offrire alcuna argomentazione contro le dichiarazioni degli Zanchetta, precise, puntuali - nonostante qualche ripensamento o attenuazione nell’indicazione della fonte delle notizie e cioè dello stesso Santoliquido, che però proprio per tutta la serie delle altre indicazioni non può essere che lui - oltre la semplice negativa che si attesta sulle date ufficiali e ne fa discendere l’ovvia considerazione di non aver potuto fare cose prima che accadessero.

Smentisce poi Inzolia, lì ove questi sosteneva che nelle operazioni aeroterrestri rientrassero anche le ricerche di ricettatori di autovetture. Pur nella verbalizzazione in più parti non chiara, emerge che un elicottero s’alza in volo e, se sta già in volo può esservi indirizzato, per ricerche di veicoli di rilevante valore solo nell’immediatezza di rapine o di furti.

Descrive quindi le operazioni dell’imbracamento dei materiali prelevati dal vallone. Fece più viaggi; per depositare gli uomini sul punto

ove trovavasi il relitto, per sollevare i pezzi e la braca, per riprendere gli uomini. La selezione del materiale fu compiuta da militari dell'Aeronautica, l'imbracamento da Carabinieri. Il peso del materiale imbracato era circa 300 chili. Esso fu caricato su un camion militare parcheggiato sul pianoro soprastante. Non ricorda, infine, assolutamente i "taniconi", di cui riferisce Zanchetta (v. interrogatorio Santoliquido Claudio, GI 05.07.96).

A conclusione non può non affermarsi che i discorsi dei coniugi Zanchetta appaiono attendibili. Tra di loro e il Santoliquido non v'è alcuna ragione di contrasto; anzi sembra che i loro rapporti siano tuttora di amicizia e di stima reciproca. La narrazione degli Zanchetta coincide con quella del Santoliquido, salvo che nella collocazione temporale, giacchè ovviamente quest'ultimo colloca i fatti dopo il 18 luglio. Mentre a dir il vero la collocazione dei discorsi, essendo avvenuti nel periodo di vacanze dei primi due, deve necessariamente porsi tra fine giugno e 12-13 luglio. L'indicazione di Zanchetta è precisa e cioè il discorso era avvenuto pochissimo tempo dopo la caduta del DC9 ed in Calabria. Non solo il contenuto del discorso era tale da dimostrare che all'epoca ancora nulla si sapeva della caduta del MiG23, come prova la battuta sulla caduta degli aerei, nella quale l'interlocutore di Zanchetta esclama "qui per esempio è caduto un MiG". Che sta a significare due cose: che di quel MiG ancora non era emerso alcunché, e che il discorso si stava svolgendo nei luoghi ov'era caduto quell'aereo, e cioè in Calabria. Zanchetta anzi precisa ulteriormente, specificando che quei discorsi avvenivano in quel campeggio ove alloggiavano la famiglia degli Zanchetta e la moglie e la figlia del Santoliquido, facendo costui il pendolare con la sua sede di servizio a Vibo.

* * * * *

Capitolo XI
Le testimonianze su attività volativa in Calabria la sera
del 27 giugno 80.

1. La testimonianza di Brogneri.

La presenza di aerei la sera del 27 giugno 80 nel cielo sovrastante la zona di caduta del MiG23 risulta, oltre che dal messaggio S.I.S.MI già riportato anche da testimonianze su cui ci si deve soffermare.

La prima è quella di tal Brogneri Enrico, avvocato del foro di Catanzaro. Costui, che vive ed esercita la professione nel capoluogo calabrese, s'indusse nell'89 a riferire quanto a sua conoscenza a seguito di dichiarazioni rese in Parlamento dall'onorevole Martinazzoli, all'epoca Guardasigilli, in risposta ad interrogazioni sul caso Ustica. Il ministro, evidenziando l'esigenza per lo Stato di far chiarezza sulla vicenda, sia sul versante nazionale che su quello internazionale, in effetti, secondo l'interpretazione del teste, rivolgeva un invito a tutti coloro che avessero potuto dare un apporto alle indagini. In tal senso s'è sentito destinatario del messaggio per quanto a sua conoscenza e s'è rivolto alla stampa, riferendo le sue cognizioni, quanto cioè aveva visto quella sera del 27 giugno 80. La testimonianza di Brogneri concerne un tempo brevissimo. La sera della caduta del DC9, intorno alle 21.30, egli vide nitidamente un aereo, che stima

essere il MiG23 di Castelsilano, sorvolare la città di Catanzaro, a “fari spenti e silenziosamente”, quasi planando ad una quota molto bassa.

Ciò nella seconda decade dell'ottobre 89. Stampa, radio e televisione riportano nel successivo novembre la notizia. A seguito di sollecitazione telefonica - probabilmente in quel torno di tempo - ed epistolare del 31 maggio 90, dopo il deposito della prima perizia tecnico-scientifica, l'ufficio lo assume il 20 giugno 90. Il teste è sicuro della data per due ordini di ragioni. In primo luogo perché in quei giorni i suoi genitori erano impegnati nei preparativi per le vacanze ed egli assiste al fatto mentre lascia la casa paterna per quella dei suoceri. In secondo luogo perché il giorno successivo ricercando sulla stampa la notizia di quanto aveva visto, lesse invece della caduta del DC9 in zona completamente diversa da quella ove egli aveva previsto dovesse essersi abbattuto l'aereo militare notato. Questo velivolo volava a una quota, come detto, molto bassa, sui 70 metri dal suolo; “appariva in evidente difficoltà perché non aveva le luci accese e planava a bassa velocità”, “senza che da esso provenisse rumore dei motori”. Era, secondo il teste, sicuramente un aereo militare, per le dimensioni, la sagoma, l'attaccatura delle ali alla fusoliera di notevoli dimensioni; il colore della “pancia” e della parte inferiore delle ali era grigio chiaro. La direzione dell'aereo era Nord-Ovest verso Crotone.

Il teste voleva riferire il fatto ai Carabinieri, ma ne fu dissuaso dalla moglie che sdrammatizzò l'episodio. Che però tornò alla sua mente il giorno che fu rinvenuto il MiG sulla Sila, senza però che ne derivasse una relazione tra i fatti. Solo dopo una trasmissione televisiva, Telefono Giallo su Ustica, ebbe modo di riflettere e connetterli. Ne portò a conoscenza suo padre, che gli consigliò di non “intromettersi”. (v. esame Brogneri Enrico, GI, 20.06.90).

Escusso nuovamente l'8 ottobre dello stesso anno il teste confermava la precedente dichiarazione, precisando alcune circostanze. Egli vide l'aereo mentre si trovava a bordo della sua Renault 5 in viaggio tra le due abitazioni sopra specificate, precisamente in via Jan Palach nel quartiere dello stadio, strada che in quel tratto è in discesa verso piazza dei Martiri di Ungheria. L'aereo è “passato quasi” sulla sua vettura e andava in direzione a Nord di Crotone. Non era ancora scuro, perché “ci si vedeva”, anche se l'illuminazione pubblica era già accesa; “c'era ancora una luce diffusa”. Il velivolo, almeno nella parte inferiore era di colore grigio chiaro; misurava circa 15 metri di lunghezza; le ali erano “molto aperte”.

Spiega quindi i tempi delle sue riflessioni, dei consigli del padre, della trasmissione televisiva e della scelta del giornale, cui destinò per primo la lettera con le sue “rivelazioni”. Specifica infine che nella prima

testimonianza non disse, quanto alla direzione dell'aereo, nè Nord Ovest nè Nord Est, bensì più a sinistra di Crotone verso Nord, tracciando su una carta della Calabria quella direzione.

L'8 settembre 92 il teste invia una lettera all'Ufficio, per riferire di aver visionato un MiG23 S-Flogger e di aver ricordato che le caratteristiche della sagoma di questo aereo non corrispondono a quelle dell'aereo da lui visto. Sarebbe rimasto fuorviato dall'erroneo convincimento secondo cui gli aerei militari, nel ritrarre le ali cd. a geometria variabile, potessero assumere quella particolare forma triangolare e compatta che lo aveva colpito e che invece è caratteristica dei velivoli a delta. Chiede pertanto di essere nuovamente sentito al fine di contribuire ad accertare: se l'aereo avvistato fosse l'inseguito o l'inseguitore rispetto al MiG e se l'eventuale attività di depistaggio, volta a postdatare l'evento, sia stata preceduta dal preliminare recupero dell'aereo effettivamente caduto e della sua sostituzione con diverso tipo di velivolo.

Sentito nuovamente il 25 settembre 92 il teste ha confermato quanto già dichiarato e quanto scritto nella lettera dell'8 precedente. Ha riferito di aver continuato ricerche personali al fine di determinare il tipo di aereo da lui avvistato la sera del 27 giugno 80. Ha ribadito che in quella occasione egli vide un aereo dalla forma triangolare, compatta e di dimensioni non grandi, specificando che la forma era quella di un triangolo equilatero. Ha acquistato nel luglio 92 la video-cassetta con il film "Muro di gomma" e nell'intervista al giornalista del giornalista Giancarlo Mazzini al collega Andrea Purgatori ha notato sullo sfondo del filmato due aerei a delta durante l'atterraggio sulla portaerei Saratoga. Questi velivoli lo hanno particolarmente colpito per avere una sagoma molto simile a quella dell'aereo della sera del 27 giugno 80 – "ricordano tantissimo la sagoma dell'aereo avvistato la notte di Ustica". (v. esame Brogneri Enrico, GI 25.09.92).

2. La testimonianza di De Marco.

La seconda testimonianza è quella di De Marco Alfonso, medico ginecologo di Cosenza. In data 4 gennaio 91 costui ha inviato una lettera a questo Ufficio, nella quale affermava di voler fare alcune dichiarazioni sul caso dell'aereo libico. S'era indotto, dirà poi nel primo esame testimoniale, a scrivere quella lettera dopo aver letto un articolo pubblicato sulla Gazzetta del Sud del 13 dicembre 90, dal titolo "Il MiG libico sembra sforacchiato" nel quale si commentava il sopralluogo compiuto dalla Commissione Stragi

il 12.12.90 all'hangar di Pratica di Mare per la visione del relitto del DC9 e dei resti del MiG23 ivi custoditi.

In sede di esame testimoniale De Marco ha depositato una memoria dal titolo "Note personali avvistamento aerei militari". In questo scritto riferisce delle circostanze più che sufficientemente precise. In un giorno lavorativo - era da poco ritornato dal suo studio medico - che egli colloca nel mese di luglio, all'imbrunire - di lì a poco sarebbe stata accesa l'illuminazione pubblica - mentre si trovava nel giardino che circonda la sua abitazione sita in via Rusoli di Castrolibero, un comune della provincia di Cosenza, nel punto A indicato nello schizzo planimetrico allegato alle note, e cioè sul lato approssimativamente occidentale del giardino, la sua attenzione è attirata da un "qualcosa che scivolava sui monti" di fronte a lui proveniente dalla direzione di Monte Cucuzzo e Mendicino, verso la sua abitazione; sulle prime stima che si tratti di un uccello ed essendo cacciatore la sua curiosità ne viene attratta. Guardando meglio si accorge che non è un uccello bensì un aereo militare, a bassa quota - alla stessa sua altezza; la sua abitazione è su un poggio al di sopra di una piccola valle - con motori a basso regime - produceva cioè pochissimo rumore - e a luci di posizioni spente. Il velivolo passa dinanzi a lui a una distanza tra i 120 e i 200 metri. Egli allora si sposta immediatamente in un altro punto, sull'altro lato della casa, per seguire la rotta, precisamente nel punto B collocato sul retro della villa verso il lato approssimativamente ad oriente del giardino, e di qui lo nota ancora. Il velivolo scivola in basso verso lo stadio di Cosenza, supera l'autostrada e prosegue nella direzione Rovito - antenna di Monte Scuro. Ha la parte terminale "rotonda". Riesce a seguirlo bene quasi fino all'abitato di Rovito, vola sempre a quota bassa. Subito dopo ritorna nel punto di prima, quello che definisce A. Qui nota altri due velivoli che provengono dalla stessa direzione del primo e cioè tra Domanico e Mendicino, come ben si vede nella planimetria allegata. Si tratta questa volta di due jet militari, tra loro identici anch'essi a bassa quota, ma con i motori più sostenuti del primo e luci lampeggianti. Procedono seguendo la stessa rotta del primo, passando leggermente più a valle, a circa 150 - 200 metri dal punto di osservazione. Ritorna perciò, di corsa al secondo punto di osservazione da cui può seguire l'ulteriore volo dei due aerei. Anche questi velivoli passano sullo stadio - le luci della città sono ora accese - superano l'autostrada e puntano sulla direttrice Rovito - Monte Scuro (v. nota allegata al verbale di esame testimoniale De Marco Alfonso, 13.02.91).

Il De Marco abita in quella villa dal 75 ed un fatto del genere non era mai accaduto nè prima nè dopo quel giorno. Passano nella zona aerei militari, ma a coppia e a quote di gran lunga più alte. Quando qualche tempo

dopo ha saputo della caduta del MiG libico a Castelsilano, ha ritenuto senza alcun dubbio di essere stato “un fortunato casuale osservatore” ovviamente del fatto che aveva preceduto quell’evento. Tra il giorno in cui osservò quei tre aerei e il giorno in cui seppe della caduta del MiG sono intercorsi circa venti - trenta giorni. Ribadisce poi che i tre apparecchi erano velivoli militari; che il primo volava a luci spente, gli altri due con le luci accese; che tutti e tre volavano a quota molto bassa. Il fatto era avvenuto all’imbrunire; è sicuro che al secondo passaggio le luci pubbliche erano accese, mentre non aveva notato se lo fossero o meno al passaggio del primo aereo. Ha parlato del fatto solo con la moglie. Nell’80 non prese ferie e teneva ambulatorio tutti i pomeriggi feriali tranne il sabato, senza però un orario fisso di chiusura (v. esame De Marco Alfonso, GI 13.02.91).

Sentito di nuovo De Marco dà indicazioni più precise. Il primo velivolo era ad un’altezza di circa 150 metri dal suolo; proveniva da Sud-Sud-Ovest, attraversando i paesi di Domanico e Mendicino, che sono effettivamente in questa direzione rispetto a Castrolibero. All’altezza della sua abitazione aveva effettuato una virata verso destra mostrando all’osservatore il fianco sinistro della fusoliera ad una distanza tale da poter notare il pilota con casco giallo-verde. Il velivolo, ribadisce, non aveva le luci di navigazione accese, era di colore grigio scuro militare. Non ne aveva notato le insegne. Volava a velocità molto bassa; non aveva il carrello estroflesso. Non aveva visto sporgenze rispetto alla struttura, riferibili ad armamento o a serbatoi supplementari. Una volta compiuta la virata il velivolo, mantenendo la medesima quota e velocità, s’è diretto verso il comune di Rovito, sorvolando lo stadio di Cosenza e collimando a distanza con l’antenna di Monte Scuro. Il teste aveva notato l’aereo quando era già all’altezza del comune di Domanico, e cioè a circa 8 km di distanza in linea d’aria, e lo aveva seguito sino a Rovito, ovvero a circa 7 km di distanza sempre in linea d’aria. Il velivolo non sembrava in difficoltà di manovra; non provocava rumore, tanto meno di propulsione; non presentava posteriormente bagliori di combustione. Aveva una struttura di caccia militare con ali triangolari, la parte posteriore della fusoliera arrotondata, un unico ugello di scarico.

Dopo circa due minuti aveva notato l’avvicinarsi degli altri due velivoli anch’essi apparentemente militari. Questi due aerei avevano la stessa rotta e la stessa quota del primo e compivano la stessa manovra già da quello effettuata. A differenza di esso però tenevano una velocità superiore, vicina al triplo, producevano rumore di propulsione, mantenevano accese le luci di posizione lampeggianti. Volavano appaiati ad una distanza tra i 50 e i 70 metri. La loro struttura era diversa da quella del primo; erano più grandi e

dotati di prese d'aria rettangolari posizionate su entrambi i lati della fusoliera, erano biposto, giacchè il teste aveva visto due persone per aereo “posizionate l'una davanti all'altra”. Non aveva invece notato le insegne; il colore era sul grigio scuro, ma diverso da quello del primo. Anche questi due velivoli non presentavano i carrelli in posizione estroflessa né sporgenze riferibili ad armamenti o a serbatoi supplementari (v. esame De Marco Alfonso, GI 11.11.92). Anche con questo teste si sono compiute ricerche in loco e con il suo ausilio si sono redatte planimetrie in cui sono state ricostruite le rotte.

3. La testimonianza di Grandinetti.

Sempre interrogando le persone che avevano al tempo chiamato Telefono giallo sia nell'edizione dell'88 che in quella del 91 per rendere dichiarazioni sull'evento, tal Neri Costantino Claudio ha riferito di aver telefonato a quella rubrica per parlare di una sua ipotesi sul MiG23 contrastante con quella che all'epoca andava per la maggiore, e cioè quella che voleva il velivolo penetrato nel territorio italiano dal mar Jonio. Egli riteneva invece che fosse giunto dal mar Tirreno e ciò sulla base di dichiarazioni di tal Grandinetti Giulio padre della sua ex fidanzata. Costui, avvocato in Crotona, gli avrebbe narrato di un episodio accaduto con ogni probabilità in quel torno di tempo. Egli era proprietario di una tenuta denominata “Villa Paradiso” sita in agro di Bocca di Piazza; su questa tenuta era passato un velivolo a volo radente al punto tale che aveva abbattuto e bruciacchiato le cime degli alberi su una collinetta sita dietro la casa della “Villa Mafalda”; alcuni coloni in seguito gli avevano riferito che dei militari in borghese erano stati sul luogo per controllare quegli alberi, per vedere cioè se le cime fossero “bruciacchiate e falciate”. Questo discorso fu fatto dal Grandinetti nell'80 in un pomeriggio, quando era già noto il fatto della caduta del MiG23. Di questo il teste è sicuro, perché in quella occasione egli e l'avvocato tentarono di ricostruire la rotta tenuta dal pilota per schiantarsi a Castelsilano (v. esami Neri Costantino Claudio, GI 02.12.93 e 20.01.94).

Grandinetti conferma sostanzialmente questa vicenda, aggiungendo anche circostanze che la rendono più completa. In effetti egli è stato testimone, secondo le sue dichiarazioni del passaggio di quel velivolo di cui ha parlato il Neri. Il fatto è avvenuto, come costui riferiva, nel fondo di Villa Paradiso, di sua proprietà. È avvenuto mentre questi con l'ausilio di alcuni suoi dipendenti stava provvedendo alla mungitura delle mucche nella stalla -

lo “stallone” a causa delle sue dimensioni - costruita in cima ad una collina a monte di Villa Mafalda. Erano con lui tal Luigi “caporale”, e tal Renato, bovaro handicappato mentale. All’improvviso udirono un fortissimo rumore di aereo, uscirono immediatamente dalla stalla e videro un aereo da caccia di piccole dimensioni, che volava a quota bassissima e a velocità non eccessiva, cosicché fu possibile, almeno al Grandinetti, che si trovava in un punto collocato ad una maggiore altezza rispetto alla quota tenuta dall’aereo, vedere il pilota alla cloche. Quel caccia sorvolò l’abitazione, con la parte inferiore della fusoliera urtò un albero di faggio spezzandogli la cima e proseguì in direzione di Bocca di Piazza. Il velivolo proveniva dalla destra di lui, che era uscito dalla stalla, e continuò sulla sua sinistra.

L’episodio avvenne di luglio intorno alle 7 del mattino, di sicuro dopo la caduta del DC9 Itavia, giacché il teste ricorda di essere già venuto a conoscenza, dalla stampa e dalla televisione del disastro di Ustica. Avvenne, precisa anche qualche giorno prima del ritrovamento dell’aereo libico a Castelsilano. Ricorda con certezza questo evento, giacché il giorno in cui si rinvenne il velivolo libico anche lui si recò sul posto per vedere i rottami e ciò accadeva cinque o sei giorni dopo che l’aereo era passato sopra la sua villa. D’altra parte, egli ricorda che anche la gente che era sul luogo asseriva che quell’aereo era caduto pochi giorni prima.

Del passaggio dell’aereo sulla sua tenuta aveva parlato con il capitano comandante della Compagnia Carabinieri di Crotona, con il quale era in rapporti di amicizia a ragione della sua professione di avvocato; ne parlarono informalmente senza redigere verbale; l’ufficiale che conduceva le indagini proprio su quell’evento, rimase sbalordito di quella narrazione e gli chiese tra l’altro se avesse potuto notare le insegne dell’aereo e la sua direzione. Quanto alle insegne l’avvocato riferì che aveva visto sulla coda una stella di colore rosso. Il capitano non era Inzolia, ma il suo predecessore, di cui al momento dell’esame non ricorda però il cognome. Della vicenda aveva parlato ai suoi familiari. Non sa di un intervento di militari a Villa Paradiso per constatare i danni prodotti dal passaggio dell’aereo (v. esame Grandinetti Giulio, GI 21.01 94).

La moglie di questo teste, Scotto Carmela, ricorda l’episodio riferito dal marito. Questi le aveva detto, in un periodo di tempo che non riesce a precisare, di aver “visto un aereo volare tanto basso su Villa Paradiso che sicuramente sarà caduto”. In seguito venne a sapere dell’aereo caduto in Sila e ritenne che il marito avesse detto la verità (v. esame Scotto Carmela, PG 20.01.94).

Il primogenito dei figli dell’avvocato non è a conoscenza dell’episodio, perché all’epoca frequentava l’università di Firenze, città ove

passava la maggior parte dell'anno ivi compresi i mesi estivi ad eccezione di agosto (v. esame Grandinetti Ugo, PG 20.01.94).

La secondogenita ricorda, anche se in modo vago, che il padre nell'80, quando ella aveva 17 anni le aveva parlato di un aereo che "passando sopra alla villa aveva bruciacchiato gli alberi", aggiungendo che della caduta di questo aereo ne avevano parlato anche i giornali (v. esame Grandinetti Paola, PG 20.01.94).

Anche l'ultimo dei figli, che all'epoca dei fatti aveva solo sei anni, ricorda di aver sentito parlare dell'episodio. Non sa precisare quando nè a chi il padre ne parlasse. Ricorda solo che si parlava di un aereo civile o militare non specificato che aveva sorvolato a bassa quota la loro tenuta (v. Grandinetti Francesco, PG 20.01.94).

Neri, colui che come s'è detto era stato fidanzato della figlia di Grandinetti, sentito nuovamente conferma la precedente dichiarazione, aggiungendo delle precisazioni di utilità ai fini della ricostruzione del fatto. Il colloquio con l'avvocato avvenne di certo nell'80 durante le sue ferie estive, con molta probabilità a metà o verso la fine dell'agosto. È sicuro dell'anno, perché in quell'anno avvenne la strage alla stazione di Bologna. Nel riferire la vicenda l'avvocato gli aveva indicato anche gli alberi abbattuti e bruciacchiati. Egli però non era stato in grado di vedere i danni di cui Grandinetti parlava. Secondo il racconto di costui egli non sarebbe stato presente al fatto, ma lo avrebbe appreso da un colono, la stessa persona che poi gli avrebbe riferito dalla ispezione di militari. Il pomeriggio del colloquio era sicuramente successivo al giorno in cui s'apprese della caduta del velivolo libico sulla Sila (v. esame Neri Costantino Claudio, GI 20.01.94).

4. La testimonianza di Medaglia.

Nel corso di un colloquio con il direttore del carcere di Fossombrone tenuto il 5 luglio 93, il detenuto Medaglia Francesco chiedeva di conferire con il giudice Francesco Di Maggio vicedirettore generale del Dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria. Questi, previa intesa con l'ufficio, visitava il detenuto il 25 luglio seguente a Fossombrone e ne raccoglieva le dichiarazioni concernenti il fatto di Ustica in appunto datato 26 luglio 93, trasmesso a questa AG lo stesso giorno.

Il Medaglia, perito elettrotecnico, era nel giugno 80 amministratore della S.r.l. SOGED (Società Gestioni Editoriali) proprietaria della emittente radiofonica Radio Brutia - Cosenza. La sera del 27 giugno, a seguito del

blocco del ripetitore installato su Monte Cocuzzo alla quota di 1550 metri, si era recato, da solo, in quella località per riparare l'avaria. Era giunto alle 20.30 sul luogo ove si trovavano due vecchi rustici all'interno dei quali erano state montate le apparecchiature ed un generatore di riserva. Intorno alle 21 aveva percepito il rumore di due aerei; fattosi sulla porta aveva notato due aerei militari che provenienti da Sud-Ovest uno dietro l'altro procedevano con direzione Mar Tirreno - Monti della Sila. L'aereo che precedeva era poi scomparso oltre il massiccio della Sila e contemporaneamente era cessato il rumore dei suoi motori. Il secondo velivolo che dalle fattezze il Medaglia ritiene di aver identificato (senza esserne certo) in un F14, aveva compiuto una repentina inversione di rotta; perdendo rapidamente quota, era a sua volta scomparso oltre il massiccio, ricomparendo subito dopo in virata in direzione Sud-Sud-Ovest alla volta dell'arcipelago delle Eolie. L'attenzione del Medaglia era stata richiamata dalla circostanza che, giunto sul Tirreno, l'aereo aveva preso a volare a bassissima quota.

Nel mese di novembre 92, trovandosi il detenuto ristretto in Cosenza per presenziare al dibattimento di un processo a suo carico davanti a quel Tribunale, in occasione di una delle traduzioni a palazzo di giustizia, si era intrattenuto a conversare con il capo scorta dei Carabinieri, tale appuntato Carioti, all'epoca in servizio presso la stazione di Montalto Uffugo. Del tutto occasionalmente la discussione era caduta sui fatti di Ustica ed il Medaglia aveva appreso che il Carioti, nel giugno 80 carabiniere in servizio alla stazione di Sersale, la mattina del 28 era stato inviato sul luogo ove era precipitato un aereo militare straniero per sostituire i soldati di stanza a Cosenza, che sin dalla notte prima erano stati comandati di servizio di vigilanza. Gli aveva riferito il Carioti che, nella circostanza, la sua divisa era stata strappata dai rovi ed aveva aggiunto che, a differenza del caporale sentito come teste dal GI, nessuno aveva mai ritenuto opportuno interrogarlo.

Il Medaglia, richiestogli come avesse potuto conservare memoria tanto precisa sui fatti, spiegava che nella giornata del 28 giugno 80 aveva letto sul quotidiano locale, la Gazzetta del Sud, la notizia dell'aereo Itavia inabissatosi nelle acque di Ustica ed aveva legato proprio al grande clamore di tale evento il ricordo di quanto personalmente percepito, la sera precedente, sul Monte Cocuzzo.

Che tra i due episodi potesse stabilirsi un qualche nesso aveva cominciato a stimarlo all'epoca della lettura dei servizi giornalistici che davano notizia delle perplessità circa il tempo di effettiva caduta sui monti della Sila dell'aereo militare libico. Sostenendosi da parte di taluno che

quest'ultimo incidente si sarebbe verificato in epoca successiva ai fatti di Ustica, Medaglia aveva ripescato nella memoria quanto percepito la sera del 27 giugno 80. Aggiungeva che i servizi giornalistici indicati sono stati da lui letti nel maggio 92 e che da allora aveva cominciato delle sue riflessioni ai suoi familiari ed al proprio avvocato, Franz Caruso del foro di Cosenza, oltre che al direttore della casa di reclusione di Fossombrone e, da ultimo, qualche giorno prima del colloquio, al magistrato di sorveglianza di Ancona. In ogni caso, una volta intervenuta conferma a seguito della conversazione con l'appuntato Carioti, aveva deciso di riferirne all'AG.

Questo appunto è stato integralmente e specificamente confermato dal Medaglia in esame testimoniale da parte di questa AG Oltre a riferire con chi aveva parlato di quella sua vicenda sul Monte Cocuzzo e a descrivere il sito del suo ripetitore, redigendone anche schizzo planimetrico, il teste ha confermato di trovarsi, quando ha percepito il rombo degli aerei, all'interno della sala apparati. È immediatamente uscito sullo spiazzo antistante la porta di quel vano. Questa porta dava di fronte a Cosenza. Gli aerei li ha visti sulla sua destra; provenivano dalla direzione di Amantea; procedevano cioè da Sud-Ovest verso Nord-Est; sono scomparsi dietro i monti della Sila. Erano sicuramente degli aerei militari, ovvero dei caccia. Il secondo aveva doppio impennaggio; ha stimato che avesse due motori, "perché sembrava che avesse due "getti" di uscita", quando lo ha osservato dopo che aveva superato il Monte Cocuzzo. Proprio sulla verticale di questo monte il primo ha spento il motore. Il secondo è riapparso "da dietro la Sila" dopo brevissimo tempo, cioè nel giro di pochi minuti, tra i due e i quattro minuti, non di più perché egli è stato fuori della casamatta sui cinque minuti. È sicuro che si trattasse del secondo, perché era quello con i due impennaggi. Ritiene che il primo fosse di colore più scuro del secondo. Questo era di colore quasi chiaro. Quando ha visto i due aerei la prima volta erano leggermente più in alto del punto in cui egli si trovava e cioè a circa 1500 metri di altezza, giacché la casamatta della radio è a venti-trenta metri al di sotto della cima del monte. Dopo che lo hanno superato i due velivoli "hanno continuato una virata sulla propria sinistra e la discesa in quota". Il secondo al ritorno allorché è riapparso ha dato l'impressione che stesse salendo; era più o meno all'altezza dell'osservatore. Subito dopo, quando s'è diretto verso il mare è sceso "di brutto". Al teste non è sembrato strano che fosse ritornato solo il secondo aereo, giacché del primo ha stimato che fosse atterrato a Crotone, essendo la sua direzione proprio quella di Crotone. Di sicuro, conclude, non era un F104 cioè un aereo italiano (v. esame Medaglia Francesco, GI 21.09.93).

In un nuovo esame dedicato particolarmente a quanto da lui osservato da Monte Cocuzzo conferma le precedenti dichiarazioni, ma specifica sulla base delle sue conoscenze - è appassionato di aeronautica e legge libri e riviste specializzate - che il secondo velivolo era un F14 o Tomcat. Non notò se avesse o meno i serbatoi supplementari. Ricorda sul colore, che era più chiaro di quello del primo. Il primo, conferma, non era dell'AM, non era cioè un F104. Entrambi erano scomparsi dietro Monte Scuro passando alla sua destra. Quello che è riapparso è ritornato passando alla sinistra del monte, per lui che vedeva da Monte Cocuzzo. Il primo dei due ha avuto il "getto illuminato" per circa metà del tragitto osservato; poi il getto s'è "spento" tra Monte Cocuzzo e il Crati, cioè a metà della valle di Cosenza. Il secondo ha tenuto sempre i getti illuminati (v. esame Medaglia Francesco, GI 22.02.94).

Costui nel corso delle sue deposizioni ha riferito circostanze su Radio Brutia e sul funzionamento del suo ripetitore su Monte Cocuzzo, citando a sostegno altri soci e dipendenti. Costoro hanno sostanzialmente confermato quelle vicende, per cui il Medaglia su tali punti appare pienamente credibile.

Costui ha poi riferito di aver parlato di quello che vide la sera del 27 giugno con altre persone cioè, come s'è detto, alcuni suoi familiari, il suo legale, il capo scorta dei Carabinieri, che in occasione di un'udienza al Tribunale di Cosenza lo tradusse dalle locali carceri al palazzo di giustizia e quel caporale dell'Esercito, appartenente al partito repubblicano, che aveva montato la guardia ai resti del MiG23.

Tutti costoro hanno confermato le sue dichiarazioni, compreso il carabiniere identificato in Carioti Nicola, su diverse circostanze dette di lui da Medaglia, come l'aver fatto servizi di traduzione per il Tribunale di Cosenza e servizi di guardia ai rottami del MiG, nel corso del quale effettivamente s'era strappato la divisa, e al cimitero di Castelsilano, quando la salma del pilota fu prelevata per essere trasportata a Roma. Ha ammesso anche una circostanza che potrebbe essere di rilievo e cioè che quando fu mandato nel vallone ov'era caduto l'aereo tra giugno e luglio a un mese di distanza dall'inizio del servizio a S. Severino il 10 giugno, al momento in cui raggiunse il luogo intorno alle 14.30, aveva trovato nella parte superiore del vallone un vero e proprio accampamento, composto da almeno quattro tende di medie dimensioni, costruite da militari dell'Esercito. Ha negato le restanti circostanze. In confronto, queste le battute principali:

“Medaglia: Mi ricordo il suo viso. Era però in divisa. Ho fatto una sola traduzione con il qui presente militare.

Carioti: Non lo ricordo.

Medaglia: Confermo di aver sentito i discorsi sull'aereo caduto a Castelsilano dal qui presente. Parlava direttamente con me.

Carioti: Non ho parlato con lei. Non ricordo assolutamente di aver riferito circostanze sul fatto dell'aereo caduto a Castelsilano al qui presente.

Medaglia: Non ricorda di aver parlato della questione della divisa strappata?

Carioti: No, non ne ho mai parlato con il qui presente. Posso averne parlato durante altre traduzioni con altri detenuti, cioè tra colleghi in presenza di altri detenuti.

Medaglia: Il fatto è successo in questo palazzo nelle camere di sicurezza, che sono al pian terreno. Mi disse che rilevò dei militari. Mi disse che si ricordava che il fatto era avvenuto a fine giugno.

Carioti: Il fatto è avvenuto o a giugno o a luglio. Avevamo la divisa estiva, che si porta durante tutta la stagione.

Medaglia: Il qui presente appuntato mi disse solo che aveva dato il cambio a militari, senza specificare a quale Arma appartenessero. Ho saputo che si trattava di militari dell'Esercito di stanza a Cosenza, leggendolo sui giornali, nell'intervista rilasciata da un caporale dell'Esercito. Avevo saputo il nome del qui presente dallo stesso. L'ho poi ricordato perché cambiando una vocale viene fuori il nome di un grande paese della provincia di Cosenza, e cioè Cariati.

Carioti: Escludo di aver mai dato il mio nome a detenuti tradotti. Il nome emerge dai fogli che lasciamo alla matricola del carcere" (v. confronto tra Carioti Nicola e Medaglia Francesco, GI 30.09.93).

Medaglia esaminato subito dopo questo confronto dichiara di non essere mai stato nella matricola del carcere e di essere perciò venuto a sapere del cognome dell'appuntato personalmente da lui. Questi gli aveva anche riferito di non esser mai stato interrogato, ovviamente sul fatto della caduta del MiG. Aveva aggiunto che nella sua caserma c'era l'ordine di servizio con la data del giorno in cui era stato comandato sul luogo di caduta. Aveva anche precisato che si ricordava che era fine giugno, perché in quel periodo si verificava una sua ricorrenza personale. (v. esame Medaglia Francesco, GI 30.09.93).

5. La testimonianza di Cannizzaro Giovanni e Stranges Sebastiano.

Sempre dalla identificazione delle persone che si misero in contatto con la trasmissione Telefono Giallo di Corrado Augias nel maggio 88 e

dall'esame di coloro che si proponevano di riferire notizie concrete, sono emerse altre dichiarazioni di interesse.

Come quelle rese da Cannizzaro Giovanni, funzionario del Ministero delle Finanze in servizio presso la Conservatoria dei Registri immobiliari di Cosenza. Costui a fine giugno 80, stando nella sua casa di villeggiatura nella frazione di Torremezzo del comune di Falconara Albanese con la propria famiglia, notò un episodio degno di rilievo e a dir poco inconsueto. Notò, mentre era sulla spiaggia antistante la sua abitazione, un aereo che inseguito da altri due si dirigeva a grandissima velocità verso le montagne di Paola. Testualmente così le sue dichiarazioni "io li ho visti "emergere" dal mare. Io ero sulla spiaggia e ho avuto l'impressione che mi venissero addosso... . L'aereo inseguito era più piccolo degli altri due, leggermente più piccolo. Il primo era di colore mimetico... tendente al marrone chiaro... . Gli altri due non ricordo, comunque di colore diverso dal primo... . Gli aerei erano jet. I due di dietro avevano il cupolino leggermente trasparente. Il rombo dei tre aerei era fortissimo e quei velivoli procedevano a una velocità molto forte... . Dopo che i tre aerei mi hanno superato... ho visto dei bagliori, una sorta di lampi in prossimità degli aerei di tutti e tre. Ho avuto una gran paura al punto tale da avere una scarica di diarrea e raggiungere immediatamente il bagno di casa. Tutto l'episodio mi aveva scosso. Sia perché gli aerei si erano alzati improvvisamente dal mare, sia perché erano a pelo d'acqua, sia perché ad un certo momento mi è sembrato che mi venissero addosso, sia perché ho visto quei bagliori. Io ho visto delle palle di fuoco, delle fiammate a breve distanza dinanzi al muso degli aerei. Queste fiammate le ho viste dinanzi a tutti e tre gli aerei... . Ricordo che dopo aver assistito all'episodio dei tre aerei... ed aver visto dei lampi, in rapida sequenza tra loro, provenire dalle immediate vicinanze dei due velivoli ho fatto rientro presso la mia abitazione di Torremezzo impaurito e turbato al punto di suscitare la curiosità di mia moglie".

Sull'essenza dell'episodio non v'è da aggiungere altro. Sul luogo ove si trovava costui che ne fu testimone, s'è detto; è la spiaggia di Torremezzo di Falconara Albanese sulla costa tirrenica della Calabria nel tratto tra Paola e Amantea, cioè a 39°10' circa e 39°20' circa di latitudine Nord (si ricordi che la latitudine del luogo di caduta del DC9 è 39°43'N). Sul tempo discorso meno breve, ma sempre lineare senza contraddizioni. Il teste è sicuro che fosse l'anno 80 e un periodo prossimo al disastro di Ustica. Quell'anno la moglie, che è un'insegnante, non lavorava, avendo due figli molto piccoli - di due anni e nove mesi rispettivamente - e pertanto costoro si erano trasferiti verso la seconda metà di giugno nella casa di villeggiatura al mare. Egli li raggiungeva dopo il lavoro, sicuramente ogni giorno,

considerata la breve distanza tra Cosenza e Falconara degli Albanesi. Quindi certezza sull'anno e sul mese. Certezza altresì sul giorno, giacché il teste l'indomani o due giorni dopo apprende dai giornali della caduta del DC9, leggendo dell'evento con ogni probabilità sulla Gazzetta del Sud, quotidiano che al tempo egli acquistava presso l'edicola dei giornali di Torremezzo. Ma certezza anche sull'orario, giacché egli dapprima dice verso le 20.30-20.45, dopo precisa quando il sole che aveva di fronte, era "ad una canna" dall'orizzonte, cioè era quasi sul punto di tramontare. Quel 27 di giugno il sole tramontava alle 20.20L.

Quanto alla direzione del volo dei tre aerei il teste di certo non è persona adusa a punti cardinali e ai calcoli delle traiettorie. La visione degli aerei è peraltro durata brevissimi attimi. Non solo, la loro apparizione ha provocato poi nel Cannizzaro turbamenti psichici e fisici non indifferenti. Comunque la ricostruzione è più che sufficientemente precisa. Gli aerei sono "emersi" dal mare dalla sua sinistra nel momento in cui egli guarda verso il sole che tramonta, e quindi verso Nord-Ovest. Ha avuto l'impressione che si dirigessero verso le montagne cioè verso Est. Gli aerei hanno poi continuato seguendo il litorale in direzione di Paola. Si dirigevano a grandissima velocità in direzione Nord, verso le montagne di Paola. Il teste ha redatto schizzi planimetrici che si riveleranno di grande utilità per la ricostruzione della rotta ed ha preso parte a più ricerche sui luoghi al fine di indicare il suo punto di osservazione e le rotte da lui viste. Egli in effetti segue i tre aerei per breve tratto lungo la costa; all'altezza di S.Lucido, egli li perde di vista perché i velivoli hanno virato verso destra, hanno imboccato uno dei valloni sulla catena costiera, e una volta superata la quale sono scomparsi nella vallata di Cosenza (v. esame Cannizzaro Giovanni, GI 30.09.93). Il percorso è stato ricostruito dalla PG con ricognizioni di luoghi (v. rapporto DCP, 21.11.93)

Quanto dichiarato dal Cannizzaro ha anche trovato puntuale conferma nelle deposizioni della moglie, Tarsitano Angela. Costei ricorda che nell'80 alla fine di giugno durante il periodo di ferie con il marito a Torremezzo di Falconara Albanese una sera questi rientrò in casa molto scosso ed agitato e le disse che nel tratto di mare davanti alla spiaggia aveva assistito ad un inseguimento tra aerei, vedendo delle luci al di sotto di quei velivoli. Non poté assisterlo perché presa dai due bambini; il marito dovette immediatamente correre al bagno. Ribadisce che si trattava dell'80, perché solo in quell'anno essi presero in affitto casa a Torremezzo di Falconara. Ribadisce che si trattava di giugno perché in quella casa ci sono stati due mesi abbondanti. A quel tempo non lavorava e risiedeva stabilmente in

quell'abitazione. Il marito la raggiungeva dopo il lavoro. Il fine settimana restavano a Torremezzo (v. esame Tarsitano Angela, GI 12.11.93).

Le deposizioni dei cinque testi di cui s'è scritto appaiono di immediato rilievo nella ricostruzione dei fatti di Calabria. Non è emersa alcuna ragione per ritenerli inattendibili. Non sono stati portati da alcuno nè sono frutto di inchieste particolari. Si sono presentati d'iniziativa per riferire le loro cognizioni. Sono professionisti, piccoli imprenditori, funzionari. Non v'è alcun legame o rapporto tra di loro.

Due riferiscono eventi diversi da quello riferito dai restanti tre. In effetti si può affermare che questi ultimi e cioè De Marco, Medaglia e Cannizzaro parlino di uno stesso fatto e cioè che ciascuno di loro abbia visto un tratto della rotta degli aerei descritti. Le loro descrizioni sostanzialmente coincidono - anche se quella del Medaglia riferisce di due aerei e non di tre, ma l'emozione di quei momenti, peraltro di minima durata, può aver determinato qualche errore nella percezione. Gli orari coincidono, i tratti si congiungono, il fatto di inseguimento è identico. Si può quasi dire che questi tre testimoni abbiano seguito a staffetta quell'unico fatto durato l'ambito di breve tempo ma esteso per decine e decine di miglia. Cannizzaro vede emergere i velivoli dal mare antistante la spiaggia di Falconara su cui si trova quando il sole era sulla linea dell'orizzonte di un giorno prima o al massimo due di quando viene a conoscenza dai giornali del disastro di Ustica. I velivoli seguono poi le montagne della costa per virare improvvisamente sulla loro destra, e superare la catena immettendosi conseguentemente nella valle di Cosenza. Anche se egli parla di virata all'altezza di S.Lucido, può benissimo, essendo persona inesperta di calcoli di rotte e distanze, collocare questa manovra più a nord del punto in cui essa realmente avvenne.

Giacchè in effetti Medaglia vede gli aerei su Monte Cocuzzo che è di qualche chilometro più a Sud. I velivoli provenivano da Amantea, hanno tagliato la valle di Cosenza, sono scomparsi dietro i monti della Sila. Egli aveva raggiunto la sommità del predetto monte intorno alle 20.30 e il fatto è successo qualche tempo dopo mentre era intento alla riparazione di apparati della sua radio. Era il 27 giugno, perché l'indomani 28 aveva letto del disastro di Ustica sulla Gazzetta del Sud.

De Marco segue il tratto nella valle di Cosenza verso i monti della Sila. Il suo posto di osservazione in Castrolibero è eccezionale. Ha di fronte quei monti tra cui monte Cucuzzo; dalla direzione di monte Cucuzzo e Mendicino vede arrivare i velivoli coinvolti nell'inseguimento. Superata la sua abitazione e l'autostrada li vede proseguire nella direzione Rovito -

antenna di monte Scuro. Così come Medaglia. Egli colloca il fatto a luglio in un orario vicino a quello di inizio della illuminazione notturna. L'orario coincide con quello degli altri due testi; il giorno invece differisce, ma di certo si tratta di errore tra fine giugno e il successivo mese. Non è assolutamente credibile che si verificano a distanza di pochi giorni altri inseguimenti di velivoli sulle medesime rotte e agli stessi orari. Tanto più che lo stesso De Marco afferma che quello fu un episodio unico della sua vita.

Queste discordanze anzi sono una riprova della buona fede del teste, che ricorda con precisione le circostanze del fatto straordinario che si sono fortemente impresse nella sua memoria, ma non rammenta il particolare della data, particolare che può facilmente sfuggire. Queste discordanze confermano altresì, che, contrariamente a quanto sostenuto da maligne voci, non v'è stato alcun contatto o accordo tra questi testi.

Le dichiarazioni degli altri due testi concernono fatti diversi. Di certo quanto riferito da Brogneri si riferisce ad altro velivolo anch'esso levatosi per ricercare un qualcosa. Non si fanno esercitazioni a quell'ora, tanto meno in formazione isolata. Così come il velivolo visto da Grandinetti a breve distanza di tempo dal rinvenimento ufficiale del MiG23. Questo velivolo che volava a quota particolarmente bassa, di certo era in volo di perlustrazione del territorio, anch'esso alla ricerca di un qualcosa. Qualcosa che si tenterà di determinare alla luce di tutte le evidenze raccolte in esito a questo capitolo.

Altra persona che riferisce circostanze che possono avere una relazione con la vicenda del MiG è Sebastiano Stranges. Questi il 6 maggio 1988 aveva chiamato nel corso della trasmissione televisiva Telefono giallo ed aveva riferito una circostanza di cui era stato testimone tra la fine di giugno e l'inizio di luglio del 1980. Sentito a testimone riferiva che proprio in quel periodo, durante la sua permanenza a Bovalino Marina, ove collaborava con lo zio alla gestione del ristorante "Jol San Nicola", tra le ore 19.30 e le 20.00, di una sera che non sapeva meglio indicare, mentre si trovava sul terrazzino del ristorante, aveva notato un velivolo militare di colore grigio-verde scuro, proveniente a suo dire dalla Libia con direzione verso Napoli. Il velivolo viaggiava a bassissima quota e a velocità ridotta, effettuando continue virate sia a destra che a sinistra; sorvolò lo spiazzo adiacente il ristorante circa 6 o 7 volte, dopodichè virò bruscamente verso le montagne, seguendo a bassissima quota la dorsale che sale da Bovalino verso Monte Zomaro fino a scomparire. Dal momento che volava a bassissima quota Stranges notava che i suoi contrassegni erano cancellati da una pittura di

colore grigio chiara. Riuscì a vedere anche il volto del pilota, privo della maschera di ossigeno e con gli occhiali da pilota sollevati. Il velivolo aveva un foro davanti e un altro di forma tronco – conica nella parte posteriore.

Immediatamente dopo vede altri due velivoli- identificati dallo Stranges come dei velivoli caccia perché somiglianti a quelli della base di Sigonella che spesso pattugliavano la zona – all’inseguimento del primo; tutti e tre scomparivano poi oltre le montagne. Dopo circa un’ora i due “caccia” ripassarono sul ristorante dirigendosi verso la Sicilia; dato che volavano ad alta quota, non riuscì a notarne i contrassegni (v. esame Stranges Sebastiano, GI 15.09.93).

6. Le testimonianze del personale del campeggio di Cirò Marina.

A questo punto occorre ritornare alle vicende del campeggio di Cirò Marina, frequentato dal Masci. Costui, probabilmente perché preso dall’urgente incombenza di reperire testimoni o di testimoniare che tra le 10.30 e le 11.00 era stato visto un velivolo volare sulla spiaggia, dimentica di riferire su quanto si sapeva e si diceva nel campeggio ove egli si recava. In effetti in quel campeggio, il “Torrenova” di Cirò Marina ove egli dal tempo in cui era stato comandante della locale compagnia di Carabinieri, solitamente era ospitato - e vi era stato, a sua detta, anche l’anno di Ustica - circolavano notizie di rilevante interesse e ben diverse da quelle che si sarebbe apprestato a propinare - sul punto, lo si ricordi, sarà smentito dallo stesso imputato generale Tascio, che più volte ha dichiarato che quel velivolo avvistato altro non era che un G91 in esercitazione.

Giordano Iolanda, vedova di colui che ne era titolare all’epoca, ovvero tal Ballestra Bruno, pur persona anziana, ben rammenta il fatto della caduta di un aereo sulla Sila, e riferisce di averlo appreso da un ragazzo o dai campeggiatori. E anche se non sa precisare dei particolari, ben rammenta un dato di non poco interesse e cioè che tra i commentatori alcuno rilevava che: “la data della caduta dell’aereo riportata dalla stampa differiva da quella in cui l’aereo era invece effettivamente caduto”, aggiungendo, ovviamente, che quel velivolo era invece caduto precedentemente a quella data. (v. esame Giordano Iolanda, PG 25.01.97).

Anche il figlio della signora Giordano, quello dei due che la aiutava al tempo nella gestione del campeggio nel mese di luglio, conforta con chiarezza e sicurezza tali dichiarazioni, aggiungendo anche preziose circostanze, utilissime alla ricostruzione delle conoscenze dei campeggiatori.

È costui Ballestra Aldo, cittadino svizzero sentito con giuramento per rogatoria dal magistrato del Ministero Pubblico della Repubblica e del Canton Ticino. Egli che è docente nella Scuola Cantonale per il commercio a Bellinzona, ogni estate raggiungeva la Calabria per aiutare gli anziani genitori, originari di Cassano d'Adda, nella conduzione di quel campeggio. Partiva in macchina con la propria famiglia da Lugano ove risiede, al termine degli impegni suoi e della moglie, impegni scolastici che si determinavano alla fine delle lezioni l'ultimo venerdì prima del 15 giugno e consistenti in esami e conferenze per le classi intermedie e quelle finali per altre due settimane e cioè sino al secondo venerdì dopo la fine delle lezioni. Pertanto, afferma il teste preso atto che in quel giugno dell'80 l'ultimo venerdì era il 27, la sua trasferta in Calabria quell'anno avvenne "verso il 29 o al massimo il 30 giugno 80, quindi la domenica o il lunedì immediatamente successivo al venerdì 27 giugno". Quella era la terza trasferta, aggiunge, da quando egli aveva preso residenza nella vicina Confederazione e generalmente questo viaggio di trasferimento durava una giornata.

Ciò premesso, il teste, invitato a far mente locale sugli eventi di quell'estate, dichiara che ben rammenta la vicenda del MiG23 di nazionalità libica precipitato in agro di Castelsilano come quella del DC9. Rammenta in particolare di aver ascoltato discussioni e commenti tra gli ospiti del campeggio su entrambi gli eventi, discorsi di stupore e di dispiacere per le vittime dell'aereo civile, ed anche di timore, giacché, essendo a quel tempo l'aeroporto di Crotone funzionante, tra gli ospiti del campeggio che prendevano alloggio nei bungalows, non pochi si servivano delle linee che facevano scalo in quella aerostazione.

Sulle date il ricordo del teste è preciso, cosicché vale riportare integralmente le sue parole: "Quando io sono arrivato al campeggio, per quanto riesco a ricordare, si parlava già di entrambi gli aerei. Devo precisare che questi discorsi non è che li abbia sentiti appena sono arrivato, ma è probabile che li abbia ascoltati nei giorni immediatamente successivi. Di uno si diceva che era caduto intorno al 28 giugno anche perché tutti i giornali avevano riportato la notizia della caduta del DC9. Dell'altro invece si diceva che non si riusciva a capire la data esatta della caduta. Il discorso del MiG libico era quasi concomitante a quello del DC9 civile. C'è stato un periodo in cui si parlava della caduta del velivolo militare, ma la notizia non era ancora apparsa sui giornali per quel che ricordo."

Aggiunge poi - e si noti lo scrupolo di questo testimone - che egli tendeva a non leggere i giornali e a non vedere la televisione, ma che gli ospiti del campeggio seguivano tutti i mezzi d'informazione.

Invitato nuovamente a soffermare i suoi ricordi sui discorsi intorno alla caduta del MiG libico, egli ben rammenta che i commenti degli ospiti del campeggio “erano in generale di collegare la caduta del velivolo militare con quello civile. Le ipotesi che si facevano erano quelle di un coinvolgimento diretto del velivolo libico nella caduta del velivolo italiano. Si diceva che quello libico si era accodato sulla scia di quello italiano e che nel tentativo di abbatterlo era stato per errore colpito quello civile. Sottolineo che era un’ipotesi che si faceva tra gli ospiti del campeggio ed anche in paese, cioè a Cirò Marina ove io mi recavo per prendere la posta, in banca e per altre commissioni”.

Rammenta quindi - altre circostanze di valore - che quando la notizia della caduta del MiG apparve sulla stampa, molti tra i campeggiatori commentarono sottolineando che la data di caduta riportata non corrispondeva assolutamente con la data effettiva dell’evento. E aggiungevano “che si trattava della solita storia e cioè che la verità non doveva venir fuori e che quindi si erano falsate le date. Si diceva che la data di caduta del MiG era stata posticipata, perché si voleva impedire un collegamento diretto tra i due fatti, e cioè la concomitanza temporale dei due eventi”.

Il teste infine conferma le dichiarazioni della madre, indicando anche quella che potrebbe essere la persona fonte delle notizie riferite dalla signora. Costui dovrebbe essere tal Mele Emilio, residente in Pallagorio comune della Sila relativamente vicino al luogo di caduta del MiG. Questo Mele era socio del padre del Ballestra in un’impresa produttrice di tubi di plastica con sede in Pallagorio, paese in effetti a pochissimi chilometri di distanza da quella Timpa delle Magare ove cadde il caccia libico. E dà, da ultimo, utili informazioni per individuare questo Mele e altri testi a conoscenza di fatti relativi al campeggio Torrenova. (v. esame Ballestra Aldo PP. Bellinzona 24.02.97 in esecuzione di Commissione rogatoria 31.01.97).

Altro teste d’interesse Gallazzi Podavini Cecilia, che presso il campeggio svolgeva funzioni di amministrazione. Costei non solo conferma le dichiarazioni di Ballestra, ma aggiunge circostanze di rilievo per la ricostruzione del fatto. Ella ricorda di aver aiutato, negli anni scorsi, il padre del Ballestra, Bruno, nella amministrazione del campeggio per lungo periodo di tempo, come segretaria, in cambio dell’ospitalità per sè e i figli, durante i mesi estivi. Ricorda con la massima precisione che partiva da Olgiate per Cirò ogni anno il 24 di giugno, perchè in quel giorno cade la festa del Patrono di Busto Arsizio, cioè S.Giovanni, e il marito, che aveva un’officina in detto comune, fruendo del giorno di festa, la accompagnava alla stazione

di Milano al treno per la Calabria. Ricorda in particolare le sue mansioni: l'accettazione degli ospiti, la corrispondenza, i pagamenti e i conti in genere, le telefonate.

Conferma che al campeggio lavoravano certo Ferraro Antonio, operaio fisso per lavori di manutenzione, giardinaggio e pulizia; il figlio del Ballestra e cioè Aldo di cui sopra, che faceva l'elettricista, l'accompagnatore e il guardiano notturno; certo Emilio, da Pallagorio, due o tre volte a settimana, per lavori di manutenzione del sistema elettrico ed idraulico.

Anche sulla caduta dei velivoli dell'80 la teste è chiara: "Non ricordo con esattezza l'anno in cui cadde l'aereo di Ustica. Ovviamente ricordo bene il fatto e mi sembra che ciò avvenne nel 1980. Di esso sapemmo dai giornali e dalla televisione; se ne parlò a lungo tra tutti.

"Ricordo bene che questo aereo era caduto in mare; Era un apparecchio civile e nel disastro morirono molte persone, circa un'ottantina. Ricordo pure che in quello stesso periodo cadde anche un altro aereo, ma sulle montagne, nella Sila, nella piccola Sila. Ricordo bene che era lo stesso anno e lo stesso periodo. Di questo sono sicura. Questo secondo aereo era piccolo, militare, e, per quello che ricordo, libico. Subito fu collegato con quello di Ustica." (v. esame Gallazzi Podavini Cecilia, GI 18.04.97).

Sempre secondo un ricordo chiaro riferisce di non aver sentito parlare di questo evento prima del 27 o 28 giugno, perchè in quei primi giorni fu molto occupata nella sistemazione dei figli e nell'evasione del lavoro già accumulatosi, principalmente la corrispondenza. Sicuramente ne sentì parlare nei primi giorni di luglio. Altrettanto sicuramente esclude che possa averne sentito parlare una ventina di giorni dopo e cioè intorno al 20 di luglio. Precisa anche che nei commenti di quei primi giorni si parlava solo di un apparecchio militare, e che fosse libico lo hanno saputo, lei e gli altri, solo dai giornali e qualche tempo dopo. Nei primi commenti si credeva che si trattasse di uno di quegli F104 che spesso facevano esercitazione sul cielo della Calabria invece provenienti dalla Puglia.

Coloro che ne parlavano erano i Ballestra, quelli che lavoravano al campeggio, essa Gallazzi, più i campeggiatori che in quel periodo erano pochi. Colui che ne parlò per primo fu quell'Emilio da Pallagorio che un mattino della fine di giugno - la teste ricorda che era arrivata da pochi giorni - disse: "E' caduto un aereo vicino al mio paese, è caduto in Sila, è caduto questa notte, è stata una gran botta forte". Al che il Ballestra, proprietario del campeggio esclamò: "Anch'io ho sentito un botto. Credevo che fosse una mina". La teste non parla più di quest'argomento con l'Emilio, ne parla invece e probabilmente più volte con i Ballestra. A quell'epoca, anche ciò

rammenta, non si faceva alcun collegamento tra la caduta di questo aereo militare e quello di Ustica.

A proposito del discorso di Emilio, la Gallazzi precisa di averlo sentito direttamente. Esso avvenne di fronte alla scrivania dell'amministrazione alla quale ella sedeva. L'Emilio era in piedi, dinanzi alla scrivania e parlava al Ballestra, anch'egli in piedi a pochi passi dalla scrivania. Era mattina presto e non c'erano altre persone.

Dà infine, pur non ricordandone il cognome, una descrizione di questo Emilio che perfettamente coincide con il Mele di cui aveva parlato il Ballestra di Bellinzona. Ribadisce che abitava a Pallagorio; riferisce che era divenuto socio del Ballestra nella fabbricazione di tubi di plastica per la corrente elettrica; ripete che quel mattino egli ebbe a dire: "Questa notte è caduto un aereo vicino al mio paese, e ho sentito una gran botta".

Non ricorda, pur essendo addetta alla compilazione, per ciascun campeggiatore, della schedina PS e di quello d'ingresso, la presenza di ufficiali dei Carabinieri tra gli ospiti, tanto meno di un capitano Masci Claudio, già comandante della Compagnia CC. di Cirò. Se tale persona, aggiunge, è stata nel campeggio, vi è stata come ospite non pagante. (v. esame Gallazzi Podavini Cecilia, GI 18.04.97).

Di fronte alla linearità di questa testimonianza, le deposizioni dei due testi calabresi, il Mele, che altri non è che l'Emilio della Gallazzi e il Ferraro, che per esemplare reticenza - specie il Mele, giacchè il Ferraro appare persona anziana e semplice - è bene riportare in tutti i passi essenziali: "In effetti tra la fine degli anni 70 ed i primi degli anni 80, costituì una società con tal Ballestra Bruno di Busto Arsizio per la costruzione di tubi di plastica, con sede a Pallagorio. Questo Ballestra gestiva un campeggio chiamato Torrenova.

Io frequentavo di tanto in tanto questo campeggio, sia perchè ero socio del Ballestra sia perchè in precedenza vi avevo fatto dei lavori di impiantistica. Ricordo della caduta dell'aereo libico che avvenne diversi anni fa.

Ne sono venuto a conoscenza dalla televisione; non ne ho sentito parlare in paese; io in paese non parlo con nessuno, nè mi metto a parlare di queste cose con altre persone; non posso nemmeno dire se se ne parlava; io non ho sentito niente. Io ho sempre lavorato, non mi sono mai interessato di altro.

Io non ho mai parlato di questo fatto con il Ballestra. Dopo che si è sciolta la società non ho più visto il Ballestra, anzi l'ho incontrato una volta tra Pallagorio e Verzino, ma non ricordo nè l'anno, nè il giorno. Non ricordo quando si è sciolta la società.

Non so dove è caduto l'aereo di cui si parla. Non so niente.” (v. esame Mele Emilio, GI 15.04.97).

Quindi l'altro teste del luogo. “Attualmente sono pensionato. Ho lavorato per vent'anni presso un villaggio turistico che si chiamava Torrenova, di cui era proprietario una persona dell'Alta Italia. Io facevo lavori di agricoltura, come curare le piante, coltivare il terreno.

Io ho sentito parlare di un aereo caduto in Sila, ma solo poco tempo fa dalla televisione; non ricordo però il giorno. Al campeggio non ho sentito parlare dell'aereo caduto. Non so queste cose.

Non conosco i Carabinieri di Cirò; non sono mai stato in questi impicci. So solo che a Cirò c'è una caserma, che prima era più piccola ed ora è più grande.

Non ho mai visto Carabinieri al campeggio, nemmeno in divisa; forse qualche volta sono venuti per controlli all'accettazione, ove c'era una donna che si portavano dall'Alta Italia e che si chiamava Lia. Questa donna faceva da segretaria e dopo la morte del vecchio proprietario, anche lei non è più venuta. Il marito di questa signora, per quello che ho sentito dire, aveva un'officina, mi sembra, di materiali aeronautici in Alta Italia. Questa signora Lia, che veniva solo nel periodo estivo, si portava con sè i figli piccoli.

Non ricordo di una persona che veniva a vendere il pesce al campeggio; quando io prendevo servizio non vedevo nessuno.

Non ho mai conosciuto capitani dei Carabinieri, non ho mai avuto a che fare con queste cose. Certo ho visto passare dei CC. in divisa, ma non ci ho mai avuto a che fare.” (v. esame Ferraro Antonio, GI 15.04.97).

Ogni commento sul valore di queste deposizioni, da un lato quelle ticinese e lombarda, dall'altro le due calabresi, appare superfluo. Esse mostrano a pieno il segno di due culture diverse e le due ultime recano il marchio della reticenza massima. Solo l'innegabile è ammesso, del resto nulla si dice nè si può dire per paure ataviche di qualsiasi compromissione o rapporto con le istituzioni.

Solo da rilevare che la distanza in linea d'aria tra Pallagorio e il luogo di caduta del MiG23 è di circa dieci chilometri; e ben può essere stato percepito il rumore della caduta di un velivolo nel silenzio di ora notturna, anche per effetto di echi tra valli e monti.

A margine v'è da dire che al campeggio nessuno, e principalmente la Gallazzi che vi svolgeva funzioni di amministrazione, si ricorda del Masci, quanto meno come ospite pagante.

* * * * *

Capitolo XII
Le riunioni al Ministero della Difesa.

1. Premessa.

In conseguenza del rinvenimento del MiG furono tenute in ambito militare più riunioni. La prima lo stesso 18 luglio - che, come si ricorda, era un venerdì, presso il Sottocapo di SMA generale Ferri; la seconda - nonostante l'urgenza delle questioni, nel fine settimana non si fa nulla - il lunedì successivo 21 luglio, presso il Capo di SMD, all'epoca Ammiraglio Torrisi; la terza e la quarta entrambe il martedì 22 luglio, alle 10.15 presso il Capo di Gabinetto generale De Paolis, alle 12.15 presso il ministro, onorevole Lagorio.

In tutte queste riunioni i principali esponenti dell'AM. hanno preso appunti, che sono di utilità per la ricostruzione dei fatti.

2. L'agenda del generale Melillo.

In primo luogo quelli più dettagliati scritti dal Capo del 3° Reparto generale Melillo:

“18 luglio: riunione presso il Sottocapo - si tratta di una riunione iniziata ad h.14.30, come si apprende dall’agenda del generale Tascio -

Aereo caduto 11.05

Tascio - probabile libico

SIOS ? ha il punto d’impatto - cartina

procurarla

MiG 17 - MiG 23 - F-1

Non hanno autonomia. Quanto?

Volava pianissimo, poi è caduto - Pezzi in pochi metri che dicono bassa velocità

Incendio domato, ma sembra non dovuto a benzina (cherosene)

No fumo nero

pilota intatto - documenti addosso

casco russo ? velivolo volava basso

donna lo ha visto da dove veniva?

Radar erano efficienti o in manutenzione?

Hanno visto niente??

Possibile autopilota? Veniva da sud Crotona

Calzari sembrano italiani.

Cadavere seppellire subito puzza - Sarà riesumato.

Esame attacco alare. Tra un paio d’ore sapremo cosa è.

Carta con golfo di Bengasi.

Piani a lunga scadenza Copre buchi

e ECCM. Ma non aumento copertura nè migliore a bassa quota (bassissima) (inc.)

Breve appunto

21.7.80

Incidente aereo libico

Riunione S.M.D.

- Calzari italiani.

- Casco russo - sul caschetto c’è un nome -

- senza carburante.

- disarmato.

- non fotografie - cinemitragliatrice sviluppato film ? bianco.

Recupero - deve essere fatto.

Chinook non può farlo.

Bisognerà farlo con teleferica genio esercito.

Problema - Risposte a interrogazione.

Bart - BBQ raggi sono piccoli - occorrerebbe una fitta rete - AWACS.

Dare risposta.

Torrisi ? è vero che è in sede di completamento e movimento, ma quando si tratta di aerei a BBQ i radar coprono poco, ma risolvono la difesa di particolari obiettivi ma non tutti.

Bart ? Radar dislocati a protezione di aree e di rotta di provenienza. A BBQ il radar non vede.

Alle coperture teoriche vi sono quelli reali, ostacoli e rifrazioni etc. e sono molto lontani.

Torrisi. Fermo restando che sono in adeguamento rinnovamento e potenziamento, con intervento della Marina da sud. Si deve però tener presente che per aerei a bbq non c'è continuità anche in relazione a ostacoli e limitazioni.

De Paoli ? velivolo non è stato visto - (1° punto).

Torrisi ? Difendiamoci sulla BBQ stiamo cercando di aggiornarci, fermo restando che a BBQ dovrebbero essere fatti per capire tutti i varchi.

A BBQ si hanno ampissimi varchi ovunque.

Attualmente coprono bene a tutte le quote.

Attenzione che poi la risposta che fa il giro del mondo.

Dire solo che aereo non controllato perché volava a BBQ ed in quella zona non è controllabile - non vedono bene in determinate condizioni.

Santovito - se dicono del DC9? Quello era in quota e la copertura è totale.

Bart - sono in corso progr. per potenziare e (inc.) soprattutto in quella zona per migliorare le capacità di avvistamento alle basse quote.

Torrisi - L'aereo si è sicuramente avvicinato a BBQ.

- a quelle quote non sempre danno condizioni normali e morfologiche.

- proprio per queste limitazioni stiamo dando luogo a un programma che anche in quella zona migliorerà avvistamenti a BBQ.

Richiesta libici.

- dare salma.

- anche tecnici libici partecipare a sopralluogo.

Ferri ? se è incidente, come è, bisogna nominare Commissione inchiesta con partecipazione libici.

Loro avrebbero diritto al recupero rottami.

Tascio ? vogliono vedere il velivolo e studiarlo.

Torrisi ? vediamo di studiare, poi vediamo di darglieli.

Aspettiamo intanto qualche giorno e guadagnare tempo.

Ferri ? chi dirige tutte le opere di recupero.

Tascio Portare tutto in una base aerea - (Pratica di Mare con sperimentale)

De Paoli ? accelerare - fare indagine.

1) Sollecita.

2) ma aspetta che diamo il pronto.

Tascio ? vedere ancora se è arabo o russo.

Salma ? esumare e mandarla dove c'è cella frigorifera. (a Roma?)

Torrisi ? mandare carro frigorifero in Calabria (penserà tutto Tascio) e portare Roma.

Poi gli diamo la salma.

De Paoli ? Diciamogli recupero è difficile da farsi, intanto gli diamo la salma?

Farla venire tra 48 - 72 ore sia per salma, sia per velivolo.

Allunghiamo il brodo.

Torrisi ? Fra due giorni farli venire per far vedere come sta l'aereo.

Commissione d'inchiesta subordinata al problema di guadagnare tempo prima di fargli vedere i reperti.

Dire che stiamo studiando i modi di recupero e poi quando avremo visto allora possono venire a vedere.

Bart ? con estrema difficoltà abbiamo recuperato la salma.

Torrisi ? diamo salma, diciamo che studiamo recupero e poi verranno anche loro. Poi parleremo della Commissione d'inchiesta.

Tascio ? Chi coordina?

Torrisi ? Esercito sarà avvertito da SMD.

Gabinetto: rapporti esteri.

Poi tutti è SMD e Gabinetto.

De Paoli ? Risposta interrogazione: fare altro comunicato stampa?

1°) mettere a punto risposta a interrogazione.

2°) vedere cosa dare alla stampa.

Tele Gab. ministro

Questo SMA est interessato a conoscere ogni particolare utile at ricostruzione noto incivolo e tra questi elementi lo stato del pilota

Richiedesi pertanto che sia fatta autopsia della salma at scopo verificare stato psicofisico pilota prima dell'incidente.

A mano al Com. de Paolis

pertanto svolgere appropriate azioni presso magistrato competente

Fattibilità opz. recupero.

In relaz. quanto richiesto codesto Gab. si trasmettono per visione al ministro i seg. documenti e relative deduzioni riguard. Dati

- alleg. A ... incivolo in base a quello finirà ...

- alleg. B - situaz. e previsioni sulla copertura radar D.A. con puntuale riferimento ad incivolo aereo

Gab. ministro

p.c. S.M.D.

Allegato "A" - cronistoria sull'incidente di volo del 18 luglio 1980 e relative deduzioni formulate in base agli elementi finora conosciuti.

Allegato "B" - situazione e previsioni sulla copertura radar della Difesa Aerea Italiana, con all'incidente di volo del 18 luglio 1980.

Incivolo libico 22.6.80

Riunione del Capo Gabinetto - ore 10,15

- Consegnata copia della nota verbale libica

ore 12.00 ministro vuole far riunione con Capi S.M. - forse occorrono tecnici.

chiedere Bartolucci cosa devo fare.

Individuare azioni da sviluppare su 4 aspetti.

1- prosieguo del recupero indagini salma.

2- risposta richieste libiche.

3- risposte interrogazioni.

4- comunicati stampa.

1) Recupero - fatta ricognizione recupero nei tempi non è possibile perché impervio e scosceso e impedisce accesso di mezzi pesanti. Non vi si può accedere nè dall'alto nè dal basso.

Suggerisce sezionare relitti e portarli a mulo (?) a meno che non si prolunghino molto i tempi.

Ministro chiede , risvolti politici etc. bisogna farla.

- Composizione Commissione indagini. Se ci chiedono di non farla vedremo.

- Salma - non ancora avuta autorizzazione Magistratura per autopsia.

Recupero ? va fatto.

Sorveglianza va alleggerita.

Presid. Commissione deve subito interessarsi perché al più presto venga rimosso subito.

Allentare comunque la sorveglianza.

Aspettiamo quindi che venga fatta la Commissione e coord. e modalità di recupero con Esercito.

2) Risposta richieste libiche

Libici vorrebbero fare volo con elicottero per vedere panoramica

Orientamento a consentirlo (para.2)

Rispondere Esteri oggi pomeriggio - Autorizzazioni solo sorvolo -
Ambasciata Libica autorizzarli a contatti con SIOS AM

Se non ci è consentito di arrivare a dopodomani andiamo nel pomeriggio.

Parlarne Capo S.M. (maiuscolo nell'originale)

Attenzione ad autonomia la salma.

3) Risposte interrogazioni.

Ministro darà direttive.

vedere se darle insieme o separatamente (sentiremo ministro) - provvederà
AM e Gabinetto.

Prepararsi per le altre interrogazioni. (maiuscolo nell'originale)

4) Note stampa - bisogna sentire il ministro - intanto possiamo passare a dire
che ricognizione, Commissione congiunta etc.

Commissione: Presidente dire subito che recupero non ci interessa per cui se
vogliono pagano loro

va bene?

- Santovito 22.7.1980

ore 12.15

Riunione ministro Difesa

Min. - Pastorino ? abbattuto? - Nemmeno per sogno

Noi abbiamo prigionieri italiani in Libia e viceversa

Min. - autopsia

Gab. Richiesta, ma non c'è magistrato. Sollecitato ma ancora niente.
Aspettiamo risposta.

Min. - analisi per razza dell'individuo autopsia (autopsia nell'originale
maiuscolo)

Stato fisico

Non si è catapultato.

D'Ambr. - Militaria Libia dice che velivolo era in esercitazione in territorio
libico a 11.000 m.

Era pilota giovane con istruttore e ad un certo momento "ha tagliato la
corda" -

Carab. contattato vuole sapere se autopsia deve avere obiettivo

razza

età

stato del cuore

anossia (analisi del sangue)

Min. - Nessun controllo radio

Min. Vedere (inc.) il LORAN di Calabria

fare (“fare” maiuscolo nell’originale)!! È per la 6° flotta?
Accerta Capo SMD - Ma vediamo anche noi.

Bisogna ricorrere a radar mobili in modo da posizionarli verso dove viene la minaccia.

SMD Adriatico e migliore perché ci sono i radar di scoperta della Marina, che se vengono integrati si ha anche copertura a bassa quota (dato che vedono le navi)

SMA Contraeree per difendere i radar

vedere accelerare tempi ed acquisire ulteriori elementi per radar mobili

Vedere di spingere in tutte le direzioni:

- accelerare il programma in corso attivare le nuove misure per acquisizione magari anche in prestito di nuovi radar USA mobili.

Bartol: vuole una riunione sul punto della situazione del programma radar

Fare 3° e 4° Rep. UGPF ? 1° Rep. (“fare” è maiuscolo in originale)

Min. Alla Commissione difesa bisognerà dire di più - è troppo poco quanto è stato scritto da Gab. Min. - SMA -

Preferisce parlare alla Commissione interparlamentare per la sicurezza piuttosto che alla Commissione Difesa.

Non dobbiamo farci convocare da questa Commissione perché altrimenti stato di accusa.

Allora prendiamo iniziative in sede di Commissione con le risposte alle interrogazioni.

CSMD - Diamo alcune spiegazioni perché poi devono appurare programmi.

CSMA - Bisogna rispondere a Pastorino.

Nella settimana (o quella ventura) il ministro Lagorio può fare risposte a Commissione Difesa e si invitano gli altri parlamentari che non vi fanno parte.

A Pastorino dare risposta scritta da parte di Lagorio, identica a quella della Commissione Difesa.

2 stazioni Loran USA in servizio per Cost Gard (!) trasmettono segnali per tutti coloro che lo richiedono per la navigazione in Mediterraneo.

Nella risposta del Parlamento diciamo che non c’è nessun obiettivo militare in zona, salvo Loran e ponti radio. Roba da poco.

Stampa

Min. - non rispondere, prima dobbiamo parlare in Parlamento

Contatti con libici ed Esteri

Le richieste di

- costituzione Commissione.

- sorvolo elicottero zona incidente.
Siano oggetto di stampa (maiuscolo nell'originale)

OK Ministro.
Per Fotografia - restituite
S.I.S.MI - SIOS
Mandar copia per rappresentante.”
...

3. Gli appunti del generale De Paolis.

Di interesse anche gli appunti del Capo di Gabinetto De Paolis
“19/7 ultime (maiuscolo nell'originale)
Incidente 11.05 (maiuscolo nell'originale)
Aereo (maiuscolo nell'originale) bs quota relativa e lento.
caduto come una pera cotta e si è disintegrato con piccoli fuochi residui.
Relitti aereo lingua cirillico / araba / inglese - -
inglese interno.
Pilota distaccato - casco di marca russa.
calzari italiani.
strumenti molto interessanti.
(inc.) specie di testamento / dichiarazione.
Cadavere (inc.) seppellire subito – perché già puzzava. Sarà riesumato.
/ Veniva da sud - (inc.) Crotone.
Tipo velivolo MiG 17/ MiG23 / Mirage F 1
al 90% libico - (?)
carta golfo di Bengasi.
Si smentisce che fossero tre velivoli.
Aveva no fotocine.
19/7
Appunto da parte SMA.
Si sapeva che poteva succedere.
ci sono varchi in senso assoluto e relativo.
ci sono piani di acquisizione di mezzi per coprire in senso assoluto e senso
relativo - nuovi radar e nuovi radar di quota”.

Poi un breve appunto su carta intestata “Ministero della Difesa”,
sicuramente di pugno dello stesso onorevole Lagorio.
“Il ministro della Difesa

- autopsia
 - razza
 - nazionalità
 - condizioni fisiche
 - contatti radio con basi it.?
 - disturbi elettronici
 - basi: quali, dove?
 - 3000 mt. Radar
- (sempre)
(altri apparecchi?)”.

4. L’agenda del generale Tascio.

Il Capo del 2° Reparto, nella cui agenda pur si sono rinvenuti molti appunti di interesse, partecipò, come si rileva dalla sua agenda alla riunione del lunedì 21 presso il Capo di SMD. Queste le sue note:

“ CSM 21/7 ministro

Autopsia tramite Magistratura

Iraq (maiuscolo nell’originale)

iracheni che volano in Libia.

Abbiamo un po’ di tempo.

Telegramma al Gabinetto MDA

richiedesi esame autoptico salma

pilota libico deceduto.

Quesito SMA

esito interessato a conoscere ogni particolare utile at ricostruire incivolo oggetto.

lo fa il 3° Reparto.

(inc.) frigorifero.

Domani Mattina: Commissione inchiesta:

Addetto militare

RSV mig

Pilota

Ronchi + Santovito Fotografo

per autopsia Argiolas”.

5. Commento sulle agende Melillo, De Paolis e Tascio.

Da questi documenti emerge una serie di elementi preziosi per la comprensione delle reazioni dello SMA e delle articolazioni più alte del Ministero della Difesa.

In primo luogo vi è - sia nell'agenda Melillo che negli appunti De Paolis - un orario preciso al minuto della caduta del velivolo. Sono passati anni, le prime testimonianze sono incerte e senza alcuna pretesa di precisione, sono stati fatti calcoli infiniti sugli orari di decollo, di volo, di caduta, e ancora, in particolare negli assertori della caduta quel 18 luglio, non si è assolutamente certi di alcun orario (anche la Commissione mista italo-libica, ma a distanza di settimane, concludeva per le 11.00-11.30, pur avendo avuto un orario di partenza dai Libici) e quel gruppo di alti ufficiali a Roma nel chiuso del Ministero a pochissime ore di distanza dall'asserito fatto, senza ricorrere ad alcuna formula di approssimazione, già fissavano al minuto la caduta.

In quella riunione poi - si seguono in particolare le annotazioni di Melillo - non v'era invece alcuna certezza sul tipo di aereo, nè sull'autonomia di quelli ipotizzati, tra cui il MiG23. Melillo anzi scrive: "non hanno autonomia". E giustamente, giacchè solo dei calcoli di parte, sul cui valore i periti d'ufficio si sono negativamente pronunciati, hanno affermato che quel velivolo avesse autonomia tale da raggiungere il nostro territorio. A dir il vero in quel momento non si conosceva la nazionalità dell'aereo, e a maggior ragione la provenienza. Non si vede come si potessero porre problemi di autonomia. A meno che qualcuno dei partecipi già non sapesse tutto.

Nel documento s'afferma inoltre - e stranamente perché quel pomeriggio il cadavere era già stato raggiunto e alle 17.00 se ne comincia l'ispezione - che il pilota è intatto e ha documenti indosso. Di tali documenti non v'è più traccia, anche se qualcuno, come s'è visto, ha addirittura parlato di documenti d'identità. Come si facesse poi a parlare di cadavere intatto per un corpo sfracellato, non si riesce a comprendere.

Altra stranezza, in contrasto con testimonianze secondo cui il cadavere era fresco, è la constatazione riportata non solo da Melillo ma anche da De Paolis sullo stato del corpo del pilota. Quel cadavere, al tempo della riunione, e cioè nelle prime ore del pomeriggio del 18, già "puzza", deve essere seppellito, e sarà riesumato. Melillo cioè a quell'ora già sa dello stato di decomposizione della salma, sa che deve essere seppellito - e questa può essere una logica conseguenza di quello stato - ma non si riesce a capire come possa sapere già che quel cadavere sarà riesumato, essendo seppellimento e eventuale riesumazione di stretta competenza dell'AG.

Melillo si preoccupa quindi delle risposte che dovranno essere date ai molteplici interrogativi che sorgeranno sul fatto, perché queste risposte faranno “il giro del mondo”. Non si riesce a comprendere minimamente la preoccupazione di questo generale, a meno che non si fosse già a conoscenza di fatti e circostanze da nascondere, oltre i varchi nel sistema radar, già ben noti agli esperti e agli interessati.

C'è poi la strana affermazione del generale Ferri che già sa, siamo al 21, che s'è trattato d'incidente.

C'è la preoccupazione di prender tempo rispetto ai libici, che al 21 – fino a poco tempo prima nulla sapevano, o così appariva, e non s'erano accorti di nulla – già volevano la salma, chiedevano di partecipare al sopralluogo e di ispezionare il velivolo.

A questo punto uno strano intervento di Tascio che invita a vedere se è arabo o russo, evidentemente il pilota. Segno che nonostante cognizioni, visite ed ispezioni permanevano ancora dubbi sulla razza del morto.

Infine, sempre nella riunione di questo 21, il testo di una richiesta di autopsia che sarà trasfuso nella richiesta ufficiale a firma del Capo di Gabinetto all'AG di Crotona e che partirà il giorno stesso. Emerge così una iniziativa ben strana; l'AM, e alle sue spalle i vertici del Ministero della Difesa, si fa parte attiva, anzi attivissima, in ambiti di stretta competenza della Magistratura, che d'altra parte mostra una inspiegabile inerzia in un fatto che sin dall'immediatezza appariva di rilevante gravità. È l'AM che chiede l'autopsia, è l'AM che sa del seppellimento, che già prevede il disseppellimento, quando l'AG non fa mostra di sapere alcunché. Anche in questo caso l'AM sa che non si tratta di “ordinario” incidente militare, come ha sempre saputo che la caduta del DC9 non era un “ordinario” incidente civile.

E sempre sulla salma vi sono preoccupazioni sul suo disfacimento. Melillo – ma anche Tascio sulla sua agenda e Torrisi, come riferito da Melillo – si preoccupa della sua decomposizione e quindi di reperire cella e carro frigorifero.

C'è poi la preoccupazione di allungare i tempi con i libici. È palese qui l'imbarazzo per un arrivo immediato dei libici. Si deve allora supporre che già quel lunedì fossero iniziati i colloqui – quelli ufficiali, oltre quelli di Tascio – con gli Americani e fossero stati presi con costoro impegni per sopralluoghi ed esami di parti del velivolo. Senza contare che alcune di queste parti sono state sicuramente già portate alla sede del SIOS. Sono gli imbarazzi tipici di chi ha moglie ed amante; la moglie americana e l'amante libica, di cui parlano gli studiosi della nostra storia recente.

Torrisi appare il più determinato in questo scaglionamento dei tempi: diamo salma, diciamo che studiamo recupero e poi verranno anche loro, poi parleremo della Commissione d'inchiesta.

Il giorno seguente – ma stranamente Melillo, che è persona estremamente precisa, scrive giugno e non luglio – due riunioni, come si ricorda, l'una presso il Capo di Gabinetto, l'altra presso il ministro. Nella prima si nota che la questione più pesante appare il rapporto con i libici. Si discute anche della salma, al riguardo della quale Melillo scrive una nota di non facile spiegazione “attenzione ad autonomia salma”. Non si comprende infatti quale possa essere l'autonomia di un cadavere, a meno che anche lui, già prima dell'autopsia, non sapesse già dell'avanzatissimo stato di decomposizione.

Nella seconda ad h.12.15, questa volta è scritto luglio e non giugno, del 22.07.80, il ministro riporta l'opinione dell'on. Pastorino, all'epoca vicepresidente della Commissione Difesa e membro del Comitato di Controllo sui Servizi d'Informazione, secondo cui quel velivolo sarebbe stato abbattuto. Melillo senza alcuna esitazione – al momento non sa ancora nulla – scrive “nemmeno per sogno”. A dir il vero l'on. Pastorino aveva inviato al ministro un messaggio nel quale indicava, alle 15 circa del 21, nell'episodio una violazione dello spazio aereo, una mancanza di tempestivo allarme, un gravissimo precedente politico. Richiedeva di conseguenza notizie su una reale valutazione generale, sulle cause che avevano impedito rilevamento “radar” e allerta degli intercettatori, e una valutazione dei risvolti politici. Qualora tali argomenti fossero stati coperti da “segreto di Stato”, si sarebbe fatto parte diligente per una discussione del caso nella sede interparlamentare competente.

Si sottolinea poi, nell'agenda Melillo, che nei confronti della Libia non abbiamo libertà d'azione, siamo praticamente sotto schiaffo, perché “noi abbiamo prigionieri italiani in Libia e viceversa”; non ci si può perciò proprio muovere. Il ministro affronta il problema dell'autopsia. Il Gabinetto risponde che ci si è mossi, si è anche sollecitato, ma non si trova il magistrato. Interviene anche D'Ambrosio, il teste che a sua detta non ha fatto nulla nell'affare del MiG; costui riferisce su quanto venuto a conoscenza di Militalia Libia e cioè quella versione che noi per le pressioni dei libici non potremo nemmeno prendere in considerazione, ovvero che quel pilota “aveva tagliato la corda”.

Da ultimo un particolare mai emerso e su cui nessuno ha mai dato spiegazioni, le fotografie restituite al S.I.S.MI e al SIOS, di cui bisogna mandar copia per il rappresentante. Esistono quindi fotografie di questi Servizi. Di quelle del primo invero non s'è mai trovata alcuna traccia; di

quelle del secondo si sono trovate solo quelle consistenti in riprese dall'alto della zona di caduta del velivolo.

Interessanti anche gli appunti di De Paolis. Qui come s'è detto quello simile all'annotazione di Melillo sull'odore della salma, sull'immediato seppellimento, sulla conseguente riesumazione. Ovviamente il De Paolis non rammenta la riunione presso il suo ufficio. Così come non ha memoria dei discorsi sulla salma e sul suo stato di conservazione, addirittura di coloro che facevano questi discorsi. A dir il vero egli non ricorda più nulla e riesce a mala pena a fare delle ipotesi sulle proprie annotazioni. Così al riguardo dell'odore della salma, che a parer suo poteva derivare dal fatto che fosse mezza bruciata. E che il corpo del pilota avesse subito bruciature in vero lo afferma solo lui, così come che era "distaccato", giacché al riguardo Melillo scrive invece "pilota intatto". Anche su un altro dato fondamentale, la smentita sulla presenza di tre velivoli, nulla sa riferire.

Senza risposta restano alcune annotazioni di rilevante interesse sull'appunto del ministro, sicuramente discusse nella riunione; come "contatti radio con basi it?" "disturbi elettronici" "basi: quali, dove?". Ma di tali argomenti di certo nessuno dei partecipi ricorderà alcunché, nonostante l'importanza dei quesiti; che se avessero avuto risposta – lo si deve affermare con chiarezza – l'inchiesta di certo ne avrebbe tratto vantaggi non indifferenti.

Un grado di memoria in tutto simile ai colleghi che lo hanno preceduto mostra infine il generale Tascio, che nulla ricorda; perché scrive di iracheni che volano in Libia sotto la riunione CSM 21/7 Ministero, perché sul telegramma relativo all'autopsia, sul frigorifero, su Ronchi + Santovito per autopsia.

In conclusione incertezza e notevole confusione su tutto meno che, stranamente, su alcuni punti, che appaiono perciò come punti da tener fermi: che si è trattato di incidente e che l'aereo non è stato abbattuto.

6. Attività dello Stato Maggiore Difesa.

In un documento interno venivano elencate alcune risposte ai possibili quesiti da parte di organi di stampa al Ministro. Relativamente al MiG veniva precisato che "non può essere esclusa l'ipotesi che nella zona indicata possa essersi trovato un MiG23 libico (Flogger E)", giustificando la risposta

con tre considerazioni: la prima, secondo cui un velivolo di questo tipo in configurazione di armamento con due missili AA-2 Atoll più cannone e carburante interno ed esterno, con decollo da Bengasi, e viaggiando ad una quota di dodicimila metri, avrebbe potuto raggiungere la zona interessata all'incidente al DC9 Itavia, ancorché ai limiti estremi di autonomia; la seconda secondo cui, qualora il velivolo fosse decollato dall'area di Tripoli, in analogia configurazione di armamento e di carburante, l'autonomia sarebbe salita fino alla latitudine corrispondente alla zona di Roma; la terza, infine, secondo cui nella ulteriore ipotesi di un possibile decollo dall'isola di Malta, nelle medesime condizioni operative, l'autonomia del velivolo avrebbe consentito il raggiungimento della costiera ligure. Veniva inoltre precisato che non si poteva affermare con certezza che il MiG precipitato sulla Sila fosse privo di attacchi per missili, portando a dimostrazione alcuni passi della documentazione tecnico formale redatta dalla Commissione d'inchiesta dell'Aeronautica Militare in cui si dava contezza della presenza di pylon sull'ala destra "utilizzabile solo per armamento".

Sempre nel documento riepilogativo sulle attività in direzione dell'evento veniva evidenziato che lo Stato Maggiore della Difesa prima dell'88 non era mai stato direttamente ad esso interessato né dalla Magistratura né da altri Organi Centrali, a parte richieste di Legidife di elementi di risposta ad alcune interrogazioni parlamentari.

In effetti lo Stato Maggiore della Difesa a partire dall'88 veniva chiamato a rivestire un ruolo di coordinamento delle tre forze armate, allorché nell'agosto veniva investito direttamente da questo Ufficio con una serie di richieste di informazioni relative al giorno della caduta ufficiale del MiG libico. In particolare venivano richieste informazioni relative ad eventuali esercitazioni militari alla data del 18 luglio 80, e ad impianti della Difesa nazionale che avessero avvistato la traccia dell'aereo militare libico, comunicando in caso negativo i motivi del mancato avvistamento.

Lo Stato Maggiore della Difesa dopo aver interessato le tre Forze Armate ed ottenuto le risposte ai quesiti richiesti, trasmetteva una missiva datata 9 dicembre 88 in cui riferiva, premettendo che l'ITAV aveva all'uopo nominato una Commissione, che il 18 luglio 80 l'area di competenza del 3° ROC di Martina Franca si era interessata ad una esercitazione NATO "Natinad - Demon Jam V" svoltasi dalle ore 8 alle ore 11 (l'esercitazione si tenne dal 15 al 18 luglio). L'esercitazione prevedeva l'impiego di velivoli che simulavano operazioni di penetrazione verso il territorio nazionale in presenza di disturbo elettronico e contro i quali intervenivano i velivoli intercettori. Nessun inconveniente si verificò nel corso dell'esercitazione. In relazione al mancato avvistamento del velivolo libico si riferiva che dalle

informazioni radar disponibili non era emersa una classificazione compatibile con quella che sarebbe stata attribuita al velivolo libico qualora identificato, e che dai dati disponibili dalla documentazione tecnico formale dalla Commissione nominata a suo tempo dallo SMA “si era potuta individuare una correlazione possibile solo con la traccia LJ054 avvistata alle 11.12 dal radar di Otranto”. Si precisava inoltre che nei mesi immediatamente successivi all'evento era già emersa la situazione di dubbio sull'avvistamento del velivolo libico da parte della Difesa Aerea ed era stata adombrata una certa superficialità nella esecuzione delle attività di identificazione. Per quanto riguardava l'Esercito e la Marina veniva riferito che nessuna esercitazione aveva avuto luogo in quel periodo.

Tra la documentazione relativa al 90 si rilevava, inoltre, un appunto allegato ad una missiva del Capo di Stato Maggiore della Marina concernente un colloquio con ufficiale del SIOS richiesto dal capitano di Fregata Bonifacio. Questi riferiva quanto da lui dichiarato al Giudice Istruttore in relazione al suo intervento di soccorso all'indomani del disastro aereo. Il Bonifacio - stante a quanto si legge nell'appunto - si diceva convinto che “a far precipitare il DC9 Itavia potesse essere stato un guasto/incidente tecnico” e che tale convinzione era stata riferita anche al Magistrato.

Ovviamente sulla caduta del MiG libico l'attività dello Stato Maggiore della Difesa è stata più intensa e non soltanto passiva come per la caduta del DC9 dell'Itavia. Dalla documentazione acquisita si rilevano oltre alla ricezione di messaggi, appunti e altro, dal Gabinetto della Difesa, dallo SMA e dal S.I.S.MI, anche la partecipazione dei vertici dello SMD a riunioni.

Di particolare interesse un appunto, senza numero e data, classificato “segreto” all'oggetto “MiG23 libico precipitato il 18 luglio 80 nel pressi di Castelsilano (CZ)” in cui venivano sintetizzate le determinazioni raggiunte a seguito delle due riunioni che avevano avuto luogo, la prima, la mattina del 21 luglio presieduta dal Capo di Stato Maggiore della Difesa, la seconda il 22 luglio presieduta dal Capo di Gabinetto.

Alla prima riunione prendevano parte, tra gli altri, il Capo Stato Maggiore dell'Aeronautica, il direttore del S.I.S.MI, il Capo di Gabinetto della Difesa, il Sotto Capo di Stato Maggiore della Difesa, i Capi Reparto SIOS ed Operazioni di SMA, i Capi Reparto Operazioni di SMD e SME. Scopo della riunione l'individuazione di azioni a seguito dei quattro aspetti principali della vicenda: probabile dinamica dell'incidente; recupero ed esami dei rottami; autopsia della salma; interrogazioni parlamentari e la nota

verbale libica. In relazione alla dinamica dell'incidente - dopo avere escluso la missione a scopo di spionaggio - venivano formulate due ipotesi: malore del pilota ad alta quota con inserimento dell'autopilota, o evasione dalla Libia. Relativamente all'autopsia veniva precisato che, seppur utile e necessaria ai fini dell'indagine, "non deve essere considerata di preminente interesse militare". Veniva inoltre dato atto che "lo SMA ha in corso azione per tentare un'eventuale identificazione del pilota attraverso i curricula di coloro che sono stati addestrati in passato a Lecce". Tale "azione", va subito sottolineato, non è mai emersa da nessun documento trasmesso dallo SMA né tanto meno dalle dichiarazioni rese dai responsabili dell'epoca. La riunione del 21 luglio si concludeva con l'intervento del Capo di Stato Maggiore della Difesa che sottolineava: "la delicatezza dei rapporti con la Libia e la molteplicità dei nostri interessi stabilisce che si debba fare il possibile per non urtare la suscettibilità di quel Paese ferma restando la salvaguardia degli interessi informativi (SMA-SIOS) ed il pieno rispetto della legge (Commissione congiunta di indagine)".

Alla seconda riunione, presieduta dal Capo di Gabinetto della Difesa, partecipavano il Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, il Vice Direttore del S.I.S.MI ed i Capi Reparto Operazioni di SMD, SME e SMA. La riunione aveva come tema la problematica relativa al recupero del relitto. A conclusione della riunione il Capo di Gabinetto, sentito lo SME per quanto riguardava le difficoltà incontrate a causa dell'inagibilità del luogo, e lo SMA che riferiva che i tecnici del SIOS erano già al lavoro con la previsione di ultimare sul posto entro la sera del 23, e avuta conferma dal Capo di Stato Maggiore della Difesa, decideva di proporre al Ministro della Difesa di accogliere la richiesta libica di ricognizione della zona dell'incidente e di costituire una Commissione congiunta di indagine sull'incidente, alla quale invitare come partecipi anche rappresentanti libici.

In altro appunto datato 29 luglio 80, classificato "Riservato", si legge: "A seguito dell'incidente in oggetto, di cui sono note le circostanze ed il luogo, era stato disposto che il servizio di vigilanza nell'area interessata fosse assicurato e organizzato da SME con il concorso di SMA". Ebbene, se sicuramente il luogo di caduta era noto, di certo non apparivano note allo Stato Maggiore della Difesa le circostanze nel corso delle quali si era verificata la caduta del velivolo libico. La Commissione d'Inchiesta del colonnello Ferracuti, infatti, si era insediata solo da pochi giorni. Ne deriva pertanto il sospetto - si è alla fine di luglio cioè nei giorni dell'attivismo del S.I.S.MI e del SIOS/A alla ricerca dei tracciamenti radar dei due eventi - che non si volessero specificare le "circostanze" in cui si era verificato l'incidente al velivolo libico.

* * * * *

Capitolo XIII

L'Ambasciata d'Italia a Tripoli.

1. Le informazioni.

Dagli atti acquisiti presso il S.I.S.MI è emersa una nota datata 21 luglio 80 ad oggetto velivolo libico precipitato in Italia, trasmessa da Navitalia Tripoli a più indirizzi dello stesso Servizio Militare, nota da cui risulta il primo interessamento della nostra rappresentanza diplomatica in Libia all'affare. In essa si legge che la sera del 20 l'Ambasciatore Quaroni

era stato convocato dal Segretario dell'“Ufficio Rappresentanze” Shahati nella sede del Comando generale delle Forze Armate. Alla riunione sarebbero stati presenti il comandante delle Forze Aeree e il Segretario Abu Baker Younis.

Nella riunione era stata illustrata la dinamica dell'incidente, il velivolo, un MiG23, in coppia con altro, stava effettuando addestramento sul circuito Bengasi - Marsa Brega - Bengasi. Durante il volo era stato notato un anormale comportamento per frequenti variazioni di quota non previste dal profilo di volo. Una volta giunto su Bengasi il velivolo non compiva la procedura di atterraggio bensì proseguiva con rotta Nord-Ovest, velocità 0.95MK, a 36.000 piedi di quota, invano ripetutamente richiamato dalla torre di controllo. Sulla base della stima della riserva di carburante s'era previsto il punto di caduta a 450km da Bengasi.

I libici escludevano qualsiasi “fine particolare” di Tripoli nei confronti dell'Italia, ed attribuivano l'evento a un malore del pilota, dovuto probabilmente all'irregolare funzionamento dell'erogazione dell'ossigeno, e tale causa, ribadivano, era confortata dall'assenza di congegni informativi sul velivolo, dall'esaurimento del carburante al momento dell'impatto e dal mancato tentativo di salvataggio del pilota. I libici comunque si dichiaravano “disponibili per cooperare in inchieste italiane”

2. Le dichiarazioni dell'Ambasciatore Quaroni.

L'Ambasciatore d'Italia in carica in quel periodo Alessandro Quaroni ha confermato la vicenda della riunione, pur collocandola nella notte del 21. In effetti in quel periodo essendoci il Ramadan gli uffici in Libia lavoravano per brevissimo tempo nelle prime ore del mattino e nelle ore notturne, ed egli fu convocato alle 23.00, per cui quell'incontro può essersi protratto sino alle prime ore del giorno successivo. La convocazione proveniva dal Sottosegretario dell'ufficio Popolare per le Relazioni con l'Estero e da questo ufficio l'Ambasciatore fu quindi portato al Quartier generale della Difesa. Qui fu ricevuto dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, che promise di parlare a nome del Capo di Stato Maggiore della Difesa, personalità di particolare rilievo nella scala del potere nella Jamahirija, essendo il numero tre del Comando del Consiglio della Rivoluzione, composto da cinque membri e presieduto dallo stesso colonnello Gheddafi. Al colloquio oltre al Sottosegretario agli Esteri, tal Abu Freua, e il Capo dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, alcuni altri ufficiali di armi non

specificate. La spiegazione dell'evento la stessa enunciata nella nota di Navitalia.

Il pilota, a causa di malore, avrebbe inserito il pilota automatico e così si sarebbe allontanato dalla rotta prestabilita. Del malore si sarebbero accorti gli altri piloti dell'esercitazione, giacchè il nostro non rispondeva più alle loro sollecitazioni. Per esaurimento del carburante sarebbe finito in Calabria. In esito al colloquio fu richiesto all'Ambasciatore di farsi portavoce presso il Governo di Roma della richiesta di restituzione della salma del pilota e dei resti dell'aereo. Il 23 immediatamente successivo Abu Freua rinnovava la richiesta di restituzione della salma, a causa a sua detta del pressante intervento dei parenti del defunto, dando per la prima volta il nome di costui e cioè Ezzedin Fhadal Khalil, e comunicava la composizione della delegazione libica nella Commissione mista. Quel giorno stesso pervenne all'Ambasciata italiana la richiesta dei visti per quei membri.

L'Ambasciatore confermava che il Governo italiano per quella violazione dello spazio aereo nazionale e per la caduta dell'aeromobile sul nostro territorio non aveva elevato nessuna nota di protesta, così come il Dicastero degli Affari Esteri non aveva dato alcuna istruzione in tal senso o in altri sensi. Confermava altresì che all'epoca non esisteva un centro del S.I.S.MI in Libia, anche se l'addetto militare navale trasmetteva informazioni a quel Servizio tramite il SIOS della Marina. Il Centro era stato istituito solo nell'82 a seguito di visita e contatti del generale Lugaresi, succeduto nell'81 a Santovito nella guida del Servizio militare. Aggiungeva che all'epoca esistevano relazioni dirette tra i Servizi italiani e quelli libici. Per costoro operava certo Moussa Salem, il quale raggiungeva l'Italia ogni due mesi ed aveva accesso diretto alle alte gerarchie del S.I.S.MI, tra cui lo stesso Direttore generale Santovito. Con l'avvento di Lugaresi le frequentazioni di Moussa Salem si restrinsero.

Anche il console generale a Bengasi, Michele Petrocelli, ha seguito la vicenda del MiG caduto sulle montagne di Calabria. Seppe del fatto l'indomani del ritrovamento dal marconista del Consolato, già sottufficiale sommergibilista passato poi nei ruoli del S.I.S.MI, che a sua volta ne era venuto a conoscenza nella notte via radio. Sempre in quei giorni il console aveva ricevuto commenti e confidenze di altri consoli, tra i quali il francese, il greco e forse lo jugoslavo. Venivano fatte le più disparate ipotesi, la diserzione, il guasto, il malore; sull'aeroporto di partenza: Tobruk, Bengasi, Sirte; sull'appartenenza di quell'aereo alla scorta del colonnello Gheddafi. Da una sua fonte all'interno dell'Aeronautica militare libica aveva saputo che gli aerei della sorveglianza costiera erano dotati di carico limitato di carburante, e che a Benina prestavano servizio circa dieci piloti siriani. Sul

MiG23 aveva saputo sempre in quell'ambito consolare che quel velivolo doveva far parte della scorta dell'aereo presidenziale e che sarebbe dovuto atterrare a Belgrado. In quel periodo i rapporti tra la Libia e la Jugoslavia erano molto intensi a causa di commesse per l'ampliamento e l'ammodernamento di diversi porti della Jamahirija. Sempre in quel periodo i viaggi di Gheddafi non erano mai pubblicizzati o lo erano solo pochissimo tempo prima della effettuazione. Addirittura era stata abrogata la consuetudine di convocare il Corpo diplomatico e consolare per il saluto al Capo dello Stato ai rientri in patria dai viaggi all'estero.(v. esame Petrocelli Michele, GI 21.02.91).

3. Le testimonianze degli Addetti militari Ficarra e Biasin.

L'Addetto militare navale a Tripoli, ammiraglio Salvatore Ficarra, ha confermato di aver trasmesso messaggi sulla caduta del MiG23. Gli era stato richiesto dal S.I.S.MI di indagare sulla nazionalità effettiva del pilota, giacchè quel Servizio, secondo la sua stima, riteneva fosse di nazionalità siriana. Gli era stato richiesto con un successivo messaggio di indagare in quali basi fossero impiegati prevalentemente i piloti siriani. Ha riconosciuto come proveniente dal suo ufficio il contenuto del documento da 2^a Divisione Ricerche del S.I.S.MI del 22 luglio in cui sono riportate le generalità del pilota. Ha riconosciuto altresì il documento di provenienza Navitalia Tripoli per la 3^a Divisione del S.I.S.MI, nel quale si riferisce che il console Petrocelli ha tratto convinzione da colloqui con ufficiali dell'Aeronautica militare libica che il pilota era di nazionalità siriana; che i piloti siriani erano prevalentemente impiegati in Bengasi; che in un incontro con personale dell'ufficio Popolare delle Relazioni Estere non era stato mai evidenziato che la nazionalità del pilota fosse libica, e al contrario, in occasioni di manifestazioni di condoglianze, queste erano state sempre accolte con rilevante imbarazzo.

Confermava infine l'ammiraglio Ficarra che all'epoca c'erano state diserzioni di piloti libici in Grecia, tra l'altro a Creta, il territorio europeo più vicino alla Libia, così come ce n'erano state di appartenenti ad altre forze armate in Egitto.

Anche altro Addetto militare navale in Libia, l'ammiraglio Vittorio Biasin ha confermato che il colonnello Gheddafi si serviva di MiG per la scorta nei suoi viaggi aerei, per cui impiegava DC9 e un Boeing 747 delle Libyan Airlines e C130 e Ilyusin dell'Aeronautica militare. D'interesse

anche la documentazione acquisita presso gli archivi del Ministero degli Affari Esteri, documentazione che deve essere divisa in due parti, la prima relativa agli immediati rapporti intercorsi tra le Autorità italiane e quelle libiche, da esaminare in questa sede, e una seconda concernente le operazioni di recupero del relitto del caccia, da vagliare nel relativo paragrafo.

4. Le note dell'Ambasciata.

Come s'è già notato manca una qualsiasi nota di protesta delle nostre Autorità, quanto meno nel periodo tra la scoperta dell'aeromobile in territorio italiano e le prime giustificazioni libiche. Queste appaiono nella nota verbale del 20 luglio 80 che così recita: "L'ufficio Popolare della Gimahirya Araba Libica Popolare Socialista presenta i suoi complimenti all'on.le Ministero degli Affari Esteri ed ha l'onore d'informare che alle ore 10.30 circa del venerdì 18/7/1980, un aviogetto libico del tipo "MEG 23" n. 06950 mentre era in volo per addestramento, angolo 150°, che dista da Bengazi di 120km, all'altezza di volo 10.000m, furono interrotti i contatti, e all'angolo 340°, a 210 km da Bengazi e all'altezza di 12.000m, scomparve completamente. Però dai contatti con l'aereo si constatò che il pilota era in coma o colpito da collasso, nello spazio aereo di Bengasi, e perciò ha continuato nella stessa direzione di volo, finché non sono esaurite le scorte di carburante.

Abbiamo appreso dalla stampa italiana del ritrovamento dei rottami d'aereo precipitatosi nella zona di Calabria. La stampa informò, inoltre, che le autorità italiane trovarono anche scritte in lingua araba su alcuni elementi dell'aereo, cosa che indica che l'aereo in questione è l'aereo libico disperso.

L'ufficio Popolare prega, pertanto, codesto on.le Ministero di fargli pervenire tutti gli elementi e le notizie disponibili presso le autorità italiane e di adoperarsi affinché dei tecnici libici possano prendere visione del luogo e provvedere al recupero urgente della salma del pilota e il rottame dell'aereo per ricondurli in Libia.

L'ufficio Popolare si avvale dell'occasione per rinnovare all'on.le Ministero degli Affari Esteri d'Italia l'espressione della sua più alta stima e considerazione."

Nelle note italiane d'interesse la prima, quella datata Tripoli 21 luglio e firmata dall'Ambasciatore Quaroni, nella quale si riportano gli elementi già descritti nella deposizione del diplomatico. Quindi la nota datata Tripoli 23 luglio anch'essa a firma Quaroni, nella quale si riferisce che un vicino collaboratore del colonnello aveva fatto presente il personale interesse di Gheddafi a "facilitare richiesta familiari sollecita restituzione salma pilota libico". Secondo un'annotazione a penna sulla nota il generale Pugliese ha informato "che n.o. da parte del Ministero della Difesa per la traslazione e ufficiosamente n.o. dall'Autorità Giudiziaria". Infine il telegramma datato 24 settembre, sempre a firma Quaroni nel quale si fa riferimento alla questione dell'accordo tra l'Italia e Malta e alle tensioni tra La Valletta e Tripoli, su cui si dovrà tornare nell'apposito capitolo. (v. acquisizione n.80 del 20.02.91 presso il Ministero degli Affari Esteri).

Queste informazioni che provengono dall'interno della Libia sono di notevole valore. Innanzi tutto da esse si desume che in una prima fase le Autorità di Libia non reagirono assolutamente alla scomparsa di quel loro MiG. Dal 18 di luglio o meglio dalla data dell'effettiva caduta sino all'apparizione della notizia sui media italiani del rinvenimento del relitto, essi non fanno ricerche nè richieste all'Italia come a qualsiasi altro Paese. La prima nota appare il 20.07.80 a seguito appunto delle notizie di stampa. In una seconda fase un interessamento massimo al punto tale da indire su convocazione del Sottosegretario per le Relazioni con l'Estero riunione con il nostro Capo missione presso il Comando generale delle Forze Armate alla presenza del comandante generale della Forza Aerea, che asserisce di parlare a nome del Capo di Stato Maggiore della Difesa, numero 3 della gerarchia della Jamahirija.

In una terza fase, sempre nell'ambito di pochissimi giorni, allorché fu reso noto il nome del morto e furono presentate le condoglianze, notevole imbarazzo nelle autorità come se quel pilota non fosse conosciuto e nemmeno di nazionalità libica.

Una conferma poi al fatto che i velivoli delle basi costiere venissero dotati di carichi limitati di carburante per il timore di fughe dei piloti in Occidente.

La constatazione infine che nessuna Autorità del nostro Paese, nemmeno nell'immediatezza, quando si poteva ben supporre che si trattasse di una vera e propria penetrazione nel nostro spazio aereo di un velivolo militare - e non si erano ancora reperite, con l'aiuto dei libici, tutte le giustificazioni del caso - mosse nota di protesta per il fatto ai governanti di Libia.

* * * * *

Capitolo XIV
Ulteriori testimonianze.

1. Le testimonianze del maresciallo Guicciardini e del comandante Lega.

Venivano da ultimo esaminati i Carabinieri che avevano operato sui luoghi; quelli che avevano compiuto con il capitano Inzolia e il maresciallo Raimondi un volo in elicottero l'11 luglio 80 Crotone-Crotone; Guicciardini Antonio sottufficiale della Marina Militare in vacanza in quel mese a Monte Scuro - che aveva notato su quella località due aerei militari - e il comandante Lega cui il Guicciardini aveva riferito e che a sua volta aveva redatto rapporto per Maristat.

Il sottufficiale di Marina riferiva di aver visto il giorno della caduta del MiG23 - era venuto a conoscenza di questo evento a Camigliatello lo stesso giorno a breve tempo di distanza dall'evento, giacchè gli era stato detto che poco prima era caduto un aereo verso Crotone - sfrecciare dinanzi a sè un aereo militare mentre stava osservando da Monte Scuro il panorama con il binocolo. Era tra le 11 e le 11.30; il velivolo era di colore grigio, volava a quota molto bassa; al punto che si poteva notarne la sagoma del pilota, in posizione eretta e non reclinata, e rilevare addirittura il colore, grigio, del suo casco; non produceva rumore, come se fosse un aliante; non aveva fuoriuscite di fumo; non aveva, almeno così era sembrato al teste,

alcunché sotto le ali; presentava una “sagoma pulita”; sfrecciava “in direzione del lago più grande (lago di Cecita; nde) che andava verso il lago più piccolo per uscire dal mio campo visivo poco dopo”. A distanza di due o tre giorni era stato chiamato dal comandante in seconda del Comando Marina di Brindisi, il capitano di fregata Lega Gaetano, il quale lo aveva messo in contatto telefonico con un ufficiale del SIOS Marina, cui aveva riferito quanto visto e sentito. Contestatogli il contenuto della nota di Maristat diretta a Stataereo del 23 luglio 80, ove si affermava che esso Guicciardini aveva visto in località Monte Scuro il 17 luglio 80 tra le 10 e le 10.15 “sfrecciare” due aerei da caccia a quota 1500 metri al di sopra di Monte Scuro, affermava di non aver mai riferito le circostanze descritte in quella nota e ribadiva la versione data nell’esame di PG.

Lega conferma quanto dichiarato da Guicciardini. Conferma, tra l’altro, che questi gli disse di aver visto soltanto un aereo e non due. Ricorda però che il sottufficiale aveva anche sottolineato che la data dell’avvistamento non “combaciava” con la data in cui l’aereo libico era caduto. Non ricorda di aver trasmesso messaggi. Preso atto invece che messaggio era stato inviato, non sa giustificare per quale motivo in esso si parli dell’avvistamento di due velivoli e non di uno. Conferma infine il colloquio del sottufficiale con il SIOS/M (v. esame Lega Gaetano, PG 17.11.94).

2. Le testimonianze dei militari dell’Arma.

I militari dell’Arma, interrogati sugli oggetti rinvenuti sul luogo, hanno tutti escluso di aver visto o raccolto documenti di identità del pilota o carte geografiche. Raimondi ha ribadito di aver rinvenuto il casco del pilota e lo zainetto con medicinali e di aver consegnato il primo oggetto e la targhetta del secondo all’ufficiale e cioè ad Inzolia (v. esame Raimondi Salvatore, GI 06.07.94). Così Cariati che addirittura non ha visto alcun oggetto, nè ricorda che ne fossero stati depositati al Comando Compagnia di Crotone (v. esame Cariati Nicola, GI 06.07.94). Così Cottone che ha visto solo un casco e nient’altro. Ha ricordato però che Tascio scese più volte nel luogo ove si trovavano i rottami; scendeva da solo e perciò non si sa cosa facesse o prelevasse. Nemmeno presso la compagnia di Cirò furono depositati reperti dell’incidente (v. esame Cottone Gaetano, GI 06.07.94). Morano perquisì addirittura il cadavere del pilota, controllando tutte le tasche della tuta e non rinvenne, ha affermato, nè documenti d’identità nè

carte geografiche (v. esame Morano Carlo, GI 07.07.94). Mignogna, che discese con Morano, ha dato però una versione in contrasto con quella di costui “non abbiamo ispezionato nè perquisito il cadavere del pilota in quanto era molto malridotto ed aveva una tuta ridotta a brandelli”. Non rinvennero alcuna documentazione, nè carte nautiche, nè documenti del pilota (v. esame Mignogna Francesco, GI 07.07.94). Rodi, colui che aveva scattato le fotografie, ha dichiarato di essere sceso da solo nel burrone e di avere fotografato i rottami e il cadavere di iniziativa senza ordini superiori (v. esame Rodi Pietro, GI 07.07.94). Catanzariti rimase sul pianoro e non ricorda se fu rinvenuta documentazione relativa al pilota o all’aereo (v. esame Catanzariti Luigi, GI 07.07.94). Tutti coloro che sono stati interpellati su eventuali ordini od inviti a tenere il segreto su quanto visto o fatto in quella occasione, hanno negato disposizioni di tal genere da parte dei superiori (v. esami Raimondi Salvatore, Rodi Pietro, Cariati Nicola, Cottone Gaetano, Mignogna Francesco, Catanzariti Luigi, Ferrara Gennaro, GI 06 e 07.07.94).

Dalla lettura dei registri Voli Elicotteri dell’Elinucleo CC. di Vibo era emerso che tra il 27 di giugno ed il 18 di luglio di quell’anno vi era stato, l’11 luglio, un volo di un’ora Crotone-Crotone per aerocooperazione terrestre con personale della Compagnia di Crotone, cioè con il capitano Inzolia e il maresciallo Raimondi. I membri dell’equipaggio escussi su tale volo, non hanno ricordato alcunché della missione. Riferivano però che di quella missione, come d’ogni altra missione, era conservata diversa documentazione: la richiesta d’uso di elicottero al comando della Legione (ora Regione) e il Comando dell’Elinucleo, il parere tecnico del Comando dell’Elinucleo per il Comando della Legione, l’autorizzazione di quest’ultima, l’ordine di operazione e relazione di servizio, il modello del libretto caratteristico dei voli, 1^a e 2^a parte, relativo all’elicottero usato e cioè ERI MM 81040 (v. esami Mancini Flavio e Sorrentino Antonio, GI 19.07.94).

Ordinato il sequestro di tale documentazione (v. decreto di sequestro 20.07.94) si acquisivano: un messaggio della Compagnia di Crotone, il 542/75-1968 del 5 luglio 80 - con il quale si chiedeva al Gruppo di Catanzaro l’invio di un elicottero per ispezionare la fascia costiera tra le località di Capocolonna e Praialonga “allo scopo di localizzare eventuali ricettatori di auto rubate”; i successivi messaggi del Gruppo della Legione O.A.I.O. di Catanzaro - 26/13 datato 07.07.80 - e di autorizzazione da parte della Legione - 64/297-1 datato 09.07.80; il rapporto di volo - VFR, 60’, 700 m, Crotone-Crotone - senza descrizione del percorso.

* * * * *

Capitolo XV
Gli esperimenti della SNIA-BPD di Colleferro.

1. La vicenda.

Come si ricorda alcune parti del MiG23 non furono restituite ai libici - che di tale mancanza si accorsero e ne fecero motivo di proteste, in seguito quietate con ogni probabilità per effetto di una sorta di scambio con l'accettazione da parte nostra dell'incredibile storia del pilota privo di sensi - per la maggior parte costituite da componenti dell'avionica di bordo, trattenute per esigenze di "intelligence".

Agli inizi del 94 il SIOS propose al S.I.S.MI di procedere alla alienazione di materiali in possesso e non più necessari alle analisi tecniche tra cui le parti sopra indicate, (messaggio SMA/224/00244, 13.02.84). Il S.I.S.MI espresse a distanza di breve tempo il proprio nulla osta su tale richiesta (messaggio S.I.S.MI 05823/84/06, 10.05.84). Per procedere a questa "alienazione" fu richiesta la disponibilità di un elicottero HH3F per missione Ciampino R240° - 30 miglia da Ostia - Ciampino per il trasporto e l'affondamento in mare delle casse contenenti i materiali in questione (messaggio SMA/225/02918, 180285). L'operazione non venne attuata per motivazioni non in atti e mai palesate.

Il 9 novembre 84 diversi di tali reperti furono trasportati presso il Centro Balistico della Società SNIA-BPD, allo Stabilimento di Colleferro, per una prova di scoppio in "anfiteatro" della testa di guerra del missile Aspide 1-A (Appunto SMA/225 senza data con accluso foglio di Costarmaereo AD4/39/3-79/A9-258/4-1, 19.10.84). Ciò al fine di verificare "in modo realistico" la capacità delle sfere di danneggiare o distruggere, dopo la perforazione di uno schermo d'acciaio, sistemi ed impianti del

MiG23, velivolo da combattimento in dotazione al Patto di Varsavia e ad altri Paesi d'interesse, quale la Libia.

I componenti furono deposti all'interno di un'impalcatura di legno posta immediatamente alle spalle della parete di acciaio dello spessore di circa 10 mm., posizionata ad una distanza di circa 10 metri dalla testa di guerra del missile Aspide - 1-A. I risultati della prova furono evidenziati in documentazione fotografica (v. nota SMA/225/21070/1143, 09.11.90).

2. Le dichiarazioni dei dipendenti e i carteggi della SNIA-BPD.

Nessuno degli interpellati della BPD ricorda di questo esperimento, anche se il responsabile dell'ufficio Sicurezza non esclude che nel corso di prove di collaudo possa essere stato "chiesto di aggiungere qualche pezzo.". Anche nelle carte sequestrate presso questa ditta non si rinviene documentazione su questa prova. È perciò impossibile ricostruirne le modalità. Quel che invero appare certo è che l'esecuzione, da quel poco che risulta in atti, fu del tutto approssimativa. In primo luogo il posizionamento dei pezzi, che appare artigianale e randomico. Si tratta di materiale vario collocato alla rinfusa su un rozzo scaffale in legno. Della lamiera poi nemmeno una fotografia. E di certo quelle parti nella realtà non sono schermate rispetto a proiettili e schegge dall'esterno in modo così semplicistico come ipotizzato e realizzato dagli ideatori di quella prova. Alla nota dello SMA viene allegata una prima serie di fotografie con ripresa da lontano e poco chiare, che rappresenterebbero i reperti predisposti prima dell'esplosione, su cui si rilevano deformazioni e squarci di diversa natura, sui quali appare impossibile pronunciarsi. Si allega poi una seconda serie di riprese più chiare, con pezzi singoli che presentano deformazioni e fori evidenti. Questa seconda serie dovrebbe rappresentare il dopo dell'esperimento, cioè gli effetti dell'esplosione sui pannelli del MiG23. Ma nulla viene detto e rappresentato del "prima" dell'esperimento.

In conclusione si può dire che l'AM con questo "strano" esperimento è riuscita a cancellare, cioè a fare in modo che non si potessero più rilevare, qualora ve ne fossero stati, segni di colpi sui pezzi di quel MiG, ad impedire cioè qualsiasi indagine in tale direzione. Ha raggiunto così quello stesso intento che ci si proponeva con l'affondamento nel Tirreno al largo di Ostia, o addirittura è andata oltre, giacchè le cose affondate, specie se si conoscono le coordinate dell'operazione, sono sempre recuperabili.

* * * * *

Capitolo XVI
Ipotesi di messinscena.

1. L'abbattimento di un EC130 statunitense in territorio sovietico nel 1958.

Di rilievo per la comprensione dell'affare del MiG è certo una vicenda riferita da uno dei consulenti di parte civile, il prof. Miggiano. Costui rammenta che il 2 settembre 58 un velivolo di spionaggio elettronico statunitense, un EC130 con equipaggio di 17 militari, era penetrato dalla Turchia nell'Armenia sovietica per alcune decine di miglia. Tre MiG sovietici allertati da un centro radar militare erano immediatamente decollati da una base nei pressi di Erevan per intercettare il velivolo statunitense. Questo aereo tentava una manovra di evasione per raggiungere di nuovo il confine e il territorio turco, ma i caccia sovietici, più veloci, raggiunsero l'obiettivo. Il leader della formazione ordinò di sparare, ma i due gregari si rifiutarono di aprire il fuoco contro il velivolo penetrato nello spazio sovietico. Le mitragliate del primo MiG furono comunque sufficienti ad abbattere l'EC130. Questo velivolo stava effettuando una missione per conto della National Security Agency, l'agenzia militare specializzata nello spionaggio e tecnologia avanzata. La missione consisteva con ogni probabilità nell'allertamento di quei radar del sistema di difesa sovietico che vengono posti in funzione solo nei momenti di crisi. I segnali radar sarebbero serviti per identificare posizione e potenza dei radar di emergenza.

Dieci giorni dopo l'abbattimento, cioè il 12 settembre, il Governo sovietico dava la notizia che un aereo americano era caduto nei pressi di Erevan e che sei passeggeri erano morti. L'abbattimento viene presentato come disastro. Ma non solo dai sovietici, bensì anche dagli americani. Infatti ad una decina di giorni di distanza, anche l'AM statunitense rende noti i dettagli di una sua inchiesta sull'incidente, che vengono pubblicati sul New York Times del 14 settembre. Anche in questo caso emergevano testimonianze di alcuni montanari di Kars, una città turca al confine con l'Armenia sovietica. Questi montanari avevano osservato un aereo intercettato in territorio turco da caccia sovietici, che lo avevano poi scortato verso Est. Questi testimoni avevano poi sentito una esplosione e visto una colonna di fumo alzarsi da dietro una catena di colline all'interno del territorio sovietico.

Le analogie tra la vicenda dell'EC130 in territorio sovietico e quella del MiG23 in territorio italiano sono impressionanti. Nè i montanari turchi nè i contadini calabresi hanno visto cadere un velivolo. Sia gli uni che gli altri hanno sentito, dietro una catena di colline e dietro una montagna un'esplosione (o un boato). Sia gli uni che gli altri hanno visto in corrispondenza del luogo dell'esplosione una colonna di fumo.

La differenza è solo una, e non è da poco. Eisenhower, il Presidente degli USA allora in carica, decide, per pretendere dall'Unione Sovietica spiegazioni e notizie, di rendere pubbliche le registrazioni dell'abbattimento. Registrazioni effettuate da un centro di ascolto statunitense a Trebisonda in Turchia. Registrazioni ovviamente effettuate il 2 settembre e cioè ben dieci giorni prima della simulata caduta dell'EC130. La differenza è quindi questa che qui in Italia, nessuno Stato Maggiore, nessuna Amministrazione o Governo s'è mai deciso a dire la data esatta di caduta del MiG.

E di certo ben si può affermare che simulazioni di caduta di aerei sono facilmente eseguibili e ci si riusciva con buon esito anche oltre vent'anni prima dei fatti della Sila.

2. L'appunto S.I.S.DE del dicembre 88.

Nel senso di una messinscena per il ritrovamento "ufficiale" del MiG23 sta un appunto S.I.S.DE del dicembre 88, - di cui già s'è detto - nel quale si riferisce di tale Denes Roberto in possesso di notizie relative all'incidente del DC9. Questa fonte, citata anche dall'ufficio ma resasi irreperibile, aveva dichiarato che esistevano precise testimonianze su: a. la precipitosa "correzione" del certificato medico stilato al momento del ritrovamento del cadavere del pilota libico; b. il volo di un elicottero militare (di tipo a doppia pala, stesso modello in dotazione alle forze armate italiane, americane e NATO) che avrebbe sganciato un bidone contenente (presumibilmente) esplosivo, il giorno prima del ritrovamento "ufficiale" del MiG libico; c. la facilità di accesso in territorio italiano attraverso canali aeronautici non controllati.

Queste testimonianze potevano essere raccolte direttamente, ed avrebbero avuto valore giacchè: a. provavano un coinvolgimento di Servizi di sicurezza, italiani ed alleati, tanto nell'abbattimento del DC9 italiano quanto nell'abbattimento del MiG libico (il coinvolgimento sarebbe limitato alla copertura del fatto; l'inchiesta parlamentare non sarebbe riuscita a dimostrare praticamente nulla); b. sarebbe stato possibile sfruttare le

informazioni per destabilizzare il Governo italiano; inficiare la credibilità dei singoli membri della Commissione parlamentare d'inchiesta; richiedere, infine, "prove alla mano" esorbitanti indennizzi. (v. nota S.I.S.DE. 88 D04.4942 (B.1/4-8), 06.12.88).

Ma nessuna attività ne è conseguita, nè v'è stata informazione all'AG.

Come si nota voci di messinscena, indipendentemente dal valore della nota S.I.S.DE., sono sempre circolate, a testimonianza dei sospetti e degli indizi di falso sulla versione ufficiale dei fatti di Castelsilano.

* * * * *

Capitolo XVII
Le rogatorie.

1. Le richieste alla Libia e alla ex- Unione sovietica.

Anche per la questione del MiG23 sono state formulate rogatorie, ovviamente per quei Paesi che avevano una qualche connessione con l'evento, perché detentori produttori o comunque interessati alla macchina, e cioè Libia, ex Unione Sovietica, Stati Uniti.

Quelle rivolte alla Libia sono rimaste lettera morta. Quella alla Russia riceve risposta. In effetti in sede di esecuzione della Commissione rogatoria 18.06.92 venivano forniti alle Autorità rogate i dati rilevati sul tettuccio e la struttura adiacente del MiG e copia della pellicola fotografica rinvenuta nel Flight Data Recorder.

A distanza di meno di un mese il Ministero degli Affari Esteri della Federazione Russa comunicava che secondo le informazioni dell'Amministrazione della Società di Produzione Aeronautica di Mosca, o MAPO, l'aereo MiG23 MS – in tal senso deve essere tradotta la C dell'alfabeto cirillico per errore trascritta con la C latina, nde – n.1391206950 era stato fabbricato da quella Società il 30.11.76 – e consegnato alla Libia il 27.08.77. Successivamente la manutenzione dell'aereo era stata effettuata dagli esperti della MAPO nel corso di un anno dalla data della consegna. Gli esperti di questa ditta non erano stati coinvolti nell'indagine sul disastro nè alcuna informazione che potesse concernere la catastrofe era stata comunicata alla MAPO da parte libica.

In vero quella ditta non specifica se l'identificazione del velivolo sia avvenuta mediante i dati forniti dall'Autorità rogante o sulla base di informazioni d'altra fonte. E ove si versasse nella prima ipotesi, con quale meccanismo si sia passati dal numero fornito a quello di matricola del velivolo che non contiene alcuna delle cifre – ove si considerino solo le prime sei cifre del numero di identificazione, giacchè le ultime quattro potrebbero derivare da altro sistema di numerazione – trasmesse, a parte il 3 e il 2, in posizioni completamente diverse. Sulla seconda parte del numero di identificazione, v'è da rilevare che esso stranamente corrisponde a quello d'identificazione – 6950 che appare sulla coda – del velivolo precipitato, datogli ovviamente dall'Aeronautica utente.

Quanto alla pellicola gli Esteri di Russia comunicavano che secondo la interpretazione compiuta da detta MAPO non era stato ravvisato nel corso del volo alcuna situazione fuori standard. L'aereo era decollato in 33 secondi in regime "forsage", dopo di che il pilota aveva modificato il regime per il "maximal" e fino al 5° minuto del volo il velivolo aveva continuato a prender quota. Nel corso del volo il "forsage" era stato usato ancora due volte. Al 15° minuto il pilota aveva diminuito la potenza ed usato condotta manuale del motore, svolgendo le sue evoluzioni con aumento e riduzione

della quota del volo. Il sovraccarico era di circa 2 – 2.5 G. Al 25° minuto il pilota aveva acceso il regime “maximal” ed in seguito non v’era stata più alcuna interferenza da parte del pilota nella gestione del volo. L’aereo aveva volato con velocità costante e con insignificante riduzione della quota di volo. Non era stato possibile stimare questa quota, la velocità e il sovraccarico in cifre. Tutto il volo si era svolto con il sistema di condotta automatica. Il pulsante di armamento non era stato schiacciato. Alcuni esperti della MAPO avevano avanzato l’ipotesi di un eventuale malore del pilota a spiegazione del mancato intervento sulla condotta del velivolo (v. nota Ministero Affari Esteri della Federazione di Russia, 08.08.94).

2. Le richieste agli Stati Uniti e alla Germania.

Quanto alle richieste agli Stati Uniti già s’è detto, rilevando la particolare chiusura in tal ambito di questo Paese che a proposito delle domande sul MiG ha eccepito il segreto sui marchi e numbers accertati e le deduzioni che ne erano state tratte, così come non ha dato risposta al preciso quesito se esso disponesse di velivoli del medesimo tipo di quello precipitato a Castelsilano. (v. Commissione rogatoria USA 15.03.91).

Anche alla Germania invece sono stati posti quesiti in rogatoria e questo Paese ha esaudito tutte le richieste; la collaborazione delle Autorità tedesche è stata particolarmente utile nell’acquisizione di cognizioni sulla macchina del MiG23 e il suo funzionamento. Di particolare rilievo la visita dell’Ufficio e dei periti al “BWD” di Manching, ove fu messo a disposizione un esemplare di MiG23, passato dopo l’unificazione delle due Germanie all’Aeronautica della Repubblica Federale. Come pure la visita a Dresda ove i periti furono messi in grado di acquisire informazioni direttamente dagli esperti dell’ex DDR, sulle caratteristiche aerodinamiche dell’aereo, sul suo motore e il relativo consumo di carburante, sulla stabilità della velocità, sul Flight Data Recorder in dotazione a quella macchina, sulla identificazione dell’aereo. Informazioni che saranno specificate nel prossimo capitolo dedicato alle perizie.

* * * * *

Capitolo XVIII

Siti AM.

Più siti AM sono stati interessati dall'evento. Tra gli altri in particolare l'aeroporto di Crotone S.Anna per la prossimità al luogo di caduta del MiG23, il CRAM di Otranto e la base aeroportuale di Brindisi.

Per il primo già s'è detto al riguardo della situazione di preallarme che il noto maresciallo Malfa ha collocato tra la sera e la notte del 27 giugno 80;

come al riguardo della telefonata intercorsa ad h.22.03 tra detto Malfa e Martina Franca. Qui occorre ricordare l'attivazione dell'aeroporto in relazione al rinvenimento del velivolo libico il 18 luglio 80.

1. Crotone S.Anna.

In coincidenza con il rinvenimento del MiG23 libico in agro di Castelsilano il 18 luglio 80, anche l'Aeroporto di Crotone venne in effetti attivato, secondo modalità, tempi e circostanze che sono state ben ricostruite attraverso l'attività istruttoria.

A proposito di queste circostanze il comandante del Distaccamento, il maresciallo Malfa, nel corso dell'esame testimoniale dell'agosto 91 ed in atti successivi ha dichiarato: "Anch'io andai sul posto, arrivai intorno alle ore 14.30. Fummo avvisati dalla torre di controllo intorno alle ore 14.00. La torre di controllo fu chiamata dai Carabinieri del luogo. Raggiunsi il posto con la macchina dell'AM e sul posto c'erano già i Carabinieri comandati dal capitano Inzolia". (v. esame Malfa Sebastiano, GI 05.08.91).

Riguardo a questa dichiarazione si ritiene opportuno considerare quanto asserito dal capitano Inzolia, intervenuto sul posto da Crotone: "Verso le ore 15.00 mentre mi trovavo a casa del dirigente del Commissariato di Crotone, dott. Bagnato, sono stato raggiunto da una telefonata da parte della Compagnia con la quale mi si avvertiva che ero stato cercato dal comandante della Legione che aspettava di essere richiamato. Portatomi subito in Compagnia ed ottenuta la comunicazione telefonica il comandante della Legione mi ha informato che nei pressi di Castelsilano era caduto un aereo e mi invitava, malgrado il paese non rientrasse nella mia Compagnia, di portarmi sul posto per verificare quanto era accaduto. Subito dopo insieme al maresciallo Raimondo ci siamo portati in località Castelsilano e giunti sul posto, da un'altura, o meglio da un costone, abbiamo potuto vedere che in realtà sul fondo del predetto costone vi erano i resti di un aereo di colore grigio metallizzato". (v. esame Inzolia Vincenzo, GI 18.07.88).

Come s'è visto il 18 luglio 80 il maresciallo Malfa, si recò a Castelsilano unitamente al sergente Ruggiero, che in merito ha dichiarato: "Sul luogo dell'incidente c'era il capitano Inzolia con 10-15 Carabinieri. Dopo mezzora circa arrivò il colonnello dell'AM Brancaleone di Gioia del Colle. Successivamente arrivò un colonnello di Catanzaro. Quel pomeriggio

non era presente il generale Tascio; venne l'indomani ed indossava una tuta di volo".

Occorre osservare che Ruggiero non ricorda la presenza del capitano Inzolia sul luogo dell'incidente del MiG23 libico in data 18.07.80. Ricorda invece la presenza del colonnello Brancaleoni. Ricorda anche che militari dell'Arma dei Carabinieri raccolsero il casco del pilota e che all'interno del casco vi era scritto a penna ed in caratteri arabi il nome del pilota. (v. confronto Ruggiero Vincenzo, Malfa Sebastiano, Quaranta Marcello, Di Francesco Mario, Picone Giuseppe e Messina Antonio, PG 15.04.94). Malfa dichiara poi che l'indomani raggiunsero l'aeroporto due Mercedes targate Roma con a bordo due ufficiali arabi che gli riferirono di voler raggiungere e prendere visione dell'aereo caduto.(v. esame Malfa Sebastiano, PG31.01.94).

Ma riguardo a questo evento devono essere rammentate altre testimonianze di personale dell'aeroporto di Crotone.

Di Filippo, sottufficiale addetto alla torre di controllo, ha ricordato che nella mattinata dell'incidente ricevette una telefonata da persone che, trovandosi in riva al mare, avevano visto sfrecciare a bassa quota un aereo diretto verso l'entroterra.

Nel pomeriggio della medesima giornata, cioè il 18.07.80, Di Filippo venne contattato anche dal maresciallo Malfa, che chiese se vi fossero state chiamate di emergenza da parte di un velivolo non meglio specificato; la risposta del sottufficiale fu negativa; anche l'ACC di Brindisi, contattata sulla questione non riferì nulla di rilevante.

Il maresciallo Quaranta, altro sottufficiale addetto alla torre di controllo, ha ricordato, come già s'è scritto, che nel periodo estivo era stato contattato più volte dall'ACC di Brindisi. In una delle prime escussioni afferma - "...confermo quanto ho detto le precedenti volte sulle telefonate pervenutemi dall'ACC di Brindisi su telefono punto a punto, registrate presso di noi e a Brindisi, in un tardo pomeriggio tra la fine di giugno e i primi di luglio 80..." giacchè il DAT di Martina Franca aveva perso una traccia sulla Sila o pre-Sila. (v.esame Quaranta Marcello, GI 08.02.94).

Sulle telefonate dell'ACC di Brindisi di Malfa e dei Carabinieri ricevute in quel giorno che non sa precisare, Quaranta specifica: "Riguardo a quanto richiestomi dall'ACC di Brindisi ed alle telefonate intercorse con i Comandi dell'Arma ho lasciato un'annotazione specifica in "passaggio di consegna" sull'apposito registro". (v. esame Quaranta Marcello, GI 10.06.97).

A tal proposito occorre qui rilevare che quel "registro di passaggio delle consegne" non è mai stato acquisito. Inoltre si deve ricordare che il 29

dicembre 84 nella torre di controllo dell'aeroporto "Sant'Anna" si era sviluppato un incendio, causato asseritamente dal surriscaldamento dei cavi conduttori o da un corto circuito degli stessi. Su questo episodio il maresciallo Sfondrini così ha dichiarato: "Sono il responsabile del Nucleo Assistenza al Volo dell'aeroporto di Crotone, dalla fine dell'83. Ricordo l'incendio avvenuto il 29.12.84 nella torre di controllo. L'incendio scoppiò intorno alle 18.00-18.30. Era già buio ed io mi trovavo in casa. Fui avvisato dal personale dell'aeroporto. Quando giunsi sul luogo la situazione era già sotto controllo. Stavano già operando i Vigili del fuoco del campo. Il locale ove si sviluppò l'incendio era chiuso con lucchetto. Si accertò che l'incendio non era di origine dolosa e non ci furono conseguenze penali. Andarono distrutte tutte le apparecchiature radio-elettriche, cioè il "bancone" con le sue consolle, le apparecchiature telescriventi, i due condizionatori, la soffittatura e parti dei cristalli. Come documentazione andarono distrutte le ultime strips con i piani di volo, le pubblicazioni in uso sulla torre, la "benda" delle telescriventi in uso. Nella torre vengono conservate solo la documentazione del giorno ed in uso. Il resto viene portato in ufficio ed archiviato. L'incendio non toccò assolutamente l'archivio".

2. Otranto.

Il sito di Otranto, sede del 32° CRAM, ebbe particolare rilievo anche in ordine alla vicenda relativa alla caduta del MiG23 libico sulle montagne della Sila.

Questo Ufficio al fine di accertare gli eventi di quel 18 luglio richiese allo SMD informazioni relative all'eventuale effettuazione di esercitazioni militari nelle zone antistanti la Sicilia e la Calabria, e all'impianto radar della Difesa Aerea nazionale che per primo effettuò l'avvistamento dell'aereo militare libico; richiese inoltre l'invio delle eventuali registrazioni e plottaggi effettuati da detto radar. (v. nota GI 18.08.88).

Lo SMD rispose con una missiva, a cui era allegata una "scheda riepilogativa" contenente le risposte ai quesiti formulati dall'inquirente e la documentazione inerente i plottaggi radar della traccia avvistata correlabile al velivolo libico. (v. missiva SMD, 09.12.88).

Dalla lettura del documento emergeva che i siti di Otranto e Jacotenente erano stati interessati dall'esercitazione programmata della NATO, denominata "Natinad-Demon Jam V", che aveva interessato tutta l'area di competenza del 3° ROC e si era svolta dal 15 al 18 luglio del 1980,

in particolare il giorno 18 nell'arco di tempo compreso dalle ore 08.00Z alle ore 11.00Z.

La Natinad era un'esercitazione, non a fuoco, che prevedeva l'impiego di velivoli "incursori" che simulavano operazioni di penetrazione verso il territorio nazionale protetti da "disturbi elettronici" generati da velivoli preposti a tale scopo; contro detti incursori, se avvistati, intervenivano velivoli intercettori guidati dai centri radar.

La mattina del 18 l'AM partecipò all'esercitazione con circa venti velivoli tra cui F-104 nel ruolo di intercettori, MB326 e G91T nel ruolo di incursori e PD808 attrezzati per la guerra elettronica; nel corso dell'esercitazione non vennero rilevati inconvenienti di alcun genere.

Inoltre nel documento veniva rilevato che, in seguito all'esame effettuato da una Commissione nominata dall'Itav in data 17.10.88 sulle informazioni radar disponibili relative ai centri di Marsala, Siracusa ed Otranto, confrontate con le posizioni desumibili dalla documentazione tecnico-formale redatta dalla Commissione d'inchiesta nominata nel 1980 per accertare le cause dell'incidente di volo del MiG libico, si poteva "individuare una correlazione possibile solo con la traccia LJ054, avvistata alle ore 11.12Z dal radar di Otranto" e che si poteva giungere "alla conclusione che, pur essendoci una buona possibilità di correlazione tra la traccia LJ054 ed il velivolo MiG23, tuttavia essa non possa essere determinata con sufficiente certezza".

Alla lettera veniva allegata documentazione varia relativa alla stampa su carta dei plottaggi delle tracce avvistate il 18.07 dai siti di Otranto, Siracusa e Marsala e la THR della traccia LJ054 estratta dal nastro di Otranto.

Tuttavia nel corso dell'analisi della documentazione acquisita nel dicembre del 1988 presso la 3^a Regione aerea, relativa alle indagini sulla causa del disastro occorso al velivolo libico, emergeva, in un telex inviato in data 01.10.88 dall'Itav allo Stato Maggiore, la considerazione che il sito interessato dalla penetrazione del MiG23, valutando il settore dello spazio aereo nazionale violato, cioè quello di Otranto, non aveva intercettato il velivolo, perché procedeva probabilmente nella parte finale del suo volo, a quote medio basse, ove il radar del sito non "vedeva"; e che il nastro contenente le registrazioni radar del 18.07.80 effettuate dal sito di Otranto era stato inviato alla BTA di Borgo Piave per la riduzione dati.

Deve rilevarsi che l'Itav in questo telex del 1^o.10.88 sosteneva la tesi secondo cui il radar non aveva intercettato il velivolo libico a causa della quota medio bassa tenuta da quella macchina nel corso della fase finale del volo; mentre successivamente una Commissione interna sempre della stessa

Itav, nominata specificamente in data 17.10.88, riferiva che la traccia LJ054, avvistata dal radar di Otranto, poteva essere correlata al MiG23. Questa diversità di interpretazione potrebbe ascriversi alla superficialità degli accertamenti svolti in un primo momento, successivamente resi più accurati con probabilità a seguito della nomina della Commissione interna e seguiti da quei livelli che avevano interesse ad accreditare quella data di caduta. Deve rappresentarsi tuttavia che già nel luglio 80 la traccia LJ054 era stata correlata al MiG libico.

Appare singolare che l'Itav nella "scheda riepilogativa" ometteva di comunicare all'Ufficio la disponibilità del nastro originale presso il sito di Borgo Piave, presenza documentata solo attraverso il citato telex del 1°.10.88 inviato dall'Itav allo Stato Maggiore.

Il 16 gennaio del 91, di conseguenza, veniva effettuata l'acquisizione presso lo SMA del nastro di registrazione dell'attività di avvistamento del sito radar di Otranto relativo al giorno 18.07.80, nastro che era stato consegnato il 30 dello stesso mese dalla 3ª Regione Aerea al SIOS/A ed affidato il 31 successivo al punto COSMIC del BTA-DA di Borgo Piave.

Da accertamenti disposti dal Capo di SMA, in seguito alla notifica del suindicato provvedimento, si appurò che, oltre a quanto già noto, il Centro di Borgo Piave, incaricato di effettuare la riduzione dati aveva restituito, tramite il SIOS/A, detta bobina al Comando 3ª Regione Aerea - segreteria speciale - il 18.08.80, allegando una lettera di trasmissione indirizzata al 32° CRAM-CRC di Otranto. La 3ª Regione Aerea comunicava allo SMA, il 29 gennaio 91, che il sito di Otranto, interessato in proposito, aveva precisato che il citato materiale non era più custodito presso il sito, presumendo che, non essendo più coperto da particolari vincoli di custodia, potesse essere stato reimpiegato.

Conseguentemente questa AG, per completezza d'indagini disponeva, nel novembre del 93, il sequestro presso il Centro Radar e presso il 3° ROC di Martina Frana dei verbali di distruzione dei dati radar registrati; l'esecuzione dei due provvedimenti dava esiti negativi (v. decreto di sequestro GI 15.11.93). Il comandante del 32° CRAM tenente colonnello Leopoldo Vitiello, a tal proposito dichiarava che detti dati "sono stati verosimilmente distrutti senza compilare alcun verbale di distruzione in quanto non costituenti documentazione classificata" (v. esame Vitiello Leopoldo, PG 17.11.93).

Nel febbraio 95, a seguito dell'esecuzione di un provvedimento di esibizione, presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica venne rinvenuta la relazione redatta il 27.01.91, da una Commissione costituita da personale

del 32° GRAM, su attivazione dello Stato Maggiore, volta a svolgere una “indagine tendente ad accertare ed acquisire elementi utili sull’esistenza della registrazione in oggetto” (v. decreto esibizione GI 01.02.95 e consegna spontanea generale Pillinini Adelchi).

Nella relazione, probabilmente usata dallo SMA per rispondere al provvedimento emesso nello stesso periodo dall’Ufficio, si rilevava che, come noto, il nastro oggetto del decreto, se presente presso il Centro radar, in quanto non coperto da speciali vincoli, potesse essere stato reimpiegato più volte. Veniva anche congetturato che tale nastro potesse essere stato accantonato nel magazzino MSA del reparto unitamente ad altre 104 bobine usate del sistema Nadge, ma che fosse impossibile individuarlo, in quanto dette registrazioni non riportavano sulle loro custodie contrassegni o altre valide indicazioni sul contenuto.

Resta, si deve affermare, non poche perplessità l’assoluta approssimazione con cui è stata liquidata la questione della ricerca del nastro che avrebbe certamente contribuito a chiarire le circostanze significative sulle fasi del predetto volo del MiG libico o di un volo simile realizzato quel 18 luglio 80. Inoltre l’ipotesi avanzata sulla custodia del nastro presso il magazzino MSA, riportata nella citata relazione, circostanza non comunicata allo SMA, e conseguentemente non riportata all’Ufficio, se conosciuto avrebbe sicuramente generato un’ulteriore e più incisiva attività da parte di questa AG, a mezzo ricognizioni sul posto.

Di iniziativa l’AM consegnava il 27.06.95 un nastro radar del sito, ma esso non concerneva il periodo di tempo di supposta caduta del MiG, cioè le h.9.00-9.30, bensì periodo successivo e precisamente le h.9.40-12.30.

Nel settembre del 95 venne escusso il personale del 32°CRAM in servizio nel giugno-luglio 80, in merito alla vicenda in questione. Nel corso della relativa istruttoria emerse che alcuni degli esaminati pur ricordando di essere stati in servizio quella mattina del 18 luglio 80, non erano stati colpiti da alcun fatto particolare. Soltanto il maresciallo Famiani Antonio, TPO, rammentava che la mattina del 19.07.80 su ordine del comandante tenente colonnello Cespa Vanni aveva ausiliato il MIO di servizio nel compimento di una riduzione dati del giorno 18.07.80

Nell’esecuzione della stampa del tabulato era stato rilevato un velivolo, tracciato dal radar da una posizione ad Est della Sicilia fino a una posizione a Nord di Caraffa di Catanzaro, che perdeva progressivamente velocità; detta traccia era stata identificata prima come “pending” e successivamente, all’altezza di Caraffa, come “friendly”. Sottolineava il teste che l’identificazione era demandata al sito Jacotenente (v. esame Famiani Antonio, GI 19.09.95).

Su questo punto immediatamente appare discordanza con quanto emerso dalle dichiarazioni degli operatori di sala di Jacotenente, coloro cioè che avevano provveduto alla identificazione di questa traccia. Costoro infatti la avevano rilevata mentre discendeva da Nord a Sud; la avevano ben notata all'altezza di Reggio Calabria ove approssimativamente aveva compiuto una conversione verso Nord per risalire in direzione di Crotone. Una ricostruzione di questa traccia completamente diversa da quella di Famiani.

Nel gennaio del '96 il personale di sala venne nuovamente escusso ed il Famiani dichiarò che il 19 luglio di quell'anno aveva tracciato su cartina la presunta rotta del velivolo MiG23. I punti per effettuare il tracciamento su carta della rotta del velivolo gli erano stati dettati dall'operatore MIO che li rilevava direttamente dalla riduzione dati. La particolarità della traccia rilevata, a dire del Famiani, era la totale assenza dell'indicazione della quota e per tale ragione aveva creduto che il rilevatore di quota fosse guasto. (v. esame Famiani Antonio, PG 12.01.96).

Emerse inoltre che anche il capitano Di Mundo Antonio, capo Ufficio Operazioni, ricordava dell'effettuazione di una riduzione dati di più tracce riferita a uno specifico intervallo di tempo; mentre il capitano Tancorre Nicola, site programmer, rammentava anche di aver proceduto a delle ricerche per l'identificazione della traccia, unitamente all'altro programmatore il sergente maggiore Maruccia Donato, e di essere riuscito nell'intento, isolandone una. Precisava che la cennata attività lo aveva impegnato per almeno due o tre giorni. (v. esame Tancorre Nicola, PG 11.01.96).

Le dichiarazioni dei due militari trovano parziale riscontro nella consultazione della documentazione agli atti, in quanto lo SMA, su richiesta dell'Ufficio relativa alla consegna di tutto il materiale inerente l'incidente occorso al MiG23, inviava una nota, generata dalla 3^a Regione Aerea il 30.07.88, ove erano presenti tutte le tracce dei siti di Otranto, Siracusa e Marsala, avvistate il giorno 18.07.80 nell'intervallo di tempo 10.30 e 11.30 locali, e una copia della data reduction, trasmessa dal SIOS/A il 26.10.88, della traccia denominata LJ054 (poichè identificata da Jacotenente con sigla LJ) avvistata dal radar di Otranto ed associata al velivolo libico.

Il Tancorre si sovveniva inoltre che dopo l'incidente occorso al MiG23 libico erano giunti sul posto due ufficiali superiori dello Stato Maggiore, che effettuarono delle prove di calibrazione del radar volte verso il settore in cui si stimava che fosse penetrato il MiG libico, con l'obiettivo di verificare eventuali "buchi" nella copertura radar. Queste prove furono compiute con l'ausilio di un velivolo G91Y. Anche il Di Mundo si sovveniva della circostanza, limitandola però alla sola presenza degli

ufficiali per una generica calibrazione radar. (v. esame Tancorre Nicola, GI 11.01.96).

La calibrazione radar effettuata presso il sito di Otranto con un G91Y è stata oggetto di attenzione da parte dell'Ufficio.

Della vicenda, infatti, risulta traccia anche nell'agenda del generale Tascio alla pagina del 29.07.80 (rep.262 del sequestro del 17.07.95), ove si fa riferimento a prove compiute presso i Centri Radar di Otranto e Siracusa mediante un velivolo G91, con l'IFF spento; G91 che aveva effettuato passaggi a varie quote su rotta 346, per poterne misurare le varie detezioni radar.

A questo punto appare ben strano che il generale Tascio, da militare nell'AM che più e meglio sa quando il MiG23 sia effettivamente caduto e quali siano stati le sue rotte, segni con tale attenzione tali esperimenti. A meno che tutto ciò non servisse, come pure si può supporre, al conforto di una perfetta messinscena.

Inoltre nel settembre del 95, il 32° CRAM fu oggetto di ordine di esibizione finalizzata alla ricerca di documentazione inerente le dette prove. Anche tale provvedimento ha avuto esito infruttuoso. (v. decreto di esibizione, GI 19.09.95).

Questa documentazione venne ricercata anche, il 3.11.95, mediante altro provvedimento di esibizione, presso la 3^a Regione Aerea e presso i livelli sovraordinati. La richiesta venne nuovamente rinnovata, il 20.11.95; questa volta a mezzo di un decreto di sequestro, sempre presso gli stessi destinatari. Entrambi i provvedimenti dettero esito negativo.

Fu lo stesso generale Tascio, nel corso dell'interrogatorio del 4.03.97, a fornire spiegazioni, sulle citate annotazioni, riferendo che, probabilmente, al G91 venne fatta ripercorrere l'ultima parte della rotta presumibile percorsa dal MiG23; detto esperimento venne effettuato per verificare se Otranto avesse "visto" il MiG senza "fare niente nei suoi confronti", confondendolo con un aereo "amico" di rientro dalla nota esercitazione appena terminata. Situazione che, secondo il generale avrebbe reso "preoccupatissimo" il sottocapo di Stato Maggiore, in quanto la Difesa Aerea aveva mancato al suo compito essenziale, permettendo cioè a un velivolo senza autorizzazione, quindi potenzialmente nemico, di penetrare nel nostro spazio aereo, senza alcuna iniziativa di contrasto.

Appare singolare, si deve sottolineare, il mancato rinvenimento della documentazione sulla calibrazione radar effettuata presso il sito poco dopo l'incidente occorso al MiG23, ove si consideri quanto la vicenda "preoccupò" i vertici dell'AM. Questa documentazione, qualora si fosse

accettata la versione ufficiale, avrebbe sicuramente contribuito al chiarimento del perché un velivolo di un paese degno di “attenzione” al termine di un’esercitazione internazionale, fosse riuscito a “forare” lo spazio aereo per poi precipitare sulle montagne della Sila senza alcuna reazione del sistema di Difesa Aerea.

Nel 95 fu compiuta particolare istruttoria sugli operatori presenti in sala quella mattina del 18 luglio 80 al fine di comprendere quanto vi fosse successo in genere e al riguardo in particolare quella traccia che fu poi indicata come quella del MiG23, e di comparare questi risultati con quelli emergenti da Jacotenente, ove, come s’è detto, furono instaurati procedimenti disciplinari per errata identificazione della stessa.

In primo luogo fu sentito il TPO di quel turno, il maresciallo Famiani Antonio. Costui non ricorda alcunchè di particolare in quella mattinata. Solo l’indomani per ordine del comandante Cespa era stata effettuata una data reduction, sulla quale era stata rinvenuta una traccia, intorno alle 12.00 - ma non sa dire se zulu o locali - che da Est della Sicilia perdeva sempre più velocità fino all’altezza di Caraffa di Catanzaro - una traccia quindi ben diversa da quella di cui parlano quelli di Jacotenente; nde. Questa traccia da loro di Otranto inicializzata, era stata trasferita a Jacotenente e da questo sito identificata come friendly. Ricorda poi di aver chiesto all’operatore alla console TPO, maresciallo Piconese se avesse o meno effettuato qualche operazione di mascheramento - che si compivano a sua detta in casi di tracking load -, ricevendone risposta negativa. (v. esame Famiani Antonio, GI 19.09.95).

Il maresciallo Piconese Guido confermò di essere stato quel giorno alla console TPO, ma aggiunse di aver operato anche ad altre consolle come quelle del TKM e dell’IN. Non ricordava però quando fosse caduto il MiG sulla Sila. Della sua presenza il 18 luglio era certo, perchè aveva controllato i turni sia al tempo del fatto che poco prima dell’esame testimoniale. Si era incontrato all’intervallo di pranzo - di quel giorno degli esami testimoniali - aggiungeva, con il maresciallo Famiani già sentito - egli invece ancora non era stato escusso - che così testualmente gli aveva riferito: “Guarda, ho fatto il tuo nome, che stavi seduto alla consolle, se avevi toccato le aree di mascheramento” ed egli gli aveva risposto di non aver toccato niente. Quasi a rassicurarlo, perchè quel Famiani appariva preoccupato di una sua eventuale azione di mascheramento, per la responsabilità che il TPO aveva rispetto al settore Sud. In effetti, specificava, sempre esso Piconese, che nella zona della Sila vi erano frequenti fenomeni di clutter, per cui era normale effettuare in quella zona il mascheramento. Famiani, aggiungeva,

era preoccupato “perchè voleva sapere se tutto il traffico proveniente dal Sud era presente”.

Dopo una sospensione dell'atto aggiunse che era il TPO a compiere manualmente l'operazione di mascheramento. Famiani era interessato a sapere se fosse stata compiuta una qualche operazione sul mascheramento che egli aveva predisposto ad inizio turno. Gli aveva perciò chiesto se avesse “smanettato”, intendendo con questo termine la modifica di quanto da esso Famiani predisposto. “Smanettando” si sarebbe potuto ripristinare l'automatico. Sulla Sila, ribadiva, si mascherava l'intera area allo scopo di inizializzare manualmente solo quei segnali che apparivano come tracce di velivoli. L'operazione di mascheramento veniva effettuata per non mandare in “overload” ovvero in sovraccarico il sistema (v. esame Piconese Guido, GI 19.09.95).

Famiani ritorna sulla sua versione del 19.09.95 in un suo successivo esame. Egli si era interessato di sapere da Piconese se avesse “smanettato”, “se avesse cioè per caso creato una zona di mascheramento, impedendo così di vedere il grezzo del velivolo. Questa è la circostanza che ho ricordato al Piconese il 19.09.95, quando è terminato il mio esame testimoniale... lo incontrai davanti alla mensa di Otranto. In tale occasione era in compagnia di Parisi.” (v. esame Famiani Antonio, PG 12.01.96).

Parisi era quindi presente al colloquio immediatamente successivo all'esame testimoniale di Famiani e precedente quello di Piconese. In questa occasione avviene c'è la discussione sugli “smanettamenti”.

Da una parte la versione di Famiani, dall'altra quella di Piconese, che di certo è quella più credibile. In mezzo Parisi che per le sue funzioni di TKM, cioè di inizializzatore di tracce, era sicuramente a conoscenza della situazione di mascheramento o meno sulla Sila e se quella mattina si fosse “smanettato”. E' così teso che dapprima non ricorda di aver incontrato, poche ore prima, il Famiani; poi dice di non aver ascoltato il colloquio tra costui e Piconese; infine dichiara che il primo, quando è uscito, ha parlato di “mascheramento” e che di questo ha poi parlato con il secondo (v. esame Parisi Franco, GI 19.09.95).

Ma Piconese potrebbe essere anche l'operatore di Otranto, con il quale ha parlato Acito, l'operatore di Jacotenente che fa friendly l'asserita traccia del MiG23. Non è stato possibile accertare, anche per la morte di Parisi, se questa ipotesi corrispondesse a verità e in tal caso quale fosse stato il contenuto del colloquio.

In ogni caso Parisi era a conoscenza di fatti rilevanti, poteva cioè riferire se quel giorno la Sila era mascherata o meno e quali fossero stati gli accordi sull'asserita traccia del MiG il 18.07.80, giorno in cui, come è

incontroverso, l'aereo precipitato in Sila non era entrato nello spazio italiano.

Convocato nuovamente considerate le lacune delle sue dichiarazioni, per ulteriori delucidazioni sul suo turno in sala il 18.07.80, per il giorno 11.01.96, il 21.12.95 veniva trovato impiccato ad un albero presso la propria abitazione di campagna in Agro di Merine, nella periferia di Lecce.

Nel novembre 97 l'inquirente volse nuovamente la sua attenzione alla vicenda della morte del maresciallo Parisi. Il cadavere del sottufficiale venne riesumato, su disposizione della Procura della Repubblica di Lecce, nel novembre del 97, per procedere ad ulteriori accertamenti sulla causa del decesso, in particolare per accertare se l'infiltrazione emorragica a livello occipitale, rilevata in sede di autopsia, fosse stata compatibile con la posizione, l'altezza e la distanza del montante della tubazione presente sul luogo in cui era stato rinvenuto il cadavere. Al tempo della chiusura dell'istruzione le nuove indagini non si erano ancora concluse.

Infine nel corso di un'esibizione effettuata il 19.09.95 per acquisire, tra l'altro, tutti i registri di protocollo relativi all'anno 80, si rilevò su uno di questi l'avvenuta distruzione di due documenti, redatti nell'80, in data 21.02.92, registrati rispettivamente al nr.123 e al nr.131 del registro di protocollo per documenti segreti e riservatissimi ed aventi all'oggetto "Rapporto Jamrep" del 18.07.80 e "Rapporto finale Ex Demon Jam V", cautelati da una specifica nota emessa in data 24.01.90, quindi antecedente la distruzione, dallo stesso sito ed inviata anche all'ufficio operazioni. (v. decreto esibizione, GI 19.09.95). Richiesti chiarimenti in merito alla vicenda al Capo ufficio Operazioni, costui rispondeva di non poterne dare, non essendo in servizio presso il sito all'epoca dell'avvenuta distruzione. Ancora una volta emergeva scarso interesse e la pessima conservazione di documentazione utile per l'inchiesta.

3. Brindisi.

L'aeroporto di Brindisi, come il 32° Stormo e l'84° Gruppo SAR di stanza su di esso, sono stati direttamente interessati alla vicenda della caduta MiG23.

In relazione a questo incidente risulta l'intervento di velivoli del 32° Stormo che hanno effettuato riprese fotografiche sul luogo di caduta del velivolo nonché di elicotteri dell'84 Gruppo SAR che hanno portato ufficiali del SIOS nelle ispezioni dei luoghi dell'incidente. Non si rinviene

documentazione dell'ACC sull'evento. Sul quaderno dell'ufficiale di giornata alla 3^a Regione Aerea, capitano Tesse Giovanni, il 18 luglio 80 è annotata la comunicazione dell'ufficiale di servizio all'ACC di Brindisi, cap. Tritto, in cui si riferisce: “Alle ore 15.15 telefona il capitano Tritto del controllo Brindisi. Il capitano Tritto ha ricevuto una telefonata dalla torre di Crotona, da parte del maresciallo AM Vaccai. Il maresciallo Vaccai riferiva di aver ricevuto una telefonata dal maggiore CC. Di Monte – comandante della Legione Carabinieri di Catanzaro – il quale faceva presente di aver visto cadere un velivolo, forse da turismo, tra le ore 14.15 e 14.20 locali in zona tra Castelsilano e Cirò Marina (nord di Catanzaro). Alle ore 15.35 il capitano Tritto mi richiamava per confermarmi che effettivamente, nella zona sopracitata, vi sono i resti di un velivolo tra i cui rottami vi è un corpo umano. Sulla fusoliera del velivolo il numero 6950.

Fino a questo momento non è stato però accertato se si tratta di velivolo civile o militare. Alle ore 17.40 il cap. Tritto mi comunica – il velivolo – presumibilmente un Phantom medio-orientale bimotore è caduto tra Caccuri e Castelsilano. Sul casco del pilota vi sono le seguenti sigle “Eco zulu – eco india – delta november kilo hotel alfa lima”. La trave di coda è intatta.

Sulla valigetta sigle in arabo. Sui piani di coda un rettangolo di colore verde.

Il pilota si trova fuori dell'aeromobile con paracadute parzialmente aperto.

Dette informazioni sono state raccolte da elicottero del soccorso ed altro elicottero dei Carabinieri”.

Sul registro dei voli dell'84° gruppo S.A.R., nel mese di luglio 80, risultano d'interesse alcuni voli effettuati a Jacotenente, i cui passeggeri sono il Capo di Stato Maggiore, generale Bartolucci e il comandante della 3^a Regione Aerea generale Piccio, nonché a Montescuro e a Castelsilano. In merito venivano escussi il ten.colonnello Verrenti Pietro, il capitano Supicich Renato e il maresciallo Di Chio Giacomo, che risultavano essere in servizio a Brindisi rispettivamente con le seguenti mansioni: comandante del Gruppo, ufficiale pilota e sottufficiale motorista.

Particolarmente significative come capacità di memoria dei testi in questo processo la deposizione del Supicich. In data 17.01.96 ha dichiarato: “Ho effettuato alcune missioni in Sila nella zona di caduta del MiG libico. Non ho fatto alcuna ricerca del luogo ma sono andato direttamente sul punto di caduta, sono certo di non aver ricercato il luogo. Non sono in grado di precisare come ho raggiunto il posto, probabilmente c'era stata la segnalazione di qualcuno, forse dei CC. o di una Autorità che mi ha indicato

la località. A bordo dell'elicottero c'era uno specialista, certamente un maresciallo non c'era uno specialista nella ricerca." A domanda se portasse alti ufficiali di Roma della 2^a Regione Aerea ha risposto: "Non ricordo".

Sulle missioni sul luogo di caduta del MiG ha riferito: "In elicottero partivo da Brindisi per recarmi sul luogo di caduta del velivolo libico, il mezzo tuttavia non aveva autonomia sufficiente e per tale motivo dovevo fare degli scali tecnici per rifornimento, ne ricordo uno a Crotone. Ricordo che una volta, in una di queste missioni, sono atterrato su un costone vicino al velivolo caduto in Sila. Non ricordo il periodo in cui cadde il MiG libico. Ribadisco di non aver fatto ricerche sul punto di caduta del velivolo, probabilmente da Crotone tracciai una rotta fino al punto a me indicato da altri. Non ricordo alti ufficiali AM a bordo dell'elicottero in una delle missioni da me effettuate sul luogo di caduta del MiG. Non ricordo il generale Tascio a bordo del velivolo durante le missioni o anche una sola volta. Non ricordo la durata media di una missione o del volo sul luogo di caduta del velivolo."

Non ha ricordato di aver fatto voli con il colonnello Brancaleoni, all'epoca comandante del 36° Stormo di Gioia del Colle, né con il generale Ferracuti, né con il maresciallo Di Chio che peraltro non conosce e con tale nominativo ricorda soltanto un sottufficiale. Quando atterrò sul costone notò la presenza di molta gente a terra, non ha ricordato chi si trovava a bordo dell'elicottero in tale circostanza. Probabilmente fece una ricognizione iniziale per ricercare il punto di caduta. Non ha ricordato se a bordo del velivolo vi era qualcuno che scattava delle fotografie. Nonostante fosse il comandante del velivolo non ricorda l'eventuale trasporto di altre persone in una delle missioni in Sila.

Sulla presenza del colonnello Verrenti ha riferito: "Il colonnello Verrenti era il comandante dell'84° S.A.R. qualora avessi avuto a bordo il colonnello Verrenti, egli avrebbe anche potuto pilotare il velivolo, tuttavia si sarebbe trattato di un episodio inusuale anche in presenza di una alta personalità a bordo infatti c'era pronto sempre un pilota di allarme ed a lui spettava di levarsi in volo in caso di necessità nonostante la presenza di altre personalità a bordo".

In data 17.05.96, ha dichiarato: "Ogni missione di soccorso veniva eseguita su disposizione della sala operativa dell'84° gruppo S.A.R.. Non conosco gli enti o i comandi che, nel periodo 1979-81, inviavano le richieste di soccorso, non sono a conoscenza delle modalità di richiesta del soccorso in quanto venivano canalizzate dalla sala operativa." Sulla missione del giorno 03.07.80, relativa al trasporto da Gioia del Colle a Montescuro del colonnello Boemio e del tenente colonnello Giuliani risponde: "Non ricordo.

Peraltro ho svolto molte operazioni di volo su jet ed elicotteri con migliaia di ore di volo. Sulla località di Montescuro è possibile che mi sia recato, in epoca antecedente al 1980 per missioni volative di supporto alle esercitazioni di sopravvivenza ivi svolte, ma non ho alcun ricordo in merito. Tali missioni erano programmate dal Reparto con indicazione precisa di tempi e modalità”. “La mia attività volativa è documentata dal mio libretto personale di volo che viene compilato in base alle parti prime dei rapporti di volo. Contestatogli che nel precedente esame testimoniale (17.01.96), aveva riferito di andare ogni anno in elicottero a Montescuro, in merito risponde: “La dichiarazione da me fornita è erronea perchè probabilmente ho fatto confusione sui corsi di sopravvivenza che effettuavo annualmente in montagna, la maggior parte delle volte recandomi a Montescuro in auto con la famiglia al seguito. Pertanto mi correggo, perchè ogni anno mi recavo a Montescuro per frequentare corsi di addestramento, ma non mi recavo in elicottero. Non ricordo se ho frequentato e in che periodo il corso “basico”, credo di averlo fatto. Confermo che quasi tutti gli anni frequentavo comunque corsi di sopravvivenza in montagna.”

Anche il tenente colonnello Verrenti ha reso dichiarazioni sul fatto. “Non ho fatto voli di perlustrazione sulla zona di caduta del MiG23, non ho mai portato altri sulla zona. Dal mio gruppo di volo alcuni piloti hanno fatto dei voli sulla zona, ricordo il capitano Supicich ed il maresciallo Di Chio, tuttavia non ricordo in quale periodo si verificò tale episodio. L’allertamento del nostro gruppo di volo avveniva attraverso Martina Franca, una volta allertato il gruppo mandò in volo un equipaggio per la ricerca ed il soccorso del velivolo. Non ho un ricordo preciso della missione, ma ritengo che a causa della limitata autonomia l’elicottero avrà fatto scalo per rifornimento su altre basi AM. Non ricordo se al rientro della missione il capitano Supicich fece una relazione, per quanto ricordo di ritorno da una missione era la sala operativa che annotava i dati del volo. Sul posto l’equipaggio avrà visto il velivolo incidentato e dei rottami, rientrando avrà fatto relazione. Non ricordo voli effettuati con personaggi venuti da Roma, potrebbe anche essere stato portato qualche personaggio perchè tra i compiti dell’84° SAR di Brindisi sono quelli dell’assistenza aerea al poligono di tiro di “punto della contessa”. Tra l’equipaggio non era prevista la presenza di personale addetto alle riprese fotografiche. Non ricordo di essermi recato a Montescuro nel luglio del 1980 utilizzando un elicottero, probabilmente mi recai in tale località via terra, in auto”. Il teste, dopo avergli mostrato il registro dei voli dell’84° Gruppo SAR di Brindisi, dichiara: “Prendo atto che da tale registro risulta che io mi sono recato in volo a Montescuro in elicottero, non lo ricordavo”. “Ricordo di aver elitrasmportato nell’estate

dell'80 il Capo di SM dell'AM generale Bartolucci ed il suo aiutante presso il sito radar di Jacotenente. Non ricordo se era presente anche il comandante della 3^a Regione Aerea o il vice comandante. Oltre all'equipaggio in tale occasione probabilmente erano presenti anche altre persone. Non ricordo di chi si trattava. Ho memoria dell'episodio perchè avemmo delle difficoltà per avvistare il sito radar in mezzo alla boscaglia. Prendo atto che a bordo c'erano oltre alle persone menzionate il maresciallo Di Chio, il colonnello Tonini, il generale Piccio e il generale Mangani. Il maresciallo Di Chio era lo specialista di bordo, il colonnello Tonini era l'aiutante di volo del Capo di SM, il generale Piccio era il comandante della 3^a Regione Aerea ed il generale Mangani era il comandante del 3° ROC di Martina Franca. Prendo atto che il 3 luglio 80 ho effettuato una missione con destinazione Montescuro insieme al pilota Supicich. Non ricordavo di aver partecipato a tale missione, non ricordo i motivi che mi condussero in tale luogo. Non ricordo aver trasportato in tale circostanza altre persone. All'aerostello di Montescuro esisteva una piazzola di atterraggio elicotteri, credo che quella missione sia la sola occasione in cui mi sono recato in tale località in elicottero. Pur non avendo un ricordo preciso del trasporto di altre persone, non escludo che altri fossero presenti a bordo. Conosco il colonnello Giuliano ed il generale Boemio, non ricordo di aver fatto dei voli con loro sul luogo di caduta del MiG23. Qualora si fosse presentato presso l'84° SAR il comandante della 3^a Regione Aerea, e mi avesse chiesto di trasportarlo sul punto di caduta era un ordine superiore che non avrei potuto disattendere. Per i voli di alte personalità non si utilizzavano i piloti di allarme ... il trasporto presso il 31° GRAM di Jacotenente mi ha visto far parte dell'equipaggio del velivolo; anche in altri episodi analoghi avrei fatto parte dell'equipaggio. Durante tutta la mia carriera non ho mai volato, nè trasportato il generale Boemio. Non conoscevo nè ho conosciuto in tempi successivi il generale Amaldi che era vice comandante della 3^a Regione Aerea nel 1980; ricordo il colonnello Salvi Vinicio che nello stesso periodo era capo Ufficio Operazioni della 3^a Regione Aerea, non ricordo di aver volato con lui in quel periodo. (v. esame Verrenti Pietro, GI 17.01.96).

Infine il maresciallo Di Chio che così ha risposto: "Ricordo che nel 1980 partecipai ad operazioni di soccorso in più occasioni, non partecipai comunque ad operazioni per il disastro di Ustica. Ricordo solo un atterraggio in Calabria, ma non ricordo nè il luogo nè il tempo esatto. Ricordo che si trattava di una zona di montagna. Escludo che si trattava di un soccorso per un aereo caduto in mare. Non vidi l'aereo. Ricordo che stemmo pochissimo perchè apprendemmo dalla gente che era accorsa che non vi erano feriti da recuperare. Come ho detto si trattava di una zona

montuosa e non vi era assolutamente una pista, per quanto ricordo atterrammo su una sorta di spiazzo. Con il 204 è sufficiente uno spiazzo molto limitato per atterrare e decollare. Se non sbaglio c'erano dei Carabinieri: che non ci fosse nulla da recuperare lo sapemmo dai presenti. Non ricordo chi fosse a bordo. Normalmente c'erano due piloti e due specialisti, e cioè montatore e elettromeccanico; montatore e motorista; montatore e sommozzatore. Ricordo che di tanto in tanto si andava a Montescuro a fare dei recuperi di personale che si esercitava a scendere e a salire con il verricello dell'elicottero. Non ricordo di particolari viaggi in cui furono trasportati degli alti ufficiali. Prendo atto che quella estate del 1980 un elicottero del SAR di Brindisi trasportò a Jacotenente il Capo di SMA generale Bartolucci e il capo della 3^a Regione Aerea Piccio e che su tale elicottero prestavo servizio anch'io. Adesso ricordo che in effetti trasportammo questi ufficiali. Ricordo il generale Piccio che era una persona alta e magra e che aveva anche un figlio capitano pilota dell'AM. Non ricordo invece l'altro alto ufficiale che ho portato e cioè il generale Mangani. Vedendolo nella foto, in questa stanza, ora lo ricordo e rammento che era il capo di questo 3^o ROC. Tuttora però non ricordo se fosse o meno a bordo di questo volo per Jacotenente. Adesso ricordo anche se in quella occasione vi era una festa o una specie di cerimonia, che non so precisare, giacché io restai all'elicottero. Non ricordo chi fosse il pilota in quell'occasione. All'epoca pilotavano gli AB: Lippolis, Verrenti, Parisi, Mazzolani Ugo. Non ricordo di un particolare viaggio compiuto da Brindisi a Montescuro e ritorno con sosta molto breve nel sito di Montescuro ed avendo a bordo come trasportati alti ufficiali della 3^a Regione Aerea. Non ricordo come si chiamasse il vice comandante della 3^a Regione Aerea nel 1980, nè come si chiamasse il Capo di Stato Maggiore di detta Regione. Prendo atto che il primo era il generale Amaldi ed il secondo il colonnello Boemio. Non ricordo di aver trasportato queste persone a Montescuro. Le esercitazioni duravano qualche ora giacché a volte si facevano più recuperi di persone con il verricello altre invece si lanciavano dei fumogeni che dovevano essere raggiunti dai frequentatori dei corsi di sopravvivenza.

In genere si partiva la mattina e si ritornava nel pomeriggio quando ci si fermava per consumare il pasto altrimenti si ritornava intorno all'una. Non ricordo di una missione in cui siamo rimasti a Montescuro. Non ricordo chi fosse il tenente colonnello Giuliani. Prendo atto che si trattava di una persona che prestava servizio alla 3^a Regione come responsabile dell'Ufficio Sicurezza al Volo. Non riesco a ricordare questa persona. Non ricordo se ci fossero o meno altri elicotteri la volta che ci recammo nella zona montuosa di cui ho parlato sopra. Non riesco a collegare questo

episodio con la caduta del MiG23 in Calabria. I presenti in zona, coloro che ci dissero che non c'era nulla da recuperare furono interpellati sicuramente non da me, probabilmente dal secondo pilota o dagli altri che erano a bordo. Di certo non chiedemmo ai Carabinieri o ad altre persone in divisa. Subito dopo la risposta delle persone interpellate facemmo ritorno a Brindisi. Non so dire se il pilota chiese o meno autorizzazione al rientro al comando del nostro reparto". (v. esame Di Chio Giacomo, GI 24.01.06).

* * * * *

TITOLO 2
Le perizie.

Capitolo I
La consulenza dei professori Dina e Giusti alla Commissione Stragi.

Nell'89 è stata compiuta una sorta di consulenza, per incarico della Commissione Stragi, da parte dei professori Dina e Giusti sulla data della morte del pilota. A tal fine furono da quella Commissione esaminati tutti coloro che avevano ispezionato o dissezionato il cadavere, e cioè il dottor Scalise e i professori Zurlo e Rondanelli.

Il primo in quella sede dichiarò di aver effettuato nella sua carriera di medico condotto di Castelsilano poche autopsie, ma decine di ispezioni di cadavere su morti di campagna. Nel suo luogo di origine v'è una forte esperienza di cadaveri e carogne, continuava nelle sue dichiarazioni; l'intera popolazione di Castelsilano è abituata a vedere ammazzare gli animali. "Quando moriva un mulo o un asino si usava buttarli giù dal burrone e i ragazzi andavano ad assistere a questa scena e a vederli dopo tre o quattro giorni in fase di colliquazione, per vedere se il corvo o la volpe l'avesse sventrato. È una popolazione abituata a vedere gli animali in casa, e non solo la popolazione adulta, ma anche i bambini". In base a questa sua esperienza lo giudica dopo averlo spogliato - voleva appropriarsi anche delle mutande del morto - un cadavere "fresco".

Lo Scalise rispose in seguito a tutta una serie di domande d'ordine medico, che saranno poi esaminate da Dina e Giusti nella loro relazione scritta. Aggiunse, in questa deposizione, che diverse persone, tra cui suoi amici, avevano scattato fotografie, ma che tutti i rullini erano stati immediatamente sequestrati - anche in questo caso le fotografie sono sparite. Non si riesce nemmeno a comprendere nè il motivo dei sequestri nè chi via abbia provveduto. Non di certo l'AG anche sotto questo aspetto assente. Con probabilità i Carabinieri o qualcuno del SIOS o del S.I.S.MI già giunto sul luogo. La ragione, una sola, la stessa che determinò la sparizione delle fotografie scattate durante l'autopsia: impedire che si prendesse cognizione del reale stato del cadavere.

Il secondo, Zurlo, confermò di aver redatto, come richiestogli dalla locale Procura la perizia ad horas; di aver corretto l'aggettivo "avanzato", riferito allo stato di putrefazione, in "avanzatissimo"; di aver presentato un supplemento dopo pochi giorni. Dichiarò inoltre che la pelle delle dita era stata richiesta e consegnata ad un "ufficiale dei servizi segreti"; che qualcuno, non appartenente alla Compagnia dei Carabinieri di Crotone, aveva scattato fotografie alle singole parti del cadavere che venivano prelevate con due pinze da Rondanelli e dal suo aiutante; che a Rondanelli, mentre era nel suo studio era pervenuta una telefonata da un ufficiale che gli aveva rivolto domande diverse dai quesiti del magistrato. Rispose quindi a numerose domande di Dina e Giusti sullo stato del cadavere riesumato,

risposte che come quelle di Scalise verranno vagliate dai due consulenti della Commissione nel loro elaborato.

Anche il terzo, Rondanelli, confermò le circostanze dell'autopsia, ribadendo in particolare che i Carabinieri avevano provveduto a portare il fotografo, che aveva scattato circa venti fotografie a mano a mano che i reperti da loro periti “venivano evidenziati tenendoli tra due pinze”; e ribadendo altresì che proprio da questo fotografo gli era stato chiesto se fosse possibile prelevare parti di cute al fine di ricavarne le impronte digitali. Confermò altresì che non era stato possibile procedere a una vera e propria perizia, con analisi dettagliata degli organi e prelievi per esami istologici; che anzi fu proprio detto di non procedere a questi rilievi, ma solo ad una sorta di ricognizione di cadavere, giacchè sia il Procuratore che gli altri “funzionari presenti” dovevano “concludere velocemente anche perché era stato preventivato un collegamento telefonico presso il mio studio con Roma per comunicare i risultati”. Confermò infine di aver redatto la “memoria aggiuntiva” di una pagina e mezza e di averla consegnata alla segreteria della locale Procura. Rispose quindi a una serie di domande d'ordine medico-legale.

Lo scritto della consulenza così conclude “Riteniamo che il problema principale da risolvere concerne l'epoca della morte del pilota libico. Non è peraltro inopportuno spendere qualche parola circa le cause della morte.

In primo luogo però merita un breve commento la indagine medico-legale che è stata condotta.

Al riguardo, si fanno anzitutto rilevare le difficili condizioni ambientali: il dr. Scalise ha fatto la sua ispezione sul costone del monte in un pomeriggio caldo e assolato, circondato dai soccorritori e dai curiosi, dettando subito le sue osservazioni; i professori Zurlo e Rondanelli hanno effettuato l'autopsia in una sala settoria che, a loro parere per essere benevoli, non rispondeva ai requisiti previsti nel Regolamento di Polizia Mortuaria, anch'essi circondati da molte persone, e con ogni probabilità indotti a rispondere ai quesiti con la massima celerità.

Detto questo, però occorre anche porre l'accento su talune omissioni ed imprecisioni che compaiono nel verbale di ispezione cadaverica del dr. Scalise e nella relazione dei professori Zurlo e Rondanelli.

Nel verbale del dr. Scalise non è descritto alcun elemento oggettivo a carattere crono-tanato-diagnostico: non la temperatura del cadavere, non la rigidità, non la comparsa delle ipostasi, non la macchia verde putrefattiva. Si parla solo di “incipiente stato di decomposizione”, il che è una interpretazione e non una descrizione e che comunque il dr. Scalise ha

spiegato successivamente intendendo con quella frase la certezza di una putrefazione rapida poiché il cadavere era stato tutto il giorno al sole, ed in quel periodo la temperatura era elevata.

Anche i dati tanatologici contenuti nella redazione Zurlo-Rondanelli sono quanto mai scarsi: si accenna all'avanzatissimo stato di decomposizione del cadavere, alla necrosi gassosa, ai nidi di larve, allo stato della cute della mani. Otto anni dopo e anche all'udienza del 26 luglio 89 il prof. Rondanelli parla di sfilacciamento dei polmoni, di collasso del fegato, di milza trasformata in un sacchettino contenente liquame, di pancreas e surrenali non più rintracciabili, aggiungendo cioè questi dati che non comparivano nel verbale.

In ambedue le relazioni si nota un grande disordine espositivo e la sequenza abituale della relazione stessa non è rispettata. I termini tecnici spesso non sono impiegati nel significato abituale e gli errori contenuti nella relazione Zurlo-Rondanelli e nelle varie deposizioni sono numerosi. Errori tecnici rilevanti vista l'importanza attribuita al caso sia sul piano giudiziario sia sul piano politico, sono costituiti, per esempio, dalla mancata apertura delle arterie coronarie e dal mancato prelievo di organi per esami istologici e tossicologici.

Tutto ciò premesso, torniamo al nostro problema, attenendoci alle descrizioni e non alle interpretazioni per giungere ad una cronotanodiagnosi possibilmente soddisfacente sul piano tecnico.

Il dr. Scalise, giunto fra i primi sul luogo dell'incidente, si è detto certo che si trattava di cadavere molto recente. Importa ricordare che egli non ha rilevato alcuna caratteristica putrefattiva nella sua ispezione del 20 luglio 80. Ha anche detto che vi era del sangue che cominciava a coagulare, e di aver toccato un piede amputato ed un occhio che era fuori dalla sua orbita e che indubbiamente essi erano freschi e che il cadavere non presentava rigidità.

Numerosi vigili del fuoco, che hanno tratto il cadavere nel burrone, hanno riferito che il paracadute che avvolgeva il cadavere era sporco di sangue, e che il cadavere non presentava rigidità. Il maresciallo Cisaria ha testimoniato della presenza di sangue color vermiglio e dell'assenza di qualsiasi traccia di putrefazione. Il maresciallo Raimondi ha descritto una pozza di sangue, fluida al centro e aggrumata ai bordi. Altri hanno descritto l'assenza di insetti e di cattivo odore del cadavere.

Questi elementi, pur nella loro frammentarietà, nondimeno sono talmente chiari da non consentire dubbi sul fatto che il cadavere osservato era molto recente. Ci sembra estremamente significativa la caratteristica del sangue, che non si era ancora del tutto addensato dopo essere stato versato,

e che aveva sporcato il paracadute (e dunque ancora liquido) nel quale era stato avvolto il cadavere.

Quanto all'assenza di rigidità al momento del recupero del cadavere, essa può spiegarsi col fatto che non si era ancora instaurata, o col fatto che non poteva instaurarsi perché il cadavere era gravemente traumatizzato, o col fatto che era stata vinta nel suo formarsi a causa delle manovre di trasporto. Esaminando però le fotografie relative al sopralluogo, ed in particolare le mani del pilota, ci sembra di poter dire che almeno alle dita delle mani la rigidità era presente. Inoltre, cosa più importante, dalle fotografie del sopralluogo emerge con chiarezza il fatto che si tratta di un cadavere recente.

Gli elementi sopra segnalati consentono dunque di affermare che si tratta di cadavere di persona deceduta da non più di alcune ore.

Inoltre ricordiamo che se si fosse trattato di cadavere di persona deceduta da uno o due giorni, abbandonata in quel luogo, i soccorritori non avrebbero mancato di rilevare i segni della putrefazione che, in quelle condizioni ambientali, sono molto precoci ed evidenti: in particolare lo sviluppo dell'enfisema putrefattivo sarebbe già stato evidente in seconda giornata e avrebbe conferito al cadavere un aspetto gigantesco e un odore molto sgradevole.

Giunti a questo punto della discussione sembrerebbe inutile proseguire: dobbiamo peraltro farlo, poiché i periti Zurlo e Rondanelli hanno dato una interpretazione equivoca dei loro stessi risultati.

Non è questa la sede per proporre una trattazione dei fenomeni cadaverici: essa si trova in qualunque testo, anche elementare di medicina legale a cui si rimanda il lettore che voglia approfondire l'argomento.

Ricordiamo soltanto che le fasi della putrefazione tipica (escludendo pertanto la corificazione che riguarda i cadaveri sepolti in bare di zinco, la saponificazione, che riguarda i cadaveri mantenuti a lungo in acqua, e la mummificazione che si verifica in particolari condizioni ambientali) sono le seguenti: la fase cromatica - la fase enfisematosa - la fase colliquativa - la riduzione scheletrica.

L'andamento e la velocità di tali fasi sono condizionati soprattutto dalla temperatura ambientale. L'esperienza insegna che nei cadaveri lasciati all'aperto in estate, nei nostri climi, la fase cromatica è già evidente entro il primo giorno (macchia verde addominale, seguita dalla sua estensione e dalla formazione del cosiddetto reticolo venoso putrefattivo), mentre già in seconda giornata può essere evidente la fase enfisematosa (formazione di gas negli organi e nelle cavità). La formazione di liquame (fase colliquativa) segue nei giorni immediatamente successivi.

Quanto alla presenza di larve di ditteri, in punti particolari (orifici, ferite) la deposizione dell'uovo si può verificare già in fase agonica e lo sviluppo della larva, se la temperatura è favorevole, avviene già dopo uno o due giorni, e lo sviluppo è molto tumultuoso.

L'andamento della putrefazione negli organi interni segue criteri differenziati. L'encefalo per lo più colliqua rapidamente: d'estate, può assumere un aspetto cremoso in due o tre giorni. Il cuore assume un aspetto a foglia morta, diventa flaccido e brunastro, e le sue pareti si assottigliano. I polmoni perdono liquido e si acquattano nelle docce paravertebrali. Il fegato assume un aspetto a nido d'ape, per la formazione di gas, e un colorito nerastro. La milza colliqua rapidamente. I reni rimpiccioliscono, diventano flaccidi e di colorito roseo rossastro. Pancreas e surreni vanno rapidamente in autolisi.

Se confrontiamo questi dati, che sono quelli della dottrina e dell'esperienza con quelli ricavabili dalla relazione e dalle deposizioni dei professori Zurlo e Rondanelli dobbiamo concludere su questo punto che essi sono perfettamente compatibili con l'indicata epoca della morte e cioè il 18 luglio 80.

Fattori ambientali che hanno accelerato la putrefazione sono rappresentati dalla elevata temperatura e dalla esposizione al sole per molte ore. La tumulazione ha rallentato la putrefazione rispetto all'andamento che essa avrebbe avuto all'aperto. Le vaste ferite, specie dei visceri, l'hanno favorita, mentre la grande perdita di sangue può averla rallentata.

In conclusione anche sotto questo punto di vista non si notano contraddizioni con quanto rilevato il 18 luglio. Non ci sembra quindi giustificata la retrodatazione della morte che è stata affermata in alcune deposizioni e che sarebbe contenuta in una relazione peritale supplementare dei professori Zurlo e Rondanelli.

Poche parole infine sulla natura delle lesioni riportate dal pilota. Si tratta di lesioni di ordine traumatico, riferibili genericamente ad un grande traumatismo. La natura delle lesioni tende ad escludere che esse si siano prodotte per una esplosione del velivolo o per cause diverse da quelle indicate, e cioè per impatto dell'aereo al suolo: l'asportazione della calotta cranica, lo sfondamento del torace, le fratture del bacino e degli arti sono compatibili con il brusco arresto del velivolo al suolo e con l'urto del corpo del pilota contro le strutture solide della cabina dell'aereo e con la successiva proiezione del corpo all'esterno.

In base agli elementi disponibili, si ritiene che la morte del pilota libico dell'aereo MiG23 si sia verificata in occasione e per causa dell'incidente aereo del 18 luglio 80.

La retrodatazione della morte non trova conforto negli elementi di ordine cronotanatodiagnostico". (v. relazione professori Mario Alberto Dina e Giusto Giusti, 24 agosto 89).

La vicenda del cadavere del pilota è certamente una delle più tormentate dell'inchiesta. Su di essa non sono di ausilio né le testimonianze né gli accertamenti tecnici, perché tutti gli atti in forte contrasto tra loro. Sarebbero state sufficienti le fotografie scattate durante l'autopsia - si ricordi che nella ventina scattate ve n'erano una o più dell'intera salma - od anche quelle riprese dai privati accorsi sul luogo il 18 luglio. Di certo non sono valide quelle in atti, in primo luogo perché non risulta chi le abbia fatte, nè in secondo luogo - come ebbe a rilevare uno dei periti al maggiore medico AM precipitatosi a Crotone - quando siano state scattate.

Contraddizioni tra verbale di sopralluogo e testimonianze. Nel sopralluogo si legge di un sasso intriso di sangue misto a materia cerebrale e che non si notano rilevanti quantità o rigagnoli di sostanze ematiche. Il maresciallo Cisaria parla di sangue coagulato di colore vermiglio; il maresciallo Raimondi di un rigagnolo a partire dalla testa, i cui lati esterni erano coagulati, mentre al centro appariva fresco.

Contraddizioni sullo stato della salma, nello stesso medico che procede all'ispezione cadaverica; da un lato attestazione di freschezza e di assenza di rigidità cadaverica; dall'altro l'incipiente stato di decomposizione tanto da consigliare l'immediato seppellimento del cadavere per spapolamento dei visceri addominali, evitandone anche la conservazione in cassa nella camera mortuaria del cimitero. Da un lato questo stato unito allo schiacciamento di tutte le ossa craniche e a fratture varie ed esposte con brandelli di carne in tutte le parti del corpo; dall'altro il desiderio di appropriarsi, da questo corpo così ridotto, delle mutande del morto. Da un lato testi che affermano che il cadavere non emanava cattivo odore e che addirittura, pur essendo rimasto all'aperto per alcune ore, non v'erano tracce di mosche né di altri insetti, dall'altro testi che dichiarano che quel cadavere addirittura non si poteva tenere per il fetore.

È questo uno strano cadavere che nel giro di pochissime ore - raggiunto e visto qualche tempo dopo che la notizia s'era sparsa in paese quando Carabinieri ed altri erano discesi nella forra, ispezionato alle 17.00 (mezz'ora prima del sopralluogo), chiuso in cassa prima di sera - dapprima si presenta fresco e inodoro, poi deve essere immediatamente tumulato per l'incipiente decomposizione e per il fetore.

A questo punto si devono condividere le critiche mosse dalla Relazione della Commissione parlamentare al dottor Scalise. Costui nella

sua ispezione non descrive alcun elemento oggettivo di carattere tanatologico: non la temperatura del cadavere, non la rigidità, non la comparsa delle ipostasi, non la macchia verde putrefattiva. Riferisce soltanto dell'incipiente stato di decomposizione, che a detta dei relatori è una interpretazione e non una descrizione. Frase che comunque lo Scalise spiega asserendo che con essa intendeva la certezza di una putrefazione rapida, poiché il cadavere era stato tutto il giorno al sole ed in quel periodo la temperatura era particolarmente elevata. A dire il vero quel cadavere non era stato tutto il giorno al sole; se era caduto qualche tempo dopo le 11.00 e la visita era avvenuta alle 17.00, era rimasto esposto cinque ore e rotti. Non solo: non si era al solleone né vi è alcuna notizia di giornata particolarmente calda; si trattava di un'ordinaria giornata di luglio in un territorio collinare.

Scalise in definitiva non si è preoccupato di nulla, o qualcuno anche a lui ha suggerito di fare in fretta e di non preoccuparsi di nulla. La causa di morte come l'ora apparente dell'incidente erano evidenti, e non è andato per il sottile. L'unico fatto che lo colpisce - e colpisce anche chi legge e scrive oggi - è lo stato di putrefazione che stranamente comincia a meno di sei ore dalla morte e lo induce ad ordinare la immediata tumulazione di quella salma.

Di essa poi si deve fare autopsia, così come richiesto dall'AM, ma un'autopsia superficiale senza esami dei tessuti e degli organi, come disposto dall'AG e da coloro che la consigliavano. Al punto tale da far ritenere che essa fu fatta solo per acquisire quella documentazione fotografica che fu compiuta non da PG e quindi su disposizione dell'AG, ed immediatamente dopo scomparve.

L'evoluzione della decomposizione di questa salma comunque colpisce non solo Scalise, ma anche Zurlo e Rondanelli. Prima però di affrontare le questioni della perizia, è bene ricordare le vicende della riapertura del loculo, della esposizione nella camera mortuaria, delle operazioni di dissezione. Tutte queste fasi furono caratterizzate dalla emanazione di straordinario fetore della salma, impossibile a sopportarsi anche da parte degli addetti ai lavori. Coloro che provvidero a smurare il loculo furono costretti a fuggire subito dopo la riapertura; la salma fu lasciata nella cassa, aperta, nell'unico vano che fungeva da camera mortuaria nel cimitero di Castelsilano; l'indomani l'odore che tuttora permaneva insopportabile, costrinse all'uso delle maschere.

Ritornando all'evoluzione della decomposizione, si deve ricordare che i periti già nell'immediatezza della compilazione dell'elaborato peritale ebbero un ripensamento, e corressero quell'avanzato, al riguardo dello stato di decomposizione, che già di per sé era segno di straordinarietà, in

avanzatissimo, superlativo, segno più che evidente di una situazione che colpì particolarmente quei periti. E che li indurrà di lì a poche ore addirittura a redigere un supplemento di perizia per retrodatare il tempo della morte.

Molto s'è detto su questo supplemento di perizia. Esso in effetti non è stato rinvenuto negli uffici della Procura ove sarebbe stato depositato. Ma da questo mancato rinvenimento non si può dedurre che esso non sia mai esistito. In primo luogo non v'è alcuna ragione per porre in dubbio la parola dei due periti, che proprio per essere stati nominati tali dovevano godere della fiducia dell'ufficio giudiziario. Non solo: le dichiarazioni provengono da entrambi e sono sostanzialmente concordi. Non si vede per quale ragione tutti e due dovessero sostenere questa tesi e accordarsi in tal senso. S'è criticata la brevità di questo supplemento, ma non v'era motivo perché dovessero scrivere un lungo testo, anche perché a quell'epoca non vi erano contrasti e nessuno aveva sostenuto tesi contrarie. Una pagina e mezza era più che sufficiente per esporre il ripensamento. Ripensamento che non deve assolutamente essere inteso in senso negativo, ma al contrario come segno dell'onestà intellettuale di quei periti. Periti che probabilmente non erano i migliori in senso assoluto, ma godevano della fiducia, come si è detto, di quell'Ufficio che li aveva nominati; in particolare il Rondanelli che aveva proceduto per incarico di quell'AG a diverse riesumazioni, mentre Zurlo era proprio medico-legale. Senza tener conto - anche su questo s'è discusso - che lo smarrimento di un atto, indipendentemente dall'efficienza degli uffici di segreteria e di cancelleria, è sempre possibile in un'inchiesta.

Ma al di là di tutte queste considerazioni, v'è un fatto che sgombra il campo da ogni dubbio e perplessità sull'esistenza di questo supplemento. È certo cioè che se non fosse esistito questo supplemento di perizia, supplemento che con la sua retrodatazione metteva in discussione la data di caduta del MiG, non vi sarebbe stata alcuna necessità di inviare con la massima urgenza a Crotone un ufficiale medico, quell'ufficiale che stava seguendo il caso, per incontrare i due periti ed interrogarli sulla data della morte. Questo il 25 di luglio, quando il 23 i periti avevano avuto già un appuntamento e colloquio telefonico con ufficiale AM del Ministero a Roma - probabilmente lo stesso Simini - cui avevano riferito per filo e per segno le vicende dell'autopsia e alle cui domande precise e specifiche avevano già risposto. Una novità deve aver determinato la missione. E una novità grave, perchè la missione fu disposta con immediatezza ed eseguita con urgenza, addirittura con volo speciale. E la materia dell'incontro era stata così importante e riservata, che colui che lo aveva organizzato, il capitano Inzolia, ha sempre negato l'evento, che solo casualmente, come s'è detto, è stato scoperto.

I periti con l'autopsia avevano accertato quanto già s'è scritto: in particolare, oltre i danni al sistema osseo, avevano accertato che al posto della massa cerebrale era stato rinvenuto solo liquame; che la milza, i polmoni e il fegato presentavano il tipico stato colliquativo in quanto i polmoni si sfilacciavano, il fegato era completamente collassato e la milza ridotta a un sacchetto contenente liquami; che le surrenali e il pancreas erano praticamente scomparsi per necrosi colliquativa; che la pelle delle mani si era sfilata a mo' di guanto, per il fatto che la cute, completamente disidratata, si era incartapecorita e quindi scollata dai tessuti sottocutanei in conseguenza del processo di colliquazione.

A Zurlo e Rondanelli è stata mossa critica da parte della Relazione della Commissione parlamentare per la mancata apertura delle arterie coronarie e il mancato prelievo di organi per esami istologici e tossicologici. Ma v'è da ricordare che in tal senso fu richiesto da chi dispose la perizia e da coloro che davano consigli, che oltretutto imposero anche tempi strettissimi in vista dell'appuntamento - bisognava raggiungere Crotona da Castelsilano - con il Ministero di Roma.

I periti della Commissione parlamentare tentano poi di dare una soluzione alle questioni poste da Zurlo e Rondanelli. E quindi ricordano, come già s'è scritto, le fasi della putrefazione tipica; le condizioni dell'andamento e della velocità di tali fasi; e che l'andamento della putrefazione negli organi interni segue criteri differenziati.

Ma in effetti i professori non sono precisi sugli archi temporali entro cui questi fenomeni si verificano. Solo per l'encefalo affermano che il fenomeno accade d'estate nell'arco di due o tre giorni. Per il resto alcun termine, alcuna condizione. Specificano invece le condizioni che accelerano e quelle che decelerano la putrefazione. Cause di accelerazione ovviamente la elevata temperatura, l'esposizione al sole, le ferite dei visceri; cause di decelerazione la tumulazione, le grandi perdite di sangue. Ma al riguardo del nostro caso si deve ripetere che l'esposizione - almeno quella presunta - non si protrasse per l'intero giorno, bensì per un numero limitato di ore, e comunque quando quel cadavere fu ispezionato era "fresco". Si deve anche dire che quell'area, quel comune, ove il cadavere fu rinvenuto e poi tumulato, nonostante la latitudine non soffre di eccessive temperature; basta ricordare che Castelsilano, nel cui cimitero avvenne la tumulazione, è un comune sito a 915 metri sul mare, quasi a mille metri di altitudine. Il cadavere è rimasto sempre a questa altezza, sia nella fase della tumulazione, che in quella della estumulazione nella notte tra il 22 e il 23 alla sala mortuaria aperta al rigore di quel clima montano.

Quanto all'altra causa di rallentamento, quella della perdita di sangue, essa deve aver operato a pieno, in quanto in quel corpo così ridotto con le lesioni di cui più volte s'è detto, le perdite emorragiche devono essere state gravissime. Quindi presenza e con grande peso, di un'altra causa di decelerazione della putrefazione. Assenza o quasi invece di quelle di accelerazione. Quindi nessun fattore esterno che abbia contribuito alla decomposizione; presenza al contrario di fattori esterni che avrebbero dovuto contribuire alla decelerazione di questi processi.

Nonostante ciò nell'ambito di pochi giorni un passaggio rapidissimo da cadavere fresco a cadavere devastato dalla putrefazione, senza determinanti fattori esterni. A tal punto devastanti da indurre i periti in un primo momento a correggere il loro giudizio sullo stato di decomposizione, quindi re melius perpensa a redigere un supplemento di perizia. Non si dimentichi che questi periti non hanno visto ed esaminato il cadavere di cinque giorni prima; constatano e valutano la situazione quale appare ai loro occhi il giorno della perizia. E in questa occasione accertano l'avanzatissimo stato di putrefazione. Quello che appare straordinario è il passaggio, la trasformazione che subisce quella salma, da un originario stato di "freschezza" a quella situazione di decomposizione.

In effetti in accordo a quanto rileva l'AG di Crotone si deve affermare che i fenomeni putrefattivi non obbediscono a regole precise, ma hanno evoluzione diversa a seconda delle circostanze e delle persone. Cioè la putrefazione resta influenzata da una miriade di circostanze, molte delle quali neppure possono essere oggetto di verifica da parte dei periti. È noto, tanto da essere citato in numerosi testi scientifici, che ogni qual volta si sono riesumate le vittime di fucilazioni, ciascuna salma ha presentato caratteristiche diverse e differente stato di putrefazione.

A questo punto si deve ribadire, sempre in accordo con essa, quanto espresso dalla predetta AG sui limiti delle perizie. Compete al perito di esprimere, in particolare nelle perizie autoptiche, soltanto una ipotesi in gran parte soggettiva, compresa in un arco di tempo tanto più ampio quanto più gravi siano i fenomeni esaminati, riservando al magistrato il giudizio sull'epoca della morte. Questi infatti, a differenza del perito, ha la possibilità di tener conto di altri elementi di prova che non possono essere rilevati sul cadavere, ma che possono consentire, concordemente al parere dei periti od anche in modo difforme, di esprimere il giudizio.

E nel caso emergono aliunde evidenze secondo cui quel velivolo non cadde il 18 luglio, bensì in data antecedente, e non di pochi giorni. E che perciò quel pilota non morì il giorno del rinvenimento ufficiale. A sostegno di questa ipotesi stanno le numerose prove che si sono elencate nelle pagine

precedenti. Contro cui nulla possono le uniche testimonianze - per altro contraddittorie - della Carchidi e di Piccolo, secondo cui un apparecchio scomparve dietro un'altura, s'udì un botto, e si vide del fumo, senza alcun'altra constatazione della effettiva caduta del velivolo.

D'altronde da più d'una di queste prove si rileva, come già s'è visto, che il cadavere fu rimosso nell'immediatezza e per un qualche tempo – di vigilanza o di esami delle parti del relitto – esso non era affatto sul luogo. Se lo si è rimosso, s'è dovuto provvedere anche alla sua conservazione. Che di certo non durò solo alcuni brevi giorni, ma quantomeno il tempo che fu necessario a Clarridge per richiedere, organizzare ed inviare il suo team in Calabria, e a questo team di lavorare sul relitto. Questa conservazione potrebbe aver determinato, una volta riportato il cadavere sul luogo del fatto, quella “freschezza” da tutti riscontrata. E questa freschezza artificiale potrebbe aver determinato la rapidissima decomposizione constatata, oltre che da Scalise, Zurlo e Rondanelli, da tutti coloro che ebbero modo di osservare o comunque contatto anche solo olfattivo con quella salma. Non v'è altra via per spiegare questi fenomeni. E d'altronde questa interpretazione esattamente s'attaglia agli altri elementi di prova.

* * * * *

Capitolo II

Perizia tecnico scientifica Dalle Mese - Casarosa - Held.

La perizia tecnico-scientifica conferita nell'ottobre 90 ha avuto per oggetto l'espletamento di indagini tecniche connesse con la caduta del velivolo MiG23, matricola n°6950, battente bandiera libica, il cui relitto fu rinvenuto nei pressi di Castelsilano, all'epoca in provincia di Catanzaro, in data 18 luglio 80.

Su tale evento, all'epoca del suo verificarsi, come già più volte s'è detto, fu effettuata una indagine tecnica a cura di una Commissione militare mista italo-libica presieduta dall'allora colonnello pilota Sandro Ferracuti e, al termine dei lavori durati circa un mese (24 luglio-22 agosto 80), essa avvalorò la tesi presentata dai membri libici che il velivolo, a causa di un malore del pilota durante l'esecuzione di una missione di addestramento, sotto il controllo del pilota automatico, si fosse allontanato dalle coste libiche dirigendo verso quelle italiane, e cadendo poi in corrispondenza della zona di ritrovamento per esaurimento del carburante.

Poiché la data di effettiva caduta di quel velivolo è apparsa sin dai primi passi dell'inchiesta per molteplici ragioni incerta, l'Ufficio ha ritenuto necessario sottoporre la tesi sostenuta dalla Commissione italo-libica ad un attento esame critico.

A tale scopo è stato nominato un collegio peritale, costituito dai prof.ri Carlo Casarosa ed Enzo Dalle Mese, ai quali è stato successivamente aggiunto il prof. Manfred Held, e sono stati ad essi formulati quesiti volti essenzialmente a stabilire la congruenza fra tracce radar registrate presso il sito di Otranto il giorno 18 luglio 80 e l'ipotesi di rotta del velivolo MiG23 formulata dalla Commissione italo-libica ed a verificare l'ipotesi che alcuni fori rinvenuti su diversi frammenti del velivolo potessero derivare da azioni di teste di guerra, dopo aver esaminato le teste di guerra operative nel 1980 ed averne descritto il funzionamento.

I lavori del CP si sono svolti nel periodo ottobre 90-maggio 93 ed al termine di essi questo collegio è pervenuto alla conclusione di non poter considerare congruenti la traiettoria del MiG23 ipotizzata dalla Commissione italo-libica e le tracce radar individuate presso il sito di Otranto, in quanto il velivolo, tenendo conto del carburante disponibile all'inizio della missione e della condotta di volo, non avrebbe avuto autonomia sufficiente a percorrere la tratta ipotizzata da quella Commissione stessa.

Per quanto riguarda l'origine di alcune perforazioni rilevabili su reperti appartenenti al MiG23, il CP ha concluso che alcune di esse sono attribuibili a proiettili di piccolo calibro e bassa velocità, presumibilmente determinate da colpi di pistola od arma di simile calibro, verosimilmente sparati contro i reperti dopo la caduta del velivolo.

Altre perforazioni, invece, possono ritenersi di tipo simile a quelle usualmente causate da azioni di teste di guerra. Poichè sui corrispondenti reperti sono state effettuate prove balistiche presso la Soc. SNIA/BPD di Colleferro, il CP ha ritenuto ragionevole ipotizzare che le perforazioni ed i danneggiamenti in esame siano stati prodotti in quella occasione.

Altre infine, osservabili su fotografie di reperti, potrebbero essere attribuite ad azione di testa di guerra ma, in assenza del reperto e solo sulla base di fotografie, il CP non ha avuto certezza su tale origine e pertanto non ha potuto escludere che le perforazioni stesse potessero essere derivate anche da cause diverse.

Le analisi che hanno condotto a tali conclusioni, sono state esposte dal CP nella perizia che risulta articolata in sei parti.

Nella parte prima è stata analizzata la relazione della Commissione italo-libica, nel seguito indicata come RCIL, e sono state raccolte tutte le informazioni da essa desumibili riguardanti essenzialmente il volo presumibilmente effettuato dal velivolo secondo le ipotesi in essa formulate, le condizioni meteorologiche nell'area interessata dal volo stesso e le ipotesi

sull'incidente formulate dalla Commissione stessa. Sono state anche riportate alcune testimonianze raccolte dall'ufficio in merito all'incidente stesso e sono state descritte le azioni effettuate dalle Autorità in merito al ritrovamento del relitto.

Nella parte seconda è stato effettuato il riconoscimento del tipo di velivolo MiG23 ritrovato, sulla base della documentazione disponibile e delle analisi effettuate sulle parti del relitto ancora disponibili in Italia. Sono state poi riportate le principali caratteristiche del velivolo che il CP ha potuto reperire, necessarie per le successive analisi.

Nella parte terza è stata effettuata una analisi della traiettoria di volo del velivolo e delle varie fasi che la costituiscono e sono stati determinati i probabili punti di spegnimento del motore per esaurimento del carburante ed i probabili punti di impatto, prendendo come riferimento la predetta traiettoria e diverse condizioni iniziali. Le principali analisi sono state effettuate sulla base dei dati ricavati dalla lettura dei parametri di volo registrati dal Flight Data Recorder (FDR).

Nella parte quarta è stata effettuata una analisi delle registrazioni radar disponibili nell'area di interesse del giorno 18 luglio 80. In particolare è stata analizzata in dettaglio la traccia con sigla LJ054 registrata dal radar di Otranto, che più delle altre avrebbe potuto correlare con la ipotizzata traiettoria del MiG23.

Nella parte quinta, è stata svolta una descrizione dettagliata delle caratteristiche e del funzionamento delle teste di guerra con particolare riguardo alle modalità di formazione delle schegge ed alle loro caratteristiche di propagazione. È stata anche effettuata una indagine sui principali tipi di missile aria-aria e relative teste di guerra in uso negli anni 80. È stata inoltre condotta una analisi balistica relativa ai fori rinvenuti su vari frammenti del MiG23. Tale analisi si è basata sia sull'esame dei resti del velivolo ancora disponibili sia sulla documentazione fotografica fornita dall'ufficio e relativa al momento del ritrovamento del relitto.

Nella parte sesta, infine, sulla base delle analisi effettuate nelle parti precedenti, sono state fornite le risposte ai quesiti formulati dall'Ufficio.

Nei successivi capitoli verrà effettuata una sintesi dei principali argomenti e delle principali conclusioni raggiunte al termine di ogni parte costituente il documento.

1. Parte I – Descrizione dei fatti.

La descrizione dei fatti che hanno portato al ritrovamento in data 18 luglio 80 del relitto di un MiG23 libico, n° di matricola 6950, in località Timpa delle Magare presso Castelsilano (CZ), è stata effettuata dal CP sulla base di quanto esposto nella RCIL e sulla base di documentazione disponibile presso l'Ufficio.

Per i motivi di seguito considerati, le uniche informazioni che il CP ha potuto trarre dalla RCIL sono state relative alla descrizione del volo effettuato dal MiG23, alle condizioni meteorologiche presenti lungo la rotta presumibilmente seguita ed alle ipotesi formulate sulla natura dell'incidente.

Le ulteriori informazioni desunte dalla documentazione disponibile presso l'Ufficio hanno riguardato la sequenza dei fatti connessi con il ritrovamento e, principalmente, le informazioni desumibili da testimonianze raccolte sia all'epoca dell'incidente, sia successivamente nel corso dei lavori del CP.

2. Descrizione del volo e cause dell'incidente secondo la CIL.

Dalla RCIL il CP ha rilevato come il velivolo MiG23 in esame facesse parte di una formazione composta da due velivoli monoposto i quali, nell'ambito di una missione denominata Nemer, dovevano servire da bersaglio per una esercitazione di intercettazione di routine (missione Arab). La missione prevedeva una navigazione in alta quota secondo il percorso indicato in fig.1 (allegata alla perizia) ed i velivoli erano privi di armamento e di taniche di carburante esterne.

Il velivolo era decollato alle ore 09.54 locali (07.54Z) dall'aeroporto di Benina (Bengasi) ed era pilotato dal cap. Ezzeden Khalil, nato a Bengasi il 17 marzo 1950, in servizio sulla base di Benina stessa, come riferito dai rappresentanti libici della Commissione.

Dalla documentazione è emerso che la navigazione fino al punto A di fig.1 si era svolta regolarmente alla quota prevista di 10.000m, con ali in configurazione a freccia di 45°. Durante la virata a sinistra sul punto A verso il punto B, il velivolo perdeva 6.500m di quota e, solo dopo sollecitazione del gregario, il pilota riportava il velivolo stesso alla quota di 9.500m. Durante la virata sul punto B, il velivolo perdeva nuovamente quota, scendendo a 7.500m e, successivamente, sempre su sollecitazione del gregario, il pilota si riportava alla quota di 10.000m. Il pilota poi saliva, non richiesto, alla quota di 12.000m, stabilizzandosi ad una velocità di Mach 0.95. In prossimità del punto C, infine, il pilota, anziché assumere una prua

di 305°, come previsto, assumeva una prua di 330° e la manteneva fino alla scomparsa dai radar libici, avvenuta ad una distanza compresa fra 300 e 400km (160÷216NM) da Benina, alle ore 10.50 locali (8.50 TMG).

Il gregario seguiva il leader fino a circa 60km da Benina (32NM) e, successivamente, avendo solo 1400lt di carburante (1120kg), inferiori al minimo previsto di 1660lt, si portava all'atterraggio. Il gregario riferiva poi che il leader, a partire dal punto C, non reagiva né alle sue chiamate, né alle sue manovre tendenti a riportarlo sulla giusta rotta di rientro.

Proseguendo il volo, presumibilmente con il pilota in stato di incoscienza e con l'autopilota inserito, il velivolo, a causa dell'esaurimento del carburante, cadeva al suolo nella località di Timpa delle Magare, presso Castelsilano (CZ), nel punto di coordinate 39°16'30" Lat.N, 16°48'00" Long.E. Nell'urto il velivolo andava completamente distrutto ed il pilota decedeva.

Nella fig.2 (fig.I-4 di perizia), elaborata dal CP sulla base di quanto esposto nella RCIL e del tracciato radar fornito dai libici, è stata tracciata la rotta che il velivolo avrebbe dovuto percorrere da Benina a Castelsilano. Il punto R indica il punto di rientro del gregario ed il punto S il punto di scomparsa del velivolo dai radar libici.

Il tratto S-I e cioè la fase di volo che va dal punto di scomparsa dai radar al punto I di impatto è una rotta presunta che il CP ha successivamente perfezionato attraverso le successive indagini di seguito discusse.

3. Condizioni meteorologiche.

Per quanto riguarda le condizioni meteorologiche lungo la rotta presumibilmente percorsa dal velivolo, schematizzata come prima approssimazione nella fig.1, ed in particolare sull'andamento dei venti, il CP ha preso come riferimento due differenti condizioni

La prima è stata ricavata dalla RCIL ed è basata sulle analisi effettuate dal Servizio Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica dell'Aeronautica Militare all'epoca dell'incidente; la seconda è stata ricavata da documentazione fornita al CP dai Consulenti di Parti Imputate (CPI), e, per quanto riguarda l'andamento dei venti, è basata sulle analisi teoriche effettuate dal Centro Europeo Previsioni Meteorologiche a Medio Termine (CEPMMT) di Reading (UK).

Con i metodi ampiamente esposti in perizia, il CP ha redatto la mappa dei venti presenti lungo la rotta presunta del velivolo, riportata in fig.3 (fig.I-6 di perizia).

All'inizio delle operazioni peritali, il CP aveva disponibili le sole condizioni di vento desumibili dalla RCIL, riportate alla sinistra della linea tratteggiata di riferimento di fig.3, dalle quali emergeva immediatamente che il velivolo, avvicinandosi alle coste italiane, avrebbe trovato componenti di vento dirette verso Est in riduzione (da circa 45 kts in prossimità del punto S a circa 27 kts in prossimità delle coste italiane).

Di conseguenza, a parere del CP, risultava subito improponibile l'ipotesi formulata nella RCIL che prevedeva il volo sotto controllo automatico a partire approssimativamente dal punto C di figura in quanto, mantenendo il velivolo un angolo di prua costante durante il volo per effetto del controllo automatico, la traiettoria di volo, all'avvicinarsi alle coste italiane, per effetto della riduzione della componente di vento al traverso, avrebbe dovuto deviare verso Ovest rispetto alla predetta linea di riferimento e non verso Est come ipotizzato nella RCIL.

In altre parole, conseguentemente alle ipotesi formulate dalla CIL, secondo l'opinione del CP il velivolo doveva cadere presso Messina e non presso Castelsilano.

Durante operazioni peritali successive, i CPI presentarono il predetto documento redatto dal CEPMMT che riportava differenti condizioni di vento con componenti al traverso in aumento all'avvicinarsi alle coste italiane, riportate alla destra della linea tratteggiata di riferimento di fig.3, e quindi favorevoli ad una deviazione verso Est della traiettoria di volo rispetto alla linea di riferimento stessa.

Nella perizia il CP ha comunque osservato che il Centro di Reading effettua previsioni su larga scala ed a scadenza anche dell'ordine di una decina di giorni e, quindi, a suo parere, ragionevolmente affette da un sensibile grado di incertezza. Oltre a questo, in documenti successivamente prodotti, il CP ha fatto osservare anche come le condizioni di vento presentate dai CPI fossero state ricavate in tempi recenti mediante analisi teoriche delle condizioni di tempo medie presenti sull'area del Mediterraneo all'epoca dell'incidente.

Per quanto esposto il CP ha formulato il parere che le condizioni indicate dal Servizio meteorologico AM potessero essere più accurate di quelle ricavate dal CEPMMT, in quanto basate su osservazioni relative al giorno in cui si è effettuato il volo e limitate alla zona interessata dal volo stesso. D'altra parte, i dati di vento forniti dall'AM erano relativi a quote

fino a 9000m, mentre il volo, per lo meno nella sua parte finale, si è svolto a quote dell'ordine di 11000÷12000m.

Tenendo conto di queste incertezze, il CP ha ritenuto conveniente effettuare le analisi della traiettoria, prendendo come riferimento entrambe le condizioni meteorologiche precedentemente descritte, riservandosi poi di approfondire ulteriormente l'argomento se tali diverse condizioni avessero dovuto portare a risultati finali sensibilmente discordi fra loro. Il CP ha comunque evidenziato che la CIL ha utilizzato, per le proprie analisi e conclusioni i dati meteorologici di provenienza AM, lasciando implicitamente capire come le conclusioni raggiunte fossero non congruenti con i dati tecnici utilizzati per conseguirle.

4. Fatti connessi con il ritrovamento e testimonianze.

Utilizzando la documentazione disponibile presso l'Ufficio, il CP ha effettuato una sintesi degli avvenimenti accaduti il 18 luglio 80 e nei giorni successivi, dal momento del ritrovamento del relitto alla definitiva sepoltura del corpo del pilota. Come spiegato dal CP in successiva documentazione prodotta, tale analisi ha avuto come unico obiettivo la definizione di un quadro di riferimento degli avvenimenti costruito su documentazione originale risalente al momento dell'incidente.

Maggiore importanza ai fini del lavoro svolto dal CP hanno avuto gli elementi desumibili dalle testimonianze disponibili. Tra esse sono state esaminate con cura quelle rese al momento dell'incidente, ed anche successivamente, dalla Carchidi, dal Piccolo e da un ufficiale del S.I.S.MI, cioè il Masci.

In particolare, per quanto riguarda le prime due, interamente riportate in perizia, il CP ha osservato come esse concordino sufficientemente per quanto riguarda l'orario di avvistamento (intorno alle ore 11 locali) ma non per quanto riguarda la direzione di volo del velivolo. Infatti, con riferimento alla mappa riportata in fig.4 (fig.I-7 di perizia), la Carchidi ha visto il velivolo provenire dalla direzione di Cerenzia Vecchia e quindi, approssimativamente, da Sud-Est mentre il Piccolo ha visto il velivolo provenire lungo il greto del torrente verso la località Ritri (Ditri nella mappa) e quindi, sempre approssimativamente, da Nord-Ovest. Secondo quanto riferito dal Piccolo, in prossimità del costone del fondo Ditri, il velivolo ha virato, evitando l'impatto.

A questo punto, nella ipotesi che entrambe le testimonianze siano attendibili, o i testimoni hanno visto due differenti velivoli oppure, stante la coincidenza degli orari di avvistamento, hanno visto un unico velivolo che può aver percorso una traiettoria del tipo schematizzato nella predetta figura. In questo caso, però, il velivolo sarebbe giunto approssimativamente da Nord ed il pilota avrebbe compiuto le opportune manovre per evitare il costone Ditri, in contrasto con quanto sostenuto nella RCIL.

Il CP ha inoltre evidenziato come nessuno dei due testimoni abbia realmente visto il velivolo impattare con il costone. La Carchidi ha udito uno scoppio seguito da tracce di incendio e da questo ha dedotto che il velivolo prima osservato avesse avuto un incidente. Il Piccolo non parla di scoppio e riferisce di aver visto tracce di fumo in località Colimiti poco dopo aver notato il passaggio del velivolo.

In sintesi, da queste testimonianze, che sono le uniche nelle quali è dichiarato l'avvistamento di un velivolo nei pressi della zona di ritrovamento del relitto, il CP ha potuto trarre le seguenti informazioni:

- a) - Nessuno dei due testimoni ha realmente visto il velivolo impattare con il costone.
- b) - Il velivolo proveniva approssimativamente da Nord, in contrasto con la ricostruzione della traiettoria effettuata dalla CIL.
- c) - Il pilota, almeno nella parte di traiettoria osservata, ha manovrato per evitare gli ostacoli e quindi non era in stato di incoscienza.

Di conseguenza il CP ha rilevato che per concordare con l'ipotesi di traiettoria finale formulata dalla CIL, occorrerebbe avanzare non trascurabili riserve su quanto riferito e più volte confermato dal Piccolo Giuseppe.

Importante anche, a parere del CP, è risultato quanto riferito all'ufficiale del S.I.S.MI. da un testimone oculare, giudicato "attendibile", che si trovava verso le ore 10.30 - 11 del giorno 18 luglio 80 in località "Le Castella", presso il promontorio di Capo Rizzuto (doc.23 di perizia). Da tale testimonianza si può dedurre che in orario compatibile con i successivi avvistamenti nella zona di Castelsilano, un velivolo ha sorvolato la zona di Capo Rizzuto proveniente da Sud e diretto verso l'interno, secondo la rotta schematicamente indicata nella mappa di fig.5 (fig.I-8 di perizia).

Il CP ha osservato che tale velivolo, però, non poteva essere il MiG23 in quanto il teste aveva identificato sotto le ali il numero 41 o 44 mentre il numero di matricola riportato sul MiG era 6950, stampigliato oltretutto sulla coda senza nessun contrassegno sotto le ali. Inoltre, tenendo conto della bassa quota posseduta dal velivolo al momento dell'avvistamento e della quota via via crescente dei rilievi posti sulla direttrice Capo Rizzuto - Castelsilano, il velivolo non avrebbe potuto raggiungere il punto di

ritrovamento del relitto senza effettuare opportune manovre per evitare gli ostacoli in contrasto, quindi, con l'ipotesi di pilota in stato di incoscienza.

Al termine di questa parte delle indagini, il CP, tenendo conto che i quesiti formulati dall'ufficio richiedevano, tra l'altro, di effettuare una verifica di congruenza tra la ipotizzata traiettoria percorsa dal velivolo come risulta dalla documentazione agli atti e le tracce radar, anch'esse disponibili agli atti, ha rilevato come l'esame della RCIL e dell'annessa documentazione abbia fornito ben pochi elementi per effettuare una tale verifica. Infatti il CP ha fatto osservare come nella RCIL sia dato per scontato che il velivolo abbia raggiunto il punto di ritrovamento del relitto, partendo dal punto di scomparsa dai radar libici, ma non sia riportato alcun dato tecnico del velivolo né siano esposte le metodologie eventualmente utilizzate per convalidare il risultato, assumendo come dati di fatto le informazioni fornite dai componenti libici della Commissione.

Sulla base di quanto contenuto nella relazione, il CP non ha ritenuto possibile effettuare una analisi critica della traiettoria per poter rispondere al quesito. D'altra parte, il CP ha evidenziato come l'esame di ulteriore documentazione in possesso dell'Ufficio, il sopralluogo effettuato dal CP e dall'Ufficio sul luogo dell'incidente e l'esame delle testimonianze, abbiano fornito alcune indicazioni contrastanti con quanto riportato nella RCIL. Ha rilevato inoltre come nella RCIL non venga fatta alcuna considerazione su eventuali avvistamenti radar, né venga indicata alcuna traccia avvistata dalla DA nazionale correlabile con le ipotesi di rotta ivi formulate.

Di conseguenza risulta condivisibile la decisione del CP di procedere autonomamente sia ad una analisi della traiettoria, utilizzando proprie metodologie, sia ad una analisi delle registrazioni radar del 18.07.80 per vedere se vi fosse una traccia correlabile con la ipotizzata traiettoria del MiG libico.

Gli unici dati desumibili dalla RCIL e relativa documentazione allegata utilizzati dal CP per le proprie analisi, sono stati:

- a)-il tracciato radar fornito dalle Autorità libiche dal decollo fino al punto di scomparsa dal radar stesso;
- b)-le comunicazioni Bordo/Terra/Bordo (B/T/B) intercorse fra la formazione Nemer e l'Ente di controllo a terra (CGI);
- c)-le condizioni meteorologiche sull'area del Mediterraneo interessata dal volo ed in prossimità delle coste italiane forniti dal Servizio Meteorologico dell'AM;

d)-un rullino fotografico contenente le registrazioni del Flight Data Recorder (FDR), che rappresenta una copia dell'originale prelevato sul relitto e sviluppato dai Tecnici AM;

e)-i diagrammi di taratura per la decodificazione dei dati dell'FDR stesso elaborati sempre da Tecnici AM, sulla base di documentazione fornita dalle Autorità libiche.

5. Parte II - Caratteristiche tecniche del velivolo.

In questa parte della relazione, sono raccolte tutte le informazioni che il collegio ha potuto ottenere sulle caratteristiche aeromeccaniche propulsive ed impiantistiche del velivolo MiG23, la conoscenza delle quali è stata necessaria per effettuare la ricostruzione delle diverse fasi del volo.

Per reperire tali informazioni, il CP ha fatto uso di pubblicazioni tecniche e di documenti depositati presso l'ufficio, citati nel corso dell'esposizione. Ha fatto inoltre uso delle informazioni reperite nel corso di una rogatoria effettuata dall'Ufficio presso la base aerea di Manching (Monaco) e di una visita tecnica effettuata dal CP stesso presso il Flugzeugwerft Dresden di Dresda, durante le quali ha potuto conferire con personale tecnico esperto nell'impiego e nella manutenzione dei velivoli MiG23.

Oltre alle caratteristiche tecniche del velivolo, in questa parte della relazione è stata riportata anche una stima della sua area equivalente radar, ottenuta attraverso opportuna analisi teorica, necessaria per una corretta interpretazione delle tracce radar registrate dal sito di Otranto.

6. Identificazione del velivolo e del motore.

Con la collaborazione di tecnici della ex Germania Orientale, durante operazioni peritali svoltesi presso l'aeroporto di Pratica di Mare dove erano custoditi alcuni relitti del MiG23, il CP identificò il velivolo come appartenente alla serie MS portante il n° di riferimento 573212, stampigliato sulla struttura del relitto del tettuccio.

Per quanto riguarda il motore, indagini storiche effettuate dal CP utilizzando pubblicazioni specialistiche, hanno portato a concludere che le prime serie del MiG23 MS esportate nei Paesi del Medio Oriente fossero equipaggiate con motore Toumansky R-27-300, mentre serie successive,

prodotte circa dopo il 1978, montassero il motore Toumansky R-29. All'epoca dell'incidente, quindi, potevano essere operativi MiG23 MS equipaggiati sia con l'uno che l'altro dei motori a seconda dell'anno di fabbricazione. Un MiG23 libico con matricola n° 6916, quindi molto vicina a quella del velivolo in esame (n° 6950), è riportato in letteratura ed è anche indicato che esso era propulso dal motore R-27.

Inoltre il CP ha fatto osservare come sul manuale di pilotaggio del MiG23 MS equipaggiato con motore R-29, disponibile presso l'Ufficio, fosse indicato che il massimo valore di RPM consentito in volo era dell'ordine del 103%, mentre dall'FDR e dal relativo diagramma di taratura del velivolo in esame, come il CP ha successivamente discusso, si poteva rilevare come il motore avesse funzionato per lunghi periodi a valori del 110% di RPM. Per questi motivi, il collegio è stato propenso a ritenere che il MiG23 MS in oggetto fosse potenziato da un motore Toumansky R-27-300.

D'altra parte, poichè ha ritenuto che un riconoscimento di questo tipo non avesse elevati gradi di certezza, il CP stesso ha riportato in perizia le caratteristiche di entrambi i tipi di motore. Le principali analisi sono poi state effettuate prendendo come riferimento il motore R-27, ma ulteriori controlli su risultati ritenuti critici sono stati effettuati anche sulla base delle caratteristiche del motore R-29.

7. Caratteristiche del velivolo.

Utilizzando la documentazione disponibile presso l'Ufficio, dati reperibili in fonti bibliografiche e informazioni ottenute durante le missioni in Germania, il CP ha potuto determinare le principali caratteristiche del velivolo MiG23 concernenti principalmente:

- a)- caratteristiche geometriche;
- b)- caratteristiche di peso;
- c)- caratteristiche aerodinamiche;
- d)- caratteristiche del sistema di controllo automatico;
- e)- area equivalente radar;

Ai fini delle analisi effettuate in perizia, ha avuto particolare importanza la valutazione delle caratteristiche di cui ai punti da b) ad e).

Per quanto riguarda le caratteristiche di peso, con i metodi esposti in perizia ed usando la documentazione ivi citata, s'è potuto rilevare che il peso operativo del velivolo, intendendo con questa denominazione il peso

del velivolo pronto per la missione (compreso il peso del pilota), con esclusione del peso del carburante e del carico utile (in questo caso l'armamento) potesse essere stimato in 10814kg.

Tenendo conto che dal documento di carico, tratto dalla RCIL, risulta che il velivolo al momento del decollo aveva a bordo 5200lt di carburante, pari a 4160kg, ed era privo di armamento, il CP ha dedotto il peso del velivolo al decollo, pari a 14974kg ed a questo peso ha fatto riferimento nel corso delle analisi tecniche.

Le caratteristiche aerodinamiche sono state principalmente tratte dal materiale tecnico fornito dal BWD di Manching e successivamente elaborato dal CP con metodologie ampiamente discusse in perizia.

Tale elaborazione è stata principalmente volta a valutare alcune principali caratteristiche aerodinamiche del velivolo quali la resistenza al moto e l'efficienza di volo, utilizzate poi per effettuare un controllo incrociato fra quanto rilevabile teoricamente con il loro impiego e quanto desumibile direttamente attraverso la lettura del FDR, traendone informazioni sulla validità delle letture stesse.

Questa metodologia di analisi è stata poi trattata estesamente nella successiva parte terza della relazione.

Per quanto riguarda le caratteristiche di funzionamento e di impiego del sistema di controllo automatico, ha rivestito interesse ai fini delle conclusioni esposte in perizia l'esame effettuato del modo di stabilizzazione della quota barometrica, tenendo conto che è in virtù di tale sistema che il velivolo avrebbe potuto effettuare la lunga tratta a quota costante dalle coste libiche alle coste italiane.

Dal manuale di pilotaggio del velivolo in precedenza citato, s'è potuto rilevare come fosse consentito di inserire la funzione di controllo della quota barometrica solo in volo orizzontale a velocità costante, compresa nel regime subsonico, ed a quote comprese fra 300 e 10000m. Il sistema non stabilizza la quota barometrica a velocità transoniche e supersoniche.

Prima di inserire questa funzione di stabilizzazione, sul manuale è riportato come sia necessario equilibrare il velivolo in volo livellato, successivamente mantenuto dalla funzione di stabilizzazione dell'assetto del sistema di controllo automatico, e non esercitare alcuno sforzo sulla barra di comando.

Successivamente viene riportato che in condizioni di velocità uniforme il massimo errore nel controllo di quota può essere dell'ordine di ± 85 m, che in condizioni di velocità variabili non è conveniente utilizzare la funzione di stabilizzazione della quota barometrica, in quanto gli errori possono essere troppo elevati e che, applicando uno sforzo di $1.7 \div 1.9$ Kgp in

senso longitudinale o di 1.0÷1.2Kgp in senso laterale, oppure assumendo un angolo rollio di oltre $\pm 16^\circ$ o di beccheggio superiore a $+6^\circ$ o -2° , la stabilizzazione della quota barometrica viene automaticamente disinserita.

8. Caratteristiche del sistema propulsivo.

Il CP ha ritenuto che, con molta probabilità, il motore del velivolo caduto sulla Sila fosse un Toumasky R-27 ma, nel dubbio, esso ha riportato in perizia le caratteristiche tecniche sia di questo motore sia del motore alternativo che avrebbe potuto essere un Toumansky R-29.

L'esame di pubblicazioni tecniche sul velivolo MiG23 e le informazioni acquisite durante la visita alla base di Manching ha consentito al CP di individuare le prestazioni dei due motori solo in condizioni a punto fisso (velocità di volo = 0) ed al livello del mare. Le variazioni di esse con la quota e la velocità di volo sono state ricavate in funzione delle precedenti, utilizzando formule di normale uso tecnico.

Per quanto riguarda i risultati esposti in perizia, ha rivestito una notevole importanza la determinazione dei valori del consumo specifico del motore SFC (Specific Fuel Consumption) che indica i kg all'ora di carburante consumati per ogni kg di spinta erogato. Tale valore risulta importante perché, per ogni fase di volo di prefissata durata, ricavato il valore di spinta del motore attraverso la lettura del FDR od attraverso la valutazione della resistenza aerodinamica (se il volo si svolge a velocità costante), attraverso di esso è possibile determinare il corrispondente consumo di carburante.

9. Area Equivalente Radar.

Poiché l'obiettivo del CP è stato di valutare la congruenza di tracce radar registrate nel giorno dell'incidente con l'ipotizzata traiettoria percorsa dal MiG, esso ha ritenuto che un parametro importante da definire fosse l'"area equivalente radar" o "sezione equivalente radar", abbreviata generalmente con SER.

La SER di un bersaglio può essere interpretata come l'area geometrica di una superficie metallica che riflette nella direzione del radar una potenza elettromagnetica uguale a quella effettivamente ricevuta dal radar stesso, derivante dal bersaglio.

Poichè la potenza elettromagnetica ricevuta dal radar (eco del bersaglio) determina la sua capacità o meno di rivelare il bersaglio che ha prodotto l'eco in questione, il CP ha evidenziato come la SER di un bersaglio fosse un parametro molto importante per determinare la sua rivelabilità radar.

Poiché in questi ultimi anni sono stati messi a punto programmi da utilizzare su calcolatori potenti che, partendo dalle equazioni integrali che danno il campo elettromagnetico riflesso da un bersaglio, consentono di determinare con notevole precisione la SER di oggetti comunque complessi, come ad es. aeroplani, il CP ha ritenuto opportuno affidare ad una ditta specializzata (la I.D.S., Ingegneria dei Sistemi S.p.A., di Pisa) la valutazione con uno di detti programmi dell'area equivalente di un velivolo MiG23.

I risultati, esposti in perizia, hanno consentito di valutare in 2 mq un valore appropriato di SER per valutazioni di carattere generale.

10. Osservazioni conclusive del CP sui contenuti della parte seconda.

Al termine della parte seconda della perizia, il CP ha posto in evidenza come alcune caratteristiche illustrate non siano determinabili con assoluta certezza, in parte per il lungo tempo trascorso dall'incidente, in parte in quanto sono per loro natura aleatorie.

Tuttavia esso ha osservato come gli eventuali scostamenti dai valori esatti di taluni parametri siano tali da non portare a grosse divergenze nelle conclusioni, che il più delle volte rimangono, all'atto pratico, sostanzialmente invariate, come è stata poi cura del CP di evidenziare nel seguito della relazione.

Il CP ha ritenuto quindi che gli eventuali margini di incertezza sul valore di alcuni parametri non siano stati tali da inficiare la risposta ai quesiti formulati dall'Ufficio.

11. Parte III – Analisi della traiettoria di volo.

Le analisi svolte in questa parte della relazione rivestono un ruolo molto importante nella perizia perchè è attraverso di esse che il collegio ha potuto raggiungere le conclusioni che, nella ipotesi che il velivolo avesse compiuto la missione secondo quanto specificato nella RCIL, esso non

avrebbe avuto sufficiente autonomia per raggiungere il punto di ritrovamento.

In questa parte il CP ha effettuato una ricostruzione delle fasi di volo e della traiettoria percorsa attraverso la lettura dei dati registrati dal FDR e l'esame delle comunicazioni B/T/B, stimando poi il consumo di carburante fino al punto in cui il velivolo fu perso dai radar libici (punto S di fig.re 2 e 4).

Essendo nota dalla documentazione fornita dai libici la quantità di carburante inizialmente presente nei serbatoi, attraverso il predetto dato s'è ricavata la quantità di carburante residua al punto S.

Poichè il volo dal punto S in poi si è svolto a quota e velocità costante, secondo quanto esposto dalla CIL, si è potuto, con le metodologie esposte in perizia, determinare l'autonomia del velivolo e quindi il punto di possibile spegnimento del motore per esaurimento del carburante, valutato rispetto al punto S sulla traiettoria ricostruita.

Ipotizzando poi una planata del velivolo da questo punto, che si trova a circa 12.000m di quota, fino a quota zero, s'è potuto individuare la più probabile zona di impatto del velivolo con la superficie del mare, individuata in corrispondenza del punto I3 di fig.6 (fig.III-19 di perizia).

Nella stessa figura sono anche riportati i punti I1, I2 e I4 che rappresentano le variazioni della zona di impatto al variare delle condizioni di riferimento per quanto riguarda la velocità di volo e la direzione del vento.

Il predetto punto I3 è stato valutato dal CP assumendo le condizioni di vento del giorno dell'incidente rilevate dal servizio meteorologico dell'AM e le velocità di volo che possono desumersi dai dati del FDR decodificati con i diagrammi di taratura forniti dai libici ed utilizzati dalla CIL. Gli altri punti sono stati ottenuti assumendo le stesse condizioni di vento e differenti valori di velocità ottenute con un differente diagramma di taratura elaborato dai CPI (punto I4), assumendo le condizioni di vento proposte dai CPI ed i valori di velocità ricavati dal CP (punto I1) e le condizioni di vento e le condizioni di velocità proposte dai CPI (punto I2). In tutti i casi si può osservare come i punti di impatto, ed in particolare il punto I3 (il più probabile secondo il CP), siano sensibilmente distanti dal punto di ritrovamento.

Le metodologie impiegate dal CP per condurre le analisi ed i conseguenti risultati hanno subito sempre forti contestazioni da parte dei CPI, sia durante le operazioni peritali che si sono svolte in clima di forte contrapposizione fra il CP ed i CPI, sia dopo il deposito della perizia, con

conseguenti repliche del CP, che hanno dato origine ad una notevole mole di documentazione acquisita agli atti.

Allo scopo di inquadrare le problematiche analizzate sia in perizia sia nella successiva documentazione, l'Ufficio ha ritenuto opportuno effettuare una sintetica esposizione della metodologia impiegata dal CP per le sue analisi evidenziando, quando necessario, i punti di maggior contrasto con i CPI.

12. Il Flight Data Recorder del MiG23.

Il FDR del MiG23 effettua la registrazione di alcuni fondamentali parametri di volo (quota, velocità, numero di giri del motore, deflessione dell'equilibratore, fattore di carico longitudinale e verticale, ed altri) attraverso il movimento di pennelli luminosi che impressionano una pellicola fotografica, che può essere anche del tipo di quelle usate normalmente nelle macchine fotografiche, che scorre sotto la fessura illuminata dai pennelli stessi.

Sviluppata la pellicola si hanno disponibili tracce corrispondenti a ciascun parametro registrato, ognuna identificata attraverso opportuna marcatura. La decodifica dei dati viene effettuata rilevando sulla pellicola la distanza di ogni traccia da una linea di riferimento registrata sulla pellicola stessa e riportando tale distanza su appositi diagrammi di taratura, ottenendo così la trasformazione di tale distanza (in mm) in quantità ingegneristiche (la distanza in mm della traccia della velocità dalla linea di zero, riportata sul grafico di taratura, consente di ottenere il valore della velocità in km/h, ecc.).

La CIL recuperò il FDR dal relitto del MiG alcuni giorni dopo il ritrovamento e procedette allo sviluppo della pellicola ivi contenuta. I membri libici della CIL fornirono i punti di taratura per ogni dato registrato ed i membri tecnici della CIL provvidero a tracciare i diagrammi di taratura per la decodifica, riportati in fig.7 (fig.III-7 di perizia). Tali diagrammi furono acquisiti dall'ufficio in data 13.10.90 e consegnati al CP.

Dall'esame della registrazione, la CIL rilevò come il FDR non avesse funzionato per tutto il tempo del volo ma, poco prima del termine dello spezzone di pellicola contenuto, lungo circa 5.57m, il meccanismo di trascinamento della pellicola si fosse inceppato, riprendendo a scorrere successivamente, dopo un tempo imprecisato di arresto.

La CIL ipotizzò che lo sblocco della pellicola fosse avvenuto a causa della trazione effettuata dai rocchetti dentati di trascinamento (come quelli delle macchine fotografiche) che, insieme allo sblocco, avrebbero determinato anche una trazione asimmetrica sulla pellicola, determinandone la rotazione all'interno della guida di scorrimento fino allo sgancio finale dello spezzone. Tale sequenza di eventi sarebbe stata dedotta dalla CIL dall'esame dell'ultima parte della pellicola, riportata in fig.8 (fig.III-2 di perizia), nella quale è visibile l'interruzione della traccia (punto A) e la successiva ripresa in forma distorta.

Il CP acquisì il negativo della pellicola dalla documentazione depositata presso l'Ufficio e rilevò come la parte terminale di esso non corrispondesse a quella del negativo esaminato dalla CIL. Infatti in esso mancava la parte terminale corrispondente all'ipotizzato inceppamento e successiva ripresa in condizioni di trascinamento disassato, come visibile nella predetta fig.8, nella quale è riportata anche l'ultima parte dello spezzone in possesso del CP.

Il CP ha anche effettuato una critica all'ipotesi di inceppamento ed alla successiva modalità di ripresa formulata dalla CIL. Tale critica è stata basata sul fatto che durante la visita al centro operativo di Dresda, si è avuto modo di esaminare in dettaglio i FDR montati sui MiG23, portandone anche uno in Italia, identico a quello montato sul MiG incidentato, depositato presso l'Ufficio.

Durante le operazioni peritali del 29.05.92 tale FDR fu smontato e fu rilevato come il trascinamento della pellicola non avvenisse attraverso rocchetti dentati come ipotizzato dalla CIL ma attraverso rulli ad attrito (infatti le pellicole originali montate sui FDR operativi non hanno i fori di trascinamento come le normali pellicole fotografiche, pur avendone la stessa larghezza) e come per essa fosse impossibile ruotare nel piano di scorrimento, per effetto di guide che impediscono tale possibilità. Il CP ha quindi rilevato come l'ipotesi della CIL non avesse alcun sostegno tecnico. Prelevato il negativo della pellicola, il CP ne fece una copia a contatto e, sulla base di essa, dopo averne verificata l'esatta corrispondenza all'originale, procedette alla decodifica dei dati registrati.

13. La decodifica dei dati.

La decodifica dei dati è stata una operazione molto delicata, dettagliatamente descritta in perizia, che ha dato origine ad innumerevoli contestazioni da parte dei CPI.

Il CP ha effettuato la decodifica con la massima precisione, utilizzando il diagramma di taratura fornito ed utilizzato dalla CIL, e, per la misura delle distanze delle tracce dalla linea di zero, utilizzando un sistema di ingrandimento da tavolo ed un compasso di precisione. Inoltre le letture sono state fatte separatamente da due membri del collegio e sono stati poi confrontati i risultati finali. Nel caso di scostamenti eccessivi delle letture, è stata fatta una analisi accurata delle cause, eliminando così ogni errore accidentale dovuto a errate letture, confusione di tracce, ed altro. I risultati di questa decodifica sono stati riportati nella fig.II-9 di perizia nella quale possono leggersi i valori di quota, velocità, numero di giri del motore e numero di Mach di volo per tutta la durata della registrazione, pari a 76min e 50sec dal decollo.

La lettura maggiormente contestata dai CPI è stata quella della velocità di volo e, in particolare, quella rilevata nella parte di traiettoria dopo il punto S di fig.2 (punto di scomparsa del velivolo dai radar libici) a partire dal quale i valori di quota, velocità e numero di giri del motore rimangono costanti per tutto il resto del volo. In questa fase di volo la CIL ha ammesso che la velocità di volo fosse corrispondente a $M=0.9-0.95$, i CPI l'hanno invece valutata corrispondente a $M=0.85$, mentre il CP ha rilevato dal FDR come essa fosse corrispondente a $M=0.69$ e, quindi, sensibilmente più bassa delle precedenti.

I motivi della accesa contestazione sono facilmente individuabili. Infatti, poiché risulta determinabile la quantità di carburante presente nel velivolo in corrispondenza del punto S (ed in questo non c'è sostanziale disaccordo fra CP e CPI), risulta anche determinabile il tempo di funzionamento del motore prima dello spegnimento per esaurimento del carburante stesso. È ovvio come la distanza percorsa in questo intervallo di tempo sia tanto maggiore quanto maggiore è la velocità di volo. Di conseguenza, con le velocità lette dal CP tale distanza sarebbe nettamente inferiore a quella tra il punto S ed il punto di ritrovamento del relitto (Castelsilano); con quelle ipotizzate dalla CIL le due distanze coinciderebbero, con quella letta dai CPI le due distanze non coinciderebbero ma sarebbero comunque tali da non portare ad escludere l'ipotesi di incidente formulata dalla CIL.

I CPI contestarono inizialmente le letture effettuate dal collegio d'Ufficio facendo osservare come il CP stesso fosse inesperto per tali tipi di valutazioni che, invece, richiedono l'opera di personale altamente specializzato.

Durante la rogatoria eseguita a Manching, il CP espose la propria metodologia di lettura del FDR ai tecnici presenti, particolarmente esperti

nella lettura dei FDR dei MiG23, ed illustrò loro i risultati ottenuti affinché ne effettuassero un controllo, utilizzando i loro metodi di decodificazione. La risposta dei tecnici, riportata nei documenti depositati presso l'Ufficio, fu che i valori ricavati dal CP erano corretti.

Tale giudizio fu confermato anche durante la successiva visita del CP al "Flugzeugwerft" di Dresda durante la quale furono anche compiute alcune letture di controllo, insieme ai tecnici tedeschi, utilizzando le apposite attrezzature disponibili presso il "Flugzeugwerft" stesso.

Caduto questo motivo di critica, i CPI attribuirono i predetti scostamenti fra i valori di velocità letti ad imprecisione di tracciatura del diagramma di taratura (effettuata dai tecnici AM) facendo osservare che il diagramma stesso non passava esattamente sopra i punti di taratura, presentando, contestualmente, un nuovo diagramma di taratura per la lettura della velocità da essi elaborato. Con questo nuovo diagramma, riportato in fig.9 (fig.III-10 di perizia), in corrispondenza della fase di volo dopo il predetto punto S, si possono leggere valori di velocità di circa 100km/h superiori a quelli leggibili nel diagramma tracciato dalla CIL.

Per controllare anche questa possibilità il CP ha rilevato i punti di taratura forniti dai libici e ne ha fatto l'interpolazione analitica, ricavando poi i valori di velocità direttamente dal polinomio interpolante. I valori ottenuti sono stati del tutto coincidenti con quelli deducibili dal diagramma a riprova della correttezza di tracciatura del diagramma stesso. Il CP ha fatto inoltre osservare come i CPI, nella loro rielaborazione del diagramma di taratura della velocità, abbiano spostato di circa 0.5mm (rispetto alla linea di zero) i punti di taratura in corrispondenza delle velocità mantenute dopo il punto S rispetto a quelli forniti dai libici ed abbiano poi fatto passare la curva di taratura sotto tali punti di ulteriori 0.5mm, ottenendo così uno spostamento totale di circa 1 mm rispetto allo zero, tale da determinare il predetto incremento di velocità. Hanno poi ampliato la scala delle velocità, deformando il diagramma in modo tale da rendere la lettura meno precisa.

Poiché i CPI non hanno fornito alcuna giustificazione tecnica in merito a tali modifiche del diagramma originario, il CP non ha ritenuto di poter accettare tale diagramma in sostituzione di quello utilizzato dalla CIL e basato esattamente sui punti di taratura forniti dalle Autorità libiche.

È da ritenersi pertanto giustificata la scelta del collegio d'Ufficio di procedere alla ricostruzione delle varie fasi di volo sulla base della sua decodifica dei dati effettuata con i diagrammi di taratura originari.

14. Analisi delle fasi di volo e ricostruzione della traiettoria di volo.

I dati registrati dal FDR e decodificati sono stati riportati dal CP nelle Tab.III-1 e III-2 di perizia, ricavate prendendo come riferimento le condizioni di vento CEPMMT e AM rispettivamente. Nelle predette tabelle, per ogni minuto di volo, sono stati riportati i valori di velocità, di quota e di distanza percorsa e, sulla base di essi, il CP ha effettuato l'analisi delle varie fasi di volo dal momento del decollo al momento del termine della registrazione avvenuto dopo 76min e 50sec dopo che il velivolo aveva percorso circa 582NM in condizioni di vento CEPMMT o 562NM, in condizioni di vento AM.

L'andamento del volo, come deducibile dai dati registrati dal FDR, è stato dettagliatamente descritto in perizia ed il CP ha evidenziato come il volo del MiG23 possa essere suddiviso in due differenti fasi.

La prima fase, compresa approssimativamente fra $t=0' \div 21'$, è caratterizzata da variazione dei parametri che indicano un volo "manovrato", con motore che ha sempre funzionato in condizioni di massima spinta e, per t compreso fra $5'30''$ e $11'40''$, con A/B (postbruciatore) inserito. La manovra più marcata, e cioè con maggiori variazioni di parametri, avviene per t compreso fra $15'$ e $16'$, quando il velivolo si trova poco prima del punto A, (fig.1). Tutto questo può ritenersi in accordo con quanto dichiarato dal gregario della formazione Nemer, riportato nella RCIL, e cioè che, in corrispondenza del punto A, il velivolo dal leader ha perso quota durante la manovra di virata, riportandosi poi alla quota iniziale di circa 12000m.

Il CP ha fatto osservare come nella RCIL sia stato affermato che tale perdita di quota fosse stata involontaria e che poteva ritenersi come il primo segnale che il pilota non fosse in perfette condizioni psicofisiche. L'analisi dettagliata di questa manovra, effettuata dal CP, ha consentito invece di osservare come questa manovra non sia stata una semplice perdita di quota, ma una virata a fattore di carico sostenuto, su traiettoria discendente. Le variazioni di fattore di carico durante la manovra e le variazioni di spinta del motore sono state congruenti con le varie fasi della manovra stessa e, pertanto, è condivisibile la conclusione del CP secondo cui tali caratteristiche starebbero ad indicare la presenza di un pilota attento e quindi non in accordo con l'ipotesi di manovra involontaria formulata nella RCIL.

La seconda fase di volo può ritenersi iniziare all'incirca al tempo $t=27'$, in corrispondenza del quale si ha un improvviso stabilizzarsi di tutti i parametri di volo che si mantengono costanti fino al termine della registrazione e, cioè, per i successivi $50'$ di volo. In particolare, non si nota alcuna attività di controllo effettuata attraverso lo stabilizzatore ed alcuna

sensibile variazione del fattore di carico. Questa particolarità è stata fatta osservare dal CP agli specialisti del Flugzeugwerft Dresden, i quali hanno convenuto che una tale assenza di visibili variazioni dei parametri possa ritenersi compatibile con condizioni di volo con autopilota inserito, ma non è usuale che si sia protratta per così lungo tempo tenendo anche conto che oltre i 10.000m di quota non dovrebbe essere operativo il controllo automatico di quota barometrica.

Sulla base dell'analisi delle fasi di volo l'elaborato peritale è passato poi a definire con maggiore precisione la traiettoria percorsa dal velivolo dal momento del decollo al momento dell'impatto.

La traiettoria è stata ricavata integrando i dati desumibili dal FDR (riportati nelle Tab.III-1 e III-2 ed in fig.III-9 di perizia) con le informazioni desumibili dalle comunicazioni B/T/B ed è stato riportato nelle fig.re 10 e 11 elaborate dal CP (Figg.III-13a, III-13b di perizia). Nella fig.10 è riportato un ingrandimento della traiettoria dal decollo fino al punto R di rientro del gregario, mentre nella fig.11 è riportata l'intera traiettoria nella ipotesi che essa si sia prolungata fino a raggiungere le coste italiane, tenendo conto delle condizioni di vento CEPMMT.

Sulla traiettoria percorsa dal velivolo fino all'ingresso in Mediterraneo, il CP ha individuato almeno 4 punti che il velivolo ha sicuramente sorvolato, indicati con FIX1÷FIX4 nella fig.10. Il FIX1 è stato posto dal CP in corrispondenza dell'istante di deselegazione dell'A/B avvenuta a distanza da punto di decollo dell'ordine di 85NM (Tab.III-1 e fig.III-9 di perizia). La distanza fra il FIX1 ed il punto A, indicato come FIX2, è stata stimata dell'ordine di 43NM e, cioè, di circa 130NM dal decollo. Dopo il FIX2, il velivolo ha virato a sinistra per 90° (com. B/T/B) dirigendo verso il punto B, che dista dal punto A circa 50NM. La sua distanza dal punto di decollo è stata quindi stimata dal CP in circa 180NM.

Poco prima del punto A, il velivolo ha effettuato la manovra individuata dal CP come una virata a fattore di carico sostenuto su traiettoria discendente, con raggio di curvatura dell'ordine di 2.2NM e variazione di azimut di circa 270°. Il CP ha stimato probabile che il raccordo fra il ramo di traiettoria orientato per 200° con quello orientato per 90°, sia avvenuto in modo diverso da quanto indicato nella fig.1 (RCIL) e, di conseguenza, anche nella fig.9, elaborata dal CP stesso e derivata dalla precedente. Poichè il punto A è stato comunque sorvolato (com.B/T/B), il CP ha ritenuto che anche un diverso tipo di raccordo fra i due rami della traiettoria, non possa avere avuto sensibili conseguenze sulle successive valutazioni e, pertanto, ha ritenuto accettabile quello indicato in fig.1 e riprodotto in fig.10.

Il velivolo ha poi raggiunto la zona del punto B effettuando una virata a sinistra con perdita di quota, per t compreso fra 21' e 22'. Il CP ha ritenuto accettabile l'ipotesi di traiettoria fino a questo punto ricostruita, tenendo conto che il gregario della formazione Nemer ha riferito che la formazione stessa è rimasta nel tratto BC per circa 5'40" (RCIL). Tale tempo è in accordo con la ricostruzione effettuata dalla quale si deduce che il punto A (130NM dal decollo) è stato sorvolato nell'intorno di t=16' ed il punto B (180NM dal decollo), nell'intorno di t=22'.

Dopo la virata sul punto B, il velivolo ha diretto verso i FIX3 e FIX4 individuati attraverso le comunicazioni B/T/B. Poichè, dopo il punto B, il velivolo ha seguito una rotta di 330° e, successivamente, una rotta di 360° (com.B/T/B), in fig.9 il CP ha riportato una plausibile traiettoria che il velivolo può aver percorso, passando sopra i punti B, FIX3, FIX4. Sulla base dello schema assunto, il FIX4 sarebbe compreso fra 210 e 220NM dal decollo e, di conseguenza, sarebbe stato sorvolato dal velivolo ad un tempo t compreso fra 26' e 27' dal decollo e, cioè, circa 5'÷6' dopo il sorvolo del punto B, in accordo anche in questo caso, con quanto ipotizzato nella RCIL.

Dalla fig.10 emerge che il velivolo, secondo lo schema proposto dal CP, non avrebbe sorvolato il punto C, ma sarebbe passato ad Ovest di esso, spostato di circa 10NM.

Dopo il sorvolo del FIX4, e cioè per t>27', sarebbe iniziata la fase di volo controllato automaticamente che avrebbe portato il velivolo fino al punto S, in corrispondenza del quale i radar libici ne avrebbero persa la traccia. In fig.10 il CP ha riportato, su questo ramo della traiettoria, le posizioni del punto R di rientro del gregario (32NM da Benina) e del predetto punto S (160NM da Benina). Durante il tratto di volo controllato automaticamente, il velivolo avrebbe mantenuto un angolo di prua di 330°, come riportato negli Allegati S1 (...but he kept on flying at heading 330° at 12000m...), S2 (...wich continue flying on heading 330°...) ed S3 (He steered 310° and then 330° heading...) della RCIL.

Il CP ha rilevato come la rotta di 334° rilevata dal radar e riportata nella fig.11 nel tratto fino ad S, sia congruente con una componente di vento al traverso di circa 30kts, in accordo alle condizioni medie di vento presenti lungo il tratto stesso (CEPMMT e AM).

Poichè alla base della ricostruzione dell'incidente effettuata dalla CIL c'è stata l'ipotesi che il velivolo, dopo il punto C (alias FIX4), sia sempre rimasto sotto controllo automatico, il CP ha ritenuto ragionevole ipotizzare che l'angolo di prua di 330° sia rimasto costante, almeno fino al punto di flame-out e, di conseguenza, essendoci dopo il punto S un incremento di componente laterale di vento rispetto al valore compensato di circa 30kts, la

traiettoria si sia spostata verso Est, di quantità proporzionali all'incremento della componente laterale di vento stessa.

Sulla base dell'ipotesi che il volo dopo il punto S si sia svolto a TAS (velocità vera rispetto all'aria) costante, nella fig.11 il CP ha tracciato la plausibile rotta che il velivolo avrebbe dovuto percorrere fino alle coste italiane, nella ipotesi di prua 330°, velocità vera rispetto all'aria (TAS) 403kts (746km/h), condizioni di vento CEPMMT con componente laterale in aumento.

Nella figura si può osservare come, secondo le predette ipotesi, il raggiungimento delle coste italiane da parte del velivolo sarebbe dovuto avvenire in corrispondenza di una zona spostata sensibilmente ad Ovest rispetto alla zona di ritrovamento del relitto del velivolo stesso, rendendo così critica l'ipotesi di incidente formulata dalla CIL.

La maggiore differenza fra quanto esposto nella RCIL e quanto rilevato dal CP, è relativa ai valori di velocità mantenuti dal velivolo nella tratta di volo dopo il punto S.

La Commissione italo-libica ha infatti dichiarato che la velocità di volo nella tratta in esame è stata di circa $M=0.9$, pari ad una velocità calibrata di circa 540km/h, (TAS=955km/h) mentre il CP ha rilevato una velocità dell'ordine di $M=0.7\div 0.8$, pari ad una velocità calibrata di circa 410÷480km/h (TAS=740÷850km/h) nel tratto compreso fra il FIX4 ed il punto S, e dell'ordine di $M=0.69$, pari ad una velocità calibrata di circa 390km/h (732km/h), per il rimanente percorso, fino al termine della registrazione dell'FDR.

La velocità calibrata è quella registrata dal FDR. Attraverso opportuno procedimento che tiene conto della densità dell'aria alle varie quote e dei fenomeni di compressibilità è possibile passare alla velocità vera del velivolo rispetto all'aria (TAS). Per ottenere la velocità rispetto alla terra (Ground Speed) occorre poi considerare l'effetto del vento.

Il CP riporta inoltre che valutazioni dello stesso ordine di quelle effettuate dalla CIL si trovano sia nella documentazione presentata dai CPI, i quali hanno rilevato, nella fase di volo considerata, velocità dell'ordine di $M=0.85$, sia in documentazione depositata dallo SMA presso l'Ufficio, nella quale sono indicate velocità dell'ordine di $M=0.9\div 0.95$ nel tratto compreso fra il punto B e la fine della registrazione.

A questo proposito, il CP ha fatto osservare che per le fasi di volo precedenti a quella in esame, ed in particolare per quelle fino al punto B, non è stata rilevata una tale differenza nelle valutazioni della velocità in quanto esiste un buon accordo fra le valutazioni del CP e quelle effettuate

nei citati documenti per quanto riguarda le lunghezze dei predetti rami della traiettoria ed i relativi tempi di percorrenza.

Il CP ha riportato come esempio che nella RCIL si rileva che il tratto compreso fra la verticale di Haminis ed il punto A, lungo circa 80NM, è stato percorso nel tempo di 8'30", coincidente con quello valutato dal CP stesso. Inoltre, il tratto A÷B di circa 50NM è stato percorso, secondo la RCIL, in circa 5'40" ed in circa 6' secondo i dati del CP. Infine, nel predetto documento SMA, si rileva che dopo circa 22' di volo il velivolo avrebbe percorso circa 195NM mentre dai dati ricavati dal CP si rileva che, allo stesso istante, il velivolo avrebbe percorso circa 180NM.

La non sostanziale differenza fra questi valori di NM percorse è stata attribuita al fatto che in perizia sono state considerate anche le componenti di vento contrario che hanno agito lungo la tratta fino al punto A mentre, nei documenti citati, si tiene conto delle componenti di vento solo nel tratto di traiettoria lungo il quale esse hanno spirato di poppa al velivolo.

Considerando queste fasi di volo, per le quali esiste il predetto sufficiente accordo fra le letture di velocità, il CP ha fatto osservare come, sulla registrazione dell'FDR, le tracce della velocità corrispondenti a valori dell'ordine dei 500km/h, siano sensibilmente più basse, rispetto alla linea di riferimento, delle tracce della velocità registrate dopo il FIX4 ed il punto S. Conseguentemente anche la traccia che indica la deflessione delle superfici orizzontali di coda si sposta verso il basso rispetto alle fasi precedenti, indicando una rotazione nel senso "a cabrare", congruente con una riduzione di velocità.

È pertanto condivisibile la deduzione del CP che la velocità calibrata dopo il FIX4 debba essersi stabilizzata a valori mediamente più bassi rispetto ai precedenti valori di 500km/h, ritenendo così giustificate le letture di velocità dell'ordine dei 400km/h.

Come ulteriore controllo sulla validità della predetta lettura di velocità nel tratto di volo successivo al punto S, il CP ha fatto anche controlli di natura teorica, basati sulla particolarità che la fase di volo è stata caratterizzata da velocità e quota costanti e, cioè, da resistenza aerodinamica eguale alla spinta fornita dal motore.

Utilizzando le caratteristiche aeromeccaniche del velivolo e le caratteristiche tecniche del motore, con la metodologia ampiamente esposta in perizia, il CP ha potuto verificare che il predetto equilibrio, alla quota di 12.000m, può sussistere sia alla predetta velocità calibrata di circa 400km/h ($M=0.69$) sia a velocità superiori, pari a circa $M=0.9$.

Per quanto riguarda questo secondo campo di velocità, il CP ha fatto osservare che esso si sarebbe dovuto svolgere in regime transonico il quale,

alla quota di 12km, può ritenersi iniziare per $M=0.8$ e che, come riportato sul Manuale di Volo, in queste condizioni, il sistema di controllo automatico non avrebbe effettuato la stabilizzazione della quota barometrica che, invece, era operativa, come rilevabile dall'FDR e come riportato nella RCIL.

Se n'è quindi dedotto quindi che la velocità di volo dopo il FIX4 doveva necessariamente appartenere al campo subsonico sia per rendere operativo il sistema di controllo automatico di quota sia, e soprattutto, per le considerazioni in precedenza riportate, ritenendo di conseguenza valido il valore di velocità calibrata di 400km/h pari a $M=0.69$ (TAS=732km/h).

Come ultima osservazione il collegio ha riportato che le predette condizioni di equilibrio sono verificate solo se si prendono come riferimento le caratteristiche del motore Toumansky R-27 e non quelle del Toumansky R-29, restando così giustificata la sua propensione a ritenere che il MiG23 incidentato fosse propulso da questo tipo di motore.

A questo punto, effettuate tutte le predette analisi e ricostruita la possibile traiettoria che il velivolo potrebbe aver percorso fino alle coste italiane, se le sue caratteristiche di autonomia lo avessero permesso (fig.11), il CP ha proceduto a determinare su questa traiettoria il possibile punto di spegnimento del motore per esaurimento carburante ed il conseguente possibile punto di impatto.

15. Determinazione dei punti di possibile spegnimento del motore e di possibile impatto.

Ricostruite le fasi di volo e la traiettoria che il velivolo avrebbe dovuto percorrere, il CP ha potuto determinare la quantità di carburante presente nei serbatoi in corrispondenza del punto S. La valutazione è stata effettuata suddividendo il volo in opportune tratte e, per ognuna di esse, sono stati rilevati i valori di spinta media erogata dal motore, i valori del consumo specifico (consumo di carburante in kg per ogni kg di spinta erogata dal motore) e, di conseguenza, del consumo medio nella tratta considerata. Con tale metodologia, in dettaglio descritta in perizia, il CP ha ricavato la Tab.III-4 di perizia stessa, dalla quale risulta come il consumo di carburante fino al punto S sia stato dell'ordine di 3438kg.

Poichè all'inizio della missione erano presenti nei serbatoi del velivolo 4160kg di carburante (documento presentato dai libici), ne risulta

che al punto S era presente una quantità residua di circa 720kg. S'è fatto inoltre notare come dal Manuale di Volo del MiG23 risulti che al di sotto di 480kg di carburante residuo non sia più garantito il regolare funzionamento del motore, potendosi ad ogni istante verificare il suo spegnimento per irregolarità di alimentazione. Non potendosi prevedere il momento del verificarsi di questo evento, il CP, per favorire al massimo l'autonomia del velivolo ottenendo così risultati conservativi, ha ipotizzato che il flame-out del motore possa essersi verificato al completo esaurimento del carburante, ad esclusione di circa 80kg che sicuramente rimangono intrappolati nel sistema di alimentazione, come affermato anche dai tecnici di Dresda.

Il calcolo dell'autonomia del velivolo è stata pertanto effettuato dal CP sulla base di una quantità residua di carburante al punto S di circa 640kg. Per tale calcolo è importante la valutazione del consumo specifico del motore che dipende dalle caratteristiche del motore stesso e varia con la quota e la velocità di volo. Noto dalla documentazione disponibile il consumo specifico a quota zero e velocità zero (punto fisso), il CP ne ha valutata la variazione con le condizioni di volo incontrate dal velivolo con la metodologia ampiamente descritta in perizia.

Come già in precedenza evidenziato, Casarosa e gli altri hanno effettuato le loro valutazioni ipotizzando che sul velivolo fosse montato un motore Toumansky R-27, ma hanno poi osservato che se vi fosse stato anche un R-29, non si sarebbero avute sostanziali modifiche nei risultati in quanto i due motori hanno consumi specifici a punto fisso del tutto equivalenti (Cap.II-4 di perizia). A riprova di questo, hanno fatto osservare come in corrispondenza di particolari punti della traiettoria, quali il punto B ed il punto di rientro del gregario R, esista sostanziale accordo sulla quantità di carburante residua nel velivolo calcolata dei periti d'ufficio con quella riportata nei diversi documenti depositati dai CPI presso l'ufficio e calcolata facendo riferimento a differenti tipi di motore ma, tutti, di caratteristiche simili. Inoltre, per controllare il livello di precisione delle valutazioni che hanno portato a determinare la predetta quantità di carburante residua, hanno sempre effettuato una nutrita serie di controlli incrociati, ampiamente discussi in perizia, fra i risultati di esse e quanto riportato in documentazioni che i CPI e lo SMA via via depositavano presso l'Ufficio, ottenendo sempre positivi riscontri.

Tenendo conto della quantità di 640kg di carburante residua al punto S, il CP, con i metodi esposti in perizia, ha effettuato il calcolo di autonomia residua del velivolo pervenendo al risultato che lo spegnimento del motore avrebbe potuto verificarsi ad una distanza di circa 170NM dal punto S

stesso, nella ipotesi di volo a quota costante di 12.000m e di velocità costante pari a $M=0.69$ (circa 400km/h).

Poichè il punto S dista circa 440NM dal punto di decollo, il punto di spegnimento del motore si sarebbe verificato dopo circa 610NM dal decollo, in corrispondenza del punto F00 indicato in fig.12 (fig.III-17 di perizia). A partire da questo punto, per determinare il successivo punto di impatto con la superficie del mare, il CP ha ipotizzato che il velivolo abbia effettuato una planata di circa 40NM, mantenendo pressochè inalterato l'assetto e la direzione di volo corrispondenti al punto di flame-out, impattando quindi in corrispondenza del punto I della predetta figura, posto a circa 650NM dal punto di decollo.

Nella figura il CP ha riportato anche la traccia radar LJ054 che, come sarà di seguito riportato, sembra essere quella che maggiormente potrebbe avvicinarsi alle caratteristiche di rotta che il MiG avrebbe dovuto seguire durante il suo avvicinamento alle coste italiane ed ha osservato come le posizioni dei punti di flame-out e di impatto calcolate differiscano sensibilmente in distanza ed azimut da quelle ipotizzate nella RCIL.

Il punto I della figura è stato valutato prendendo come riferimento le condizioni di vento fornite dai CPI e calcolate dal CEPMMT nonché le velocità di volo determinate dal FDR utilizzando il diagramma di taratura elaborato dai membri tecnici della CIL sulla base dei punti forniti dai libici.

Successivamente il CP ha valutato la variazione di questo punto prendendo come riferimento i dati meteorologici misurati dal servizio meteorologico AM il giorno dell'incidente e le velocità di volo quali potrebbero valutarsi utilizzando il diagramma di taratura elaborato dai CPI, ottenendo così i punti I₂, I₃, I₄ della già citata fig.6 (fig.III-19 di perizia) nella quale si ha quindi:

I₁ - Possibile area di impatto determinata prendendo come riferimento le condizioni meteorologiche CEPMMT ed il diagramma di taratura delle velocità fornito dalle Autorità libiche.

I₂ - Come sopra, ma prendendo come riferimento il diagramma di taratura elaborato dai CPI.

I₃ - Possibile area di impatto determinata prendendo come riferimento le condizioni meteorologiche AM ed il diagramma di taratura delle velocità fornito dalle Autorità libiche.

I₄ - Come sopra, ma prendendo come riferimento il diagramma di taratura elaborato dai CPI.

Risulta condivisibile la conclusione formulata dal collegio peritale che, fra questi punti, ha ritenuto come più probabile il punto I₃ in quanto

ricavato in base alle condizioni meteorologiche effettivamente presenti nelle ore dell'incidente e nella zona interessata dal volo e non quelle determinate teoricamente in tempi recenti sulla base delle condizioni medie del giorno dell'incidente sull'intera area del Mediterraneo (CEPMMT).

Risulta anche condivisibile l'ulteriore osservazione che tutte le aree di impatto si trovino a sensibile distanza dal punto di ritrovamento del relitto e come non esista correlazione fra traiettoria e presunta traccia LJ054 del MiG23 rilevata dalla Difesa Aerea.

Questo secondo aspetto è stato in dettaglio esaminato nella successiva quarta parte della perizia.

16. Parte IV –Analisi delle rilevazioni radar.

In questa parte della perizia sono analizzate le rilevazioni radar effettuate dalla Difesa Aerea (DA) nel giorno del ritrovamento del MiG23 per ricercare una possibile conferma oggettiva della caduta dell'aereo il 18 luglio 80 e verificare, dalla presenza di una eventuale traccia radar, le ipotesi di traiettoria e di missione formulate dalla CIL e, ufficialmente, dall'AM nel corso degli anni successivi all'incidente.

Il CP ha evidenziato come il compito si sia dimostrato subito complesso a causa della scarsità dei documenti disponibili, essendo andata distrutta la maggior parte della documentazione ufficiale a causa del lungo tempo trascorso. I pochi elementi che si sono potuti raccogliere hanno consentito tuttavia di pervenire a conclusioni che hanno dato almeno una parziale risposta alle due questioni precedenti.

Il CP ha potuto effettuare la lettura dei tabulati radar disponibili utilizzando sia le informazioni fornite da ufficiali dell'AM attraverso deposizioni rese davanti all'Ufficio, sia quelle derivate dalle numerose discussioni con i CPI durante le operazioni peritali.

Prima di passare alla lettura ed all'interpretazione dei tabulati radar, il CP ha premesso una sintetica descrizione del sistema di Difesa Aerea (DA) nazionale, osservando come essa abbia il compito primario di sorvegliare lo spazio aereo italiano con lo scopo specifico di difesa del territorio nazionale, e quindi di individuare e neutralizzare eventuali minacce aeree. Descrizione che coincide con altre formulate nel corso del presente provvedimento e che comunque è utile riportare per la sua completezza.

La sorveglianza dello spazio aereo comporta un'ampia gamma di attività che il CP ha così sintetizzato:

- a) - l'avvistamento/inizializzazione, consistente nella scoperta di un eco radar relativo ad un velivolo e alla sua rappresentazione grafica con i relativi dati significativi (posizione, quota, velocità, rotta, codice IFF, ecc.);
- b) - il tracciamento, operazione mediante la quale la posizione della traccia avvistata viene aggiornata a mano a mano che la stessa si sposta nello spazio;
- c) - la misura di quota, operazione effettuata con specifico apparato radar (quotometro) che consente di individuare la quota dell'oggetto avvistato;
- d) - il riporto "cross-tell", consistente nello scambio di informazioni fra unità di DA, riferito essenzialmente ai dati di avvistamento, tracciamento e identificazione;
- e) - l'identificazione, che si effettua, preminentemente, attraverso la correlazione fra i dati riportati nei piani di volo relativi ai velivoli che operano nella zona interessata e quelli (posizione, direzione, velocità e quota) concernenti le tracce rivelate. L'identificazione dei velivoli militari, può essere effettuata anche mediante il controllo del codice IFF (risponditore di bordo). Qualora non sia possibile correlare i piani di volo disponibili con gli avvistamenti, o non vi sia un adeguato codice di risposta IFF, la traccia viene classificata sconosciuta (unknown). In tal caso, per procedere alla sua identificazione a vista, vengono impiegati i velivoli intercettori di allarme, qualora la traccia assuma aspetti di pericolosità ai fini della salvaguardia della sovranità dello spazio aereo nazionale.

L'organizzazione operativa della difesa aerea italiana, come già s'è visto, è da tempo integrata in quella della NATO e basata sui Centri operativi di settore (SOC, Sector Operating Center) organicamente e fisicamente inseriti nel comando operativo di regione (ROC, Regional Operating Center), sui centri radar principali (CRC, Control and Report Center, Master), sui centri radar e posti di riporto (CRC, RP, Report Center) e, infine, sulle unità velivoli intercettori e missili teleguidati aria-aria.

Il sistema di DA può operare in modo automatizzato o fonetico-manuale. Il sistema automatizzato (Nadge) consente, di rappresentare/aggiornare la situazione aerea in tempo reale, permette la registrazione automatica su nastro della suddetta situazione, fornisce, mediante l'elaborazione automatica dei dati e la loro rappresentazione visiva, adeguata assistenza alla guida degli intercettori pilotati. Il sistema fonetico-manuale, invece, comporta una serie di operazioni manuali in fase di scoperta, visualizzazione, tracciamento e registrazione delle tracce, risultando così fortemente penalizzato in termini di accuratezza e tempestività.

Il CP ha evidenziato come con entrambi i sistemi sopracitati l'identificazione delle tracce, qualora non avvenga mediante il controllo del codice IFF, sia effettuata dagli operatori (IO, Identification Operator), che confrontano i parametri della traccia con i piani di volo disponibili.

All'epoca dell'incidente, il CRC Master di Licola, il CRC di Siracusa e il RP di Pescara operavano ancora in fonetico-manuale, mentre il CRC di Otranto assolveva la funzione di sorveglianza in automatico e quella di controllo dei velivoli intercettori in fonetico-manuale; tutti i rimanenti centri radar (precisamente quello di Marsala e di Jacotenente) operavano in automatizzato.

Il CP ha evidenziato anche come i CRC non master e i RP avessero ridotte autonomie operative, soprattutto per alcune funzioni, per le quali dovevano fare riferimento al sito CRC master dal quale gerarchicamente erano dipendenti.

I diversi siti radar avevano all'epoca nella denominazione dell'Aeronautica Militare la sigla CRAM (Centro Radar dell'Aeronautica Militare) preceduta da un numero d'ordine che ne individuava la posizione geografica. Essi venivano anche contraddistinti con nominativi di fantasia.

Per quanto riguarda la protezione dell'Italia meridionale, regione che dovrebbe essere stata interessata dal volo del MiG23, essa era demandata sostanzialmente ai due siti radar di Otranto (32° CRAM detto "Volpe") e di Siracusa (34° CRAM detto "Campo").

Dall'esame dei diagrammi di copertura dei radar installati nei siti radar di Otranto e Siracusa il CP ha potuto individuare le distanze di avvistamento di velivoli militari tipici (area equivalente radar di $2m^2$), a diverse quote di avvicinamento. Da tale analisi il CP ha osservato che, a parte eventuali mascheramenti orografici, l'area del punto di impatto del velivolo in esame è in piena visibilità del radar di Otranto, mentre il radar di Siracusa potrebbe essere stato interessato solo ai limiti di portata da una eventuale traccia ad una latitudine di circa 37°.

Essendo il 32° CRAM di Otranto slave di Jacotenente, qualsiasi decisione operativa doveva essere presa da Jacotenente stesso; in altre parole Otranto funzionava come centro di rilevazione e riporto dati per Jacotenente, il quale era in ultima analisi responsabile di qualsiasi azione operativa dovesse essere effettuata sulle tracce rivelate da Otranto. Così come già s'è scritto nella parte relativa ai siti.

Le tracce rivelate da Otranto venivano automaticamente registrate dal calcolatore del centro e potevano successivamente essere rese disponibili su supporto cartaceo con opportuni programmi di lettura.

Dalle registrazioni effettuate si possono ottenere - le procedure sono ancora essenzialmente in atto - due tipi diversi di dati: un elenco di informazioni relative alle tracce avvistate dal sito (Track History Recording) ed un elenco di informazioni relative a tutte le sequenze di azioni che sono state intraprese dagli operatori sulle consolle del sito.

I dati registrati venivano inoltre trasmessi automaticamente ai siti limitrofi, per i quali potevano essere di interesse, in cross-tell. Questo serviva sia a non perdere una traccia che usciva dalla zona di competenza di un centro radar, sia a informare centri limitrofi della situazione di eventuale allarme che si fosse venuta a creare nel sito, in modo che tutto il sistema di difesa avesse una visibilità totale dei potenziali pericoli.

Per seguire l'evoluzione di una specifica traccia, vengono effettuate le operazioni di inizializzazione, identificazione, tracciamento, cancellazione.

L'inizializzazione corrisponde alla dichiarazione di "presenza di una traccia" e può essere automatica o manuale, creata, quest'ultima, per quelle zone a copertura radar che presentano particolari problemi per quanto riguarda disturbi elettromagnetici, propagazione anomala, ritorni da particolari oggetti, intenso traffico civile.

L'inizializzazione automatica è effettuata automaticamente dal sistema. Quando viene ricevuto un plot dal video-estrattore del radar che non correla con nessuna traccia esistente nel sistema, questo viene tenuto in memoria per tentare una correlazione con un plot successivo. Quando due plot hanno correlato fra di loro si ha una "traccia tentativo" che non viene visualizzata all'operatore, ma che rimane interna al sistema. Qualora plot successivi correlino con la "traccia tentativo" in un tempo massimo che va da 5 a 7 giri d'antenna si ha l'inizializzazione di una "traccia sistema", che viene visualizzata sullo schermo dell'operatore e che a tutti gli effetti rappresenta un bersaglio aereo.

L'inizializzazione manuale è effettuata dall'operatore ed avviene in conseguenza di due azioni corrispondenti all'azionamento di due pulsanti sulla consolle; "new track" e "position update". Con una "ball tab" l'operatore si posiziona in un punto dello schermo e con l'attivazione di un tasto "new track" fornisce al computer le coordinate iniziali della traccia in via di inizializzazione. Con un successivo posizionamento della "ball tab" e con l'attivazione del tasto "position update" si forniscono al computer le coordinate aggiornate della traiettoria. A questo punto l'operazione di inizializzazione manuale è completa ed è quindi presente nel sistema una traccia con qualifica manuale, visibile sul display e registrabile.

Ad una traccia inizializzata, e quindi presente nel sistema, viene assegnato automaticamente un codice di classificazione formata da due

lettere e tre cifre ottali. Le due lettere sono caratteristiche del sito radar che ha fatto l'inizializzazione e, per il caso in esame, sono: AJ (sigla caratteristica del CRC di Marsala), AM (sigla caratteristica del CRC di Siracusa), LA (sigla caratteristica del CRC di Otranto, slave di Jacotenente), LJ (sigla caratteristica del CRC di Jacotenente).

Se la traccia è stata inizializzata manualmente le prime due lettere sono AA. Non è vero il viceversa, in quanto la sigla AA viene assegnata anche in altri casi, peraltro molto particolari (tracce che nascono in emergenza, tracce inizializzate al di fuori della zona di competenza del sito), che non hanno interesse per il caso in esame.

Una traccia inizializzata può avere la qualifica manuale o automatica. Tale qualifica può essere cambiata dall'operatore con un opportuno comando della consolle. Una traccia inizializzata manualmente o in automatico nasce con la qualifica corrispondente al modo di inizializzazione. La qualifica manuale o automatica ha importanza per la successiva fase di tracciamento.

La procedura di identificazione di una traccia corrisponde alla assegnazione di un codice che è legato alla potenziale minaccia del bersaglio che ha provocato la traccia. Tale procedura riveste un ruolo essenziale nel sistema di difesa aerea, rappresentandone nel contempo l'aspetto più critico. È infatti sulla base della identificazione effettuata che saranno decise ed intraprese le azioni sulla traccia, ai fini di garantire la difesa del territorio nazionale.

I codici identificativi di una traccia sono:

- | | | |
|-------|----------|---|
| 40 | pending | traccia in attesa di identificazione; |
| 42 | unknown | traccia sconosciuta; |
| 46 | friendly | traccia amica; |
| 76,56 | zombie | traccia non NATO (allocata, cioè su cui sono in corso azioni tattiche, o non allocata); |
| 65 | kilo | traccia con personalità (VIP) a bordo; |
| 64 | | traccia di un intercettore assegnato; |

L'identificazione di una traccia viene effettuata da un operatore specifico presso il sito radar (IO, Identification Operator). Essa è eseguita di norma in base ai piani di volo noti all'IO, oppure alla risposta IFF del transponder di bordo. Qualora questi dati non siano disponibili, oppure non correlino con la traccia sotto identificazione, vengono prese in considerazione tutte le ulteriori informazioni disponibili, come posizione e traiettoria della traccia, informazioni foniche, ed altre.

Caratteristica essenziale della operazione di identificazione è che essa deve essere certa, cioè basata su elementi ritenuti certi dall'IO. Qualora non

vi fossero elementi sufficienti per poter dare una classificazione certa della traccia, questa viene classificata “unknown” (sconosciuta), ed in questo caso si procede normalmente ad una classificazione a vista, facendo alzare in volo gli intercettori.

La procedura di tracciamento consente di seguire l’evoluzione temporale di una traccia di sistema. La modalità di tracciamento può essere manuale o automatica, a secondo della qualifica della traccia stessa.

Nella modalità di tracciamento manuale è l’operatore che fornisce al computer i dati aggiornati relativi alla traiettoria sotto tracciamento. L’operatore posiziona la “ball tab” sulla nuova posizione e mediante il tasto “position update” fornisce i nuovi dati di posizione al computer che provvede così ad aggiornare e tracciare la traccia. Questa modalità di tracciamento è usata tutte le volte che l’eco radar è troppo debole per consentire una rivelazione automatica, e comunque quando il tracciamento automatico presenta difficoltà

Nella modalità di tracciamento automatico è invece il calcolatore che aggiorna automaticamente i dati della traiettoria, estrapolando il dato futuro di posizione sulla base dei punti precedenti. Se il ritorno radar cade all’interno di una finestra di correlazione determinata dal sistema (un cerchio centrato sul punto previsto e di raggio opportuno), allora la traccia viene aggiornata con i dati relativi all’eco radar, altrimenti il sistema ritiene valida l’extrapolazione fatta ed attende il prossimo ritorno radar per tentare una nuova correlazione. In quest’ultimo caso il dato estrapolato viene considerato di qualità più bassa, in quanto non validato da un eco radar rivelato dal sistema e si continua fino a che non si ottiene una correlazione valida.

È possibile il passaggio da tracciamento manuale ad automatico e viceversa tramite un opportuno comando sulla console. Il passaggio da automatico a manuale si ha di norma in tutte quelle situazioni che non permettono al computer di tracciare in automatico in modo soddisfacente. Tale operazione viene effettuata per tutte le tracce con una scala di priorità che dipende dalla classificazione della traccia. In questa scala l’ultimo gradino è relativo alla traccia classificata friendly.

Durante l’operazione di tracciamento viene continuamente aggiornato un parametro detto qualità della traccia, che tiene conto delle correlazioni fra punto previsto dal sistema ed eco rivelato dal radar. Il massimo valore del parametro qualità è pari a 7, corrispondente alla presenza di un eco radar correlante con la traccia in questione. Tutte le volte che non si ha correlazione il valore del parametro qualità viene diminuito di una unità, per cui ad esempio qualità = 5 significa che per due giri d’antenna non si è avuta

correlazione fra un eco radar e la traccia; alla prima correlazione utile il valore del parametro qualità viene automaticamente riportato a 7. È da notare che nel tracciamento manuale l'operazione di aggiornamento della traccia ("track update") è interpretata dal sistema come dovuta ad una eco vera, per cui il valore del parametro qualità viene automaticamente riportato a 7.

L'operazione di cancellazione di una traccia corrisponde alla cancellazione della stessa dalla memoria del computer. Tale cancellazione viene fatta quando il valore del parametro qualità diventa troppo basso, il che corrisponde ad un elevato numero di giri d'antenna in cui non si ha aggiornamento manuale, oppure in cui l'eco del bersaglio non viene correlato alla traccia, nel tracciamento automatico. In sostanza un basso valore del parametro qualità indica scarsa attendibilità dei dati relativi alla traccia (quali ad esempio posizione, velocità, ecc.) e quindi scarsa attendibilità della traccia stessa.

Quando il valore di qualità scende a 2 si accende automaticamente sulla consolle di pertinenza la segnalazione luminosa di low quality. Quando il parametro qualità arriva a 0 la modalità di tracciamento diventa in ogni caso manuale, la traccia viene passata in carico alla consolle del TPO (Track Production Officer), sulla cui consolle viene segnalato l'evento con la segnalazione luminosa lost track. e la traccia con classificazione friendly (codice 46) viene automaticamente cancellata dal sistema al successivo passaggio dell'antenna per il Nord.

I siti CRC che operano in modo automatico registrano tutto su nastro magnetico. Con opportuni programmi di lettura (riduzione dei dati) dai nastri registrati è possibile ricavare due tipi diversi di tabulati (altri tabulati pure ricavabili dai nastri non danno informazioni aggiuntive): il tabulato THR (Tracking History Recording) e il tabulato CDR (Consolle Data Recording).

Il tabulato THR, di particolare interesse per le analisi effettuate dal CP, si presenta come una sequenza di righe di stampa, nelle quali per ogni colonna sono riportate le informazioni relative a ciascuna traccia presente nel sistema, ampiamente descritte e commentate in perizia.

17. Gli avvistamenti radar.

Al fine di trovare un possibile riscontro alle ipotesi di traiettoria formulata dalla CIL, il CP ha proceduto ad un esame dettagliato delle rivelazioni radar effettuate dalla DA nazionale il giorno 18.07.80, facendo

osservare come l'unica documentazione disponibile siano stati due tabulati relativi alla traccia LJ054 (doc.25 di perizia), avvistata dal sito radar di Otranto (il tabulato THR o Track History Recording e il tabulato ATM o Automatic Track Mapping) ed un tabulato del tipo THR, relativo alle tracce registrate dal sito di Marsala, dalle ore 07.00Z alle ore 09.24Z circa.

Il CP ha sottolineato come l'esame dei tracciati radar risulti estremamente importante, in quanto un aereo militare che penetra in territorio italiano volando ad una quota di 12.000m, come ipotizzato dalla CIL per il MiG23, deve necessariamente essere avvistato dai radar della DA. Pertanto, considerata la scarsità della documentazione tecnica disponibile, risulta giustificata la metodologia seguita dal CP che ha ritenuto necessario esaminare anche la documentazione relativa a comunicazioni e le dichiarazioni ufficiali rese dai responsabili della DA agli atti, utili per integrare ed interpretare i suddetti dati. Da tale documentazione appare certo che la DA non ha avvistato il MiG23 il giorno 18.07.80. Questo fatto è confermato in tutti i documenti ufficiali e la questione è stata chiaramente espressa dal generale Tascio di fronte alla Commissione Stragi, che ad una domanda del Presidente della Commissione, durante l'audizione del 26.07.89, ha risposto:

“... Le posso confermare che il velivolo non è stato visto (dalla DA), perchè se lo fosse stato avrebbero mandato in volo degli aeroplani per identificarlo, perchè una DA in tanto esiste in quanto ha a disposizione delle coppie di velivoli pronti al decollo per intercettare tutto ciò che non è identificato. La prova che nessuno è andato in volo ad identificarlo è quella che dimostra che la difesa non ha visto. Che poi a posteriori siano stati riepilogati questi dati, che poi si debba investigare perchè non sia stato visto questo è un altro ragionamento, ma il dato di fatto è che il velivolo non è stato visto dalla DA. Che possa essere un errore, che possa essere una colpa, che possa essere un fatto spiegabile o comunque giustificabile questo è un altro discorso, ma non è stato visto...”.

La consapevolezza di non aver avvistato il MiG23 era ben presente negli organi dell'AM. Infatti le prime spiegazioni ufficiali hanno considerato questo fatto come un punto fermo.

In un primo appunto dello SMA sull'incidente, inoltrato al Gabinetto Difesa (doc.26 di perizia), è infatti riportato:

“... Il velivolo, che non aveva nessuna autorizzazione per il sorvolo e l'atterraggio in territorio italiano, è penetrato nell'area di responsabilità della Difesa Aerea nazionale senza essere stato avvistato dalle postazioni radar della Sicilia e delle Puglie, interessate alla sorveglianza dello spazio aereo sorvolato e doveva pertanto volare a quota inferiore ai 3000mt... . Il velivolo

non può essere penetrato in territorio nazionale ad una quota superiore ai 3000mt, in quanto il sistema radar della Difesa Aerea lo avrebbe certamente individuato ad una distanza di almeno 100NM...”.

Nelle conclusioni dello stesso documento è stato inoltre riportato:
“... Circa la presenza del velivolo si possono quindi avanzare due ipotesi:
(1) il pilota, durante lo svolgimento di una regolare missione di addestramento, per un errore di manovra o per avaria agli strumenti di navigazione, deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano;
(2) il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione, finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo.
Quest’ultima ipotesi appare la più attendibile...”.

In un appunto immediatamente successivo (doc.26 di perizia), in netto contrasto con quanto affermato nel precedente, viene riportato:
“... Il velivolo, che non aveva nessuna autorizzazione per il sorvolo e l’atterraggio in territorio italiano, è penetrato nell’area di responsabilità della Difesa Aerea Nazionale alla presumibile quota di 12000mt... . Circa la presenza del velivolo si possono quindi avanzare due ipotesi:
(1) il pilota, durante lo svolgimento di una regolare missione di addestramento, per un malore probabilmente avvertito alla quota di 12000mt o per avaria agli strumenti di bordo, deviava dalla rotta e sconfinava in territorio italiano.
(2) il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo.
La prima ipotesi è la più attendibile...”.

Nel foglio SMA-342/6585/614-7 del 24.07.80 in risposta ad interrogazioni dei deputati Accame, Cicciomessere ed altri (doc.27 di perizia), si dichiara: “... La presenza del velivolo MiG-23 libico caduto il 18 luglio u.s. in località limitrofa a Castelsilano, in provincia di Catanzaro, non è stata rilevata dal nostro sistema di Difesa Aerea che, peraltro, al momento dell’incidente, era efficiente ed in normale stato di allerta in tutte le sue componenti.

Il velivolo non è stato avvistato in quanto si è avvicinato al nostro territorio a bassissima quota, dove le capacità dei radar hanno talune limitazioni dovute, tra l’altro, all’orografia circostante e ad anomale propagazioni elettromagnetiche...”.

In una nota informativa allegata al foglio SMA-311/001557/00.1 del 25.07.80 (doc.28 di perizia) si afferma: “... Alla luce degli elementi di situazione dianzi citati e considerato che il velivolo non è stato avvistato dai

radar della Difesa Aerea, peraltro completamente efficienti prima e dopo l'ora dell'incidente, si ritiene:

a. che il velivolo stesso sia penetrato nel territorio italiano a quota non superiore ai 10000 piedi; ...di poter conseguentemente avanzare due ipotesi sulla presenza del velivolo in argomento nello spazio aereo nazionale: 1. per errore di manovra e/o avaria degli strumenti di navigazione e/o malessere il pilota, durante un normale volo di addestramento, ha deviato dalla rotta prevista sconfinando sul territorio italiano; 2. il pilota stava mettendo in atto un piano di evasione che avrebbe dovuto concludersi su un aeroporto italiano, ma che è finito tragicamente per superficialità nella pianificazione del volo e/o mancanza di cartografia adeguata e/o situazione di emergenza carburante.

Premesso che le Autorità libiche sostengono la prima delle ipotesi appena citate, in aderenza a quanto previsto dalle procedure nazionali vigenti, l'apposita Commissione d'inchiesta all'uopo costituita, si presume possa appurare quale delle due sia quella maggiormente attendibile...".

In una nota per il Signor Direttore del S.I.S.MI. inoltrata dal tenente colonnello Alloro in data 29.07.80 (doc.29 di perizia) si avanza l'ipotesi che l'aereo in questione possa essere stato avvistato da un testimone oculare sopra Capo Rizzuto.

Il CP ha ritenuto utile riportare integralmente quanto riferito nella nota: "... il velivolo in questione, secondo altro testimone oculare attendibile, potrebbe essere stato avvistato la stessa mattina verso le ore 10.30/11.00 in località "Le Castella" sita in prossimità del promontorio di Capo Rizzuto (vedasi cartina in allegato 1).

Infatti il secondo testimone ha riferito confidenzialmente all'ufficiale che: - la mattina del 18.07.80 verso le ore 10.30-11.00 mentre era sulla scogliera di "Le Castella" per fare un bagno in mare vedeva apparire all'improvviso dal promontorio di Capo Rizzuto un aereo che viaggiava a bassa velocità ed a bassa quota, tant'è che ne poteva scorgere i contrassegni sotto le ali costituiti da un cerchio, di cui la fonte non è stata in grado di specificare il colore e da un numero 41 o 44; - l'aereo avvistato proveniva dal mare e si dirigeva verso l'interno; il suo volo era regolare, non mostrava difficoltà nè faceva evoluzioni.

B) Dall'osservazione diretta del luogo dell'incidente e dalle relazioni testimoniali l'ufficiale ha tratto le seguenti considerazioni:

1) è possibile che l'aereo caduto a Castelsilano sia lo stesso di quello avvistato su Capo Rizzuto, in quanto:

- l'ora dell'avvistamento è di poco precedente di quella della caduta;

- la direttrice di volo al momento dell'avvistamento è quasi coincidente con quella del momento precedente la caduta.

In conseguenza, dato per identico l'aereo avvistato dai due diversi testimoni, ne consegue che il pilota del velivolo ha dovuto certamente manovrarlo fino a pochi attimi prima dell'incidente in quanto la direttrice Capo Rizzuto-Castelsilano è costellata di collinette di altezza variabile la cui quota va man mano aumentando mentre dal mare si procede verso l'interno e se l'aereo fosse stato senza governo avrebbe certamente impattato prima...".

La CIL richiedeva il 28.07.80 al 3° Regional Operating Center il plottaggio di tutte le tracce relative al giorno 18.07.80, d'interesse per l'inchiesta. Tali dati venivano forniti prontamente dal 3° ROC con alcuni appunti relativi a possibili correlazioni di tracce con il MiG23 (doc.30 di perizia).

Il CP ha evidenziato come la CIL non abbia considerato il problema degli avvistamenti radar. Infatti nella RCIL non è stata fatta menzione alcuna di tracce radar correlabili con la ipotetica rotta del MiG23, nè tantomeno sono state formulate ipotesi sul mancato avvistamento della DA o su eventuali errori di identificazione del CRC di Otranto. È pertanto giustificata l'osservazione del CP di aver trovato il fatto sorprendente, considerando che il MiG23 era un velivolo militare di un paese certamente non amico, era penetrato per diverse decine di miglia nel territorio nazionale e che ad una quota di 12000m doveva essere visto dai radar della DA, i quali, come riportato in più documenti, quel giorno erano efficienti.

Il CP ha rilevato come solo successivamente, probabilmente dopo i primi risultati raggiunti dalla CIL, quando venne ipotizzato che il MiG23 avesse volato alla quota di 12000m (circa 40.000 piedi), è stato considerato il problema del mancato avvistamento della DA e sono state avanzate ipotesi su eventuali errori di identificazione.

Il CP ha osservato come l'esistenza di una traccia avvistata da Otranto (quella identificata con la sigla LJ054) sulla radiale 162° che potrebbe correlare con la traiettoria del MiG23 sia stata evidenziata in un appunto a firma del generale Zeno Tascio del 5.09.80 (doc.31 di perizia). In detto appunto è stata avanzata l'ipotesi che l'identificazione "friendly" sia dovuta a considerazioni del tutto personali dell'addetto alla identificazione e quindi potrebbe anche essere errata.

L'ipotesi che il mancato avvistamento del MiG23 possa essere derivato da un errore di identificazione, è stata ripresa in un documento SMA del 18.09.80 (doc.32 di perizia).

Successivamente (doc.33 di perizia), su mandato dello SMA, una Commissione nominata dall'ispettore dell'Itav produceva una relazione tecnica nella quale si affermava che dall'esame delle informazioni radar disponibili "... è emerso che tra gli avvistamenti riportati, nessuno di essi ha avuto una classificazione compatibile con quella che sarebbe stata attribuita al velivolo libico qualora identificato...".

La relazione inoltre ha evidenziato che l'unica correlazione possibile con le presunte posizioni del velivolo libico ricavabili dai dati desumibili dalla RCIL fosse data dalla traccia LJ054, per concludere tuttavia che, "...pur essendoci una buona possibilità di correlazione tra la traccia LJ054 ed il velivolo MiG23, tuttavia essa non possa essere determinata con sufficiente certezza...".

Infine, in una "Nota Tecnica dei periti di parte imputata" del 22.03.91 (doc.34 di perizia), la tesi di un errore di identificazione viene considerata praticamente certa, concludendo che la traccia LJ054 avvistata da Otranto è relativa al MiG23 e che "... l'identificazione "amico" è sicuramente discutibile e verosimilmente errata...".

Da quanto riportato risulta deve perciò condividersi l'osservazione del CP secondo cui nella documentazione relativa all'avvistamento del MiG libico non vi sia stata, nel tempo, uniformità di valutazioni.

Successivamente, effettuata l'analisi della documentazione disponibile, il CP ha sottoposto a controllo le tracce radar registrate dai siti di Otranto e Siracusa, in quanto gli unici in grado di rivelare la presenza del MiG23 percorrente la rotta di avvicinamento alle coste italiane ipotizzata dalla CIL.

Il sito di Marsala, sia per la distanza, sia per la conformazione orografica del territorio, non poteva avvistare tracce correlabili con la ipotetica rotta del MiG23; eventuali tracce di interesse sarebbero potute derivare solo da scambi in cross-tell con i siti radar limitrofi.

Il sito di Siracusa non ha registrato tracce correlabili spazialmente con la ipotetica rotta del MiG23.

Nella fig.13 (fig.IV-3 di perizia) sono state invece riportate le tracce avvistate da Otranto che si sono svolte completamente o che hanno avuto dei rilevamenti compresi nell'intervallo di tempo 9.11Z÷9.22Z dalla quale emerge come l'unica traccia correlabile spazialmente e temporalmente con la ipotetica rotta del MiG23 sia la LJ054, che è stata rilevata dal radar con inizio alle ore 09.12Z e fine alle ore 09.23 Z circa.

Nella fig.14 (fig.IV-4 di perizia) il CP ha riportato la sola traccia LJ054 in cui sono stati indicati alcuni numeri d'ordine delle battute radar ritenuti più significativi e, cioè:

1°: battuta di inizializzazione;

32°: sicuramente ultima battuta in cui il radar ha visto l'aeroplano;

72°: battuta nella quale la traccia viene cancellata.

Un esame globale delle tracce ha consentito al CP di osservare come nella zona del mare Ionio di interesse il traffico potesse essere dichiarato normale, con un numero di tracce non elevato, in cui l'unica traccia anomala per direzione poteva essere proprio la LJ054.

18. La traccia LJ054.

Considerata l'importanza della traccia LJ054, in quanto unica correlabile con l'ipotetica rotta del MiG libico, il CP ne ha fatto un esame dettagliatamente descritto in perizia, basato sia sulle informazioni dirette acquisibili dal tabulato Track History Recording (THR) e dal tabulato Automated Track Mapping (ATM) (doc.25 di perizia) sia su informazioni aggiuntive dedotte dai contenuti dei tabulati stessi.

Sulla base degli elementi acquisiti, il CP ha potuto inizialmente osservare come la traccia sia stata inizializzata in modo automatico dal sistema alle ore 09.12.014Z ed identificata "friendly" dal sito master di Jacotenente in 1 minuto e 34 secondi. È stata poi cancellata alle ore 09.22.573Z, dopo circa 11 minuti di tracciamento.

Successivamente il CP ha potuto evidenziare le seguenti informazioni deducibili dal predetto esame:

a) - la console che ha avuto in carico la traccia è stata prevalentemente la n.3. Dopo un breve periodo iniziale in cui la traccia non era assegnata a nessuna console in particolare (era gestita dal sistema), alla riga 10 viene passata alla console n.3 (quando la Qualità è scesa a due). Questa ha tenuto sempre in carico la traccia salvo un piccolo intervallo (righe 32÷36) in cui viene presa in carico dalla console n.1 (forse il TPO, Track Production Officer), apparentemente con l'unico scopo di cambiare le modalità di tracciamento da automatico a manuale e produrre una serie di aggiornamenti manuali della traccia. Successivamente il controllo è tornato alla console n.3 per tornare infine al sistema (riga 66), che la restituisce alla console n.3 (riga 70), quando la Qualità è scesa nuovamente a 2 e viene fatta definitivamente morire.

- b) - La traccia è stata “vista” dal radar solo nella parte iniziale, al massimo fino alla riga 32. Successivamente la traccia è stata mantenuta in vita solo con interventi manuali dell’operatore. Questo significa che tutti i dati dopo la riga 32 hanno scarsa affidabilità, in quanto relativi ad aggiornamenti manuali non confermati da nessuna correlazione automatica del sistema.
- c) - La velocità del bersaglio, che era all’inizio pari a circa 520DM/h, ha cominciato a diminuire progressivamente fino al valore di circa 475DM/h (riga 32). I valori successivi, tutti in diminuzione, debbono ritenersi poco attendibili in quanto relativi ad aggiornamenti manuali.
- d) - Il primo avvistamento si è verificato ad una distanza di circa 126DM. La distanza è andata poi progressivamente diminuendo fino al valore di circa 97DM (riga 32).
- e) - La traccia identificata friendly è stata oggetto di particolare attenzione da parte del sito di Otranto che per ben 5 minuti e 30 secondi circa l’ha mantenuta in vita con aggiornamenti manuali (righi 33÷72). Il fatto è stato giudicato dal CP quanto meno singolare per una traccia identificata friendly.

Dopo tali considerazioni generali il CP ha analizzato in dettaglio alcuni aspetti caratteristici relativi alla identificazione friendly ed alla velocità e posizione del bersaglio.

Per quanto riguarda la identificazione friendly il CP ha osservato come, data l’estrema importanza di tale valutazione, essa debba essere basata su dati ritenuti certi dall’operatore, specialmente per tracce nel basso Ionio, provenienti da Sud, che erano trattate con particolare attenzione dalla DA.

Essendo Otranto slave di Jacotenente, la competenza per la identificazione delle tracce avvistate da Otranto era esclusivamente di Jacotenente. Per Otranto era praticamente impossibile interferire nelle identificazioni fatte da Jacotenente in quanto non era sua competenza e non disponeva delle informazioni necessarie per entrare nel merito delle identificazioni fatte da Jacotenente stesso.

Il CP ha ritenuto pertanto che l’ipotesi che Otranto abbia manifestato telefonicamente dubbi sulla identificazione di Jacotenente (doc.34 di perizia), mantenendo così in vita la traccia per attendere una risposta, sia completamente irrealistica. Il CP ha fatto osservare inoltre che una eventuale conferma sarebbe certamente arrivata nell’arco di pochissimi minuti, non giustificando in alcun modo il mantenimento in vita di una traccia friendly così a lungo.

Nella testimonianza del 13.06.91 rilasciata dal sig. Stellato Mattia (doc.38 di perizia), all’epoca assistente identificatore presso il 31° CRAM di Jacotenente si afferma: “... Non ricordo di aver avuto richieste di

conferme di tracce da parte di Otranto il 18.07.80. Ritengo che una richiesta di conferma della identificazione di una traccia proveniente da Sud, nella zona di mare a sud di Crotona, sarebbe stata considerata con una certa attenzione e penso che un tempo di conferma superiore ai 5 minuti sia lungo.

Ricordo che la mattina del 18.07.80 nella identificazione di un traffico su Reggio Calabria, non avendo informazioni per poter effettuare una corretta identificazione, informavo il C.C. (capo controllore; nde). Dopo aver richiesto le sue informazioni, rispondeva che trattavasi di traffico di esercitazione a rientro e quindi di identificarlo friendly...”.

La risposta fa riferimento al fatto che intorno all’ora di avvistamento della traccia LJ054, era terminata una esercitazione NATO denominata Natinad (doc.33 di perizia), che prevedeva la simulazione di incursori nemici da parte di nostri velivoli, per verificare le capacità operative della nostra DA.

La identificazione friendly quindi avrebbe fatto riferimento ad un nostro velivolo che, dopo aver simulato una incursione nemica o dopo aver simulato l’attacco ad un incursore, rientrava alla base.

Allo stato delle informazioni disponibili, il CP non ha avuto motivo di mettere in discussione la valutazione dell’identificatore.

Tale ipotesi, fra l’altro, è congruente con la testimonianza riportata nel doc.23 di perizia, in cui si afferma di aver visto un aeroplano proveniente da Capo Rizzuto e che si dirigeva verso l’interno.

Il CP ha osservato come l’ipotesi avanzata nel doc.23 di perizia (teste di Capo Rizzuto) che l’aereo in questione fosse il MiG libico non sia sostenibile, in quanto il velivolo libico aveva stampigliato sulla coda il numero di matricola 6950, mentre il velivolo avvistato sopra Capo Rizzuto aveva stampigliato il numero 41 o 44, matricola che potrebbe appartenere ad un velivolo italiano; inoltre l’avvistamento a bassa quota è avvenuto in modo congruente con la traiettoria della traccia LJ054.

È giustificabile pertanto la conclusione del CP che la identificazione friendly della traccia LJ054 non appaia irragionevole allo stato degli atti, e che non sia chiaro il motivo per cui Otranto (autonomamente o su indicazioni di Jacotenente?) abbia voluto mantenere in vita una traccia che apparentemente si sarebbe dovuta cancellare almeno al rigo 54 pur non potendosi escludere la possibilità di un errore di identificazione.

Per quanto riguarda l’andamento della velocità della traccia LJ054, il CP ne ha riportato il grafico nella fig.15 (fig.IV-9 di perizia), ricavato dalla THR, dal quale si può osservare una prima progressiva diminuzione di velocità prima della riga 20 e fino alla riga 23. Alla riga 32 si ha un ulteriore calo di velocità; successivamente si hanno due brusche variazioni sempre in

diminuzione ai rigi 40÷43 e 63. Il CP ha fatto notare che dopo il rigo 32 il bersaglio non è più visto in modo automatico dal radar e quindi i relativi dati sono da considerarsi di scarsa o scarsissima attendibilità, essendo basati su dati di posizione praticamente indicati dall'operatore.

In conclusione il collegio fa osservare come fino al rigo 18 la velocità si sia mantenuta pressochè costante e uguale a circa 520DM/h mentre, a partire dal rigo 19 si sia avuta progressiva diminuzione della velocità fino ad arrivare a circa 476DM/h al rigo 32. La predetta diminuzione corrisponde ad una decelerazione media di 0.157m/s^2 .

Per il CP non è stato possibile stabilire le cause della progressiva diminuzione della velocità. In linea del tutto generale essa è stata attribuita ad uno o più dei seguenti fattori:

- decelerazione volontaria del pilota;
- decelerazione non determinata da manovre del pilota, come ad esempio, per il caso in esame, per esaurimento carburante;
- diminuzione apparente, derivante dagli algoritmi di aggiornamento della velocità. Infatti, poichè la quota della traccia non è nota, nel caso che l'algoritmo di aggiornamento assumesse una quota fittizia costante del bersaglio, ad una diminuzione di quota corrisponderebbe un aggiornamento di velocità fittizio, non rispondente alla situazione reale. Questa eventuale causa è stata comunque considerata dal CP trascurabile rispetto alle altre.

Casarosa, Dalle Mese ed Held fanno comunque notare che la diminuzione di velocità è in accordo con un abbassamento di quota che evidentemente deve avere portato il velivolo fuori della portata radar, impedendone così la rivelazione automatica successivamente al rigo 32.

Per quanto concerne la posizione, infine, dall'esame del tabulato il CP ha potuto trarre le seguenti informazioni:

- a) - la traccia LJ054 è stata inizializzata dal sistema ad una distanza di circa 126DM.
- b) - Vi è un periodo iniziale, fino al rigo 13 corrispondente ad una distanza di circa 112DM, in cui la traccia è scarsamente vista dal radar, quasi certamente a causa della distanza. Il bersaglio infatti sta lentamente penetrando nello spazio di copertura.
- c) - Vi è un periodo, da rigo 14 a rigo 23, corrispondente ad una distanza compresa fra circa 112DM e 102DM, in cui il bersaglio è in piena visibilità radar e durante il quale comincia a diminuire la velocità e presumibilmente anche la quota.
- d) - Vi è un periodo, da rigo 24 a rigo 32, corrispondente ad una distanza compresa fra circa 102DM e 96DM, in cui il bersaglio è scarsamente visto

dal radar. Ciò sta a significare che il bersaglio sta progressivamente uscendo dallo spazio di copertura, sicuramente a causa di un abbassamento di quota.

e) - Successivamente al rigo 32 il bersaglio non è più visto automaticamente dal sistema. Ciò significa che è definitivamente uscito dal volume di copertura a causa della bassa quota raggiunta.

Il CP ha rilevato come la successione di cui ai punti b)÷e) sia del tutto normale per un bersaglio in avvicinamento e che nella fase di cui al punto c) inizi una manovra di abbassamento di quota.

Per acquisire informazioni relative alla quota del velivolo nelle varie fasi ci si è dovuti riferire ai diagrammi di copertura verticale ottenendo i seguenti principali risultati:

- ad una quota di 10.000 piedi il bersaglio risulta mascherato al radar fino ad una distanza di circa 110DM, al di sotto della quale è in piena visibilità radar;

- ad una quota di 5.000 piedi il bersaglio risulta mascherato al radar fino ad una distanza di circa 75DM, al di sotto della quale è in piena visibilità radar.

Per una migliore visualizzazione della situazione il CP ha elaborato la fig.16 a) e 16 b) (fig.IV-15a e IV-15b di perizia) nelle quali sono state riportate le curve di copertura a PD=90% e PD=80% , sovrapposte alla traccia LJ054.

I tre periti hanno quindi concluso:

1. un velivolo di SAR=2mq si sarebbe dovuto avvistare ad una distanza=150DM e sarebbe dovuto entrare in piena visibilità radar a partire da una distanza di circa 140DM.

2. Poichè il velivolo non è più stato rivelato dal radar a partire dalle ore 09.17.294Z, si può ritenere che esso sia uscito dal volume di copertura radar circa alle ore 09.18Z. Tale uscita dal volume di copertura può essere dovuta solo alla bassa quota raggiunta dall'aeromobile.

Ad una distanza di circa 95DM tale quota non poteva essere maggiore di 8.000 piedi. La diminuzione di velocità e quindi di quota è iniziata alle ore 09.15Z circa, per cui se il velivolo avesse volato ad una quota di 40.000 piedi si sarebbe abbassato ad una velocità media =10800 piedi/min, corrispondente a circa 215km/h. A tale velocità, supposta costante al di sotto degli 8.000 piedi, avrebbe impattato con il suolo dopo meno di un minuto e cioè a t~9.19Z, largamente inferiore all'istante di cancellazione della traccia avvenuto a t=9.22.57Z.

3. Il profilo di penetrazione illustrato nei precedenti punti a)÷e) è perfettamente compatibile con un velivolo di 2m² che avanza ad una quota di circa 15.000 piedi. Avendo iniziato una manovra di abbassamento, esso si è portato, nell'arco di circa 2 minuti, ad una quota di scarsa visibilità radar,

dovuta essenzialmente ai limiti orografici, e quindi intorno ai 6.000÷7.000 piedi (~2.000m), per poi scomparire definitivamente dalla vista radar.

4. Il profilo di volo precedente è inoltre congruente con la testimonianza di cui al doc.23. Si noti infatti che l'ultimo avvistamento radar si è avuto prima di Capo Rizzuto e che quindi, dopo tale avvistamento e in condizioni di non visibilità radar, il velivolo può aver deviato dalla traiettoria, abbassandosi ulteriormente, ed essere stato così avvistato dal testimone definito "attendibile" dallo stesso SMA.

19. Osservazioni conclusive del CP sui contenuti della Parte IV.

Il CP ha osservato come le testimonianze e gli elementi agli atti possano portare ad ipotizzare che la mattina del 18.07.80 fossero presenti nel basso Ionio, intorno alle ore 11 locali, almeno due aeroplani: il MiG23 libico e un aereo militare avvistato a bassa quota sopra Capo Rizzuto, caratterizzati dalle seguenti fasi finali del volo:

MiG23 Libico.

- Quota di avvicinamento al territorio italiano: 12.000m (circa 40.000 piedi).
- Direzione: 330°.
- Pilota in stato di incoscienza e quindi aeroplano impossibilitato a manovrare.
- Punto di impatto al suolo: località Timpa delle Magare di coordinate 39°16'30" Nord-16°48'00" Est.
- L'impatto avveniva dopo un volo planato dal mare; la quota sulla costa doveva essere tale da far evitare le varie colline presenti lungo il percorso di planata.

Aereo militare avvistato sopra Capo Rizzuto.

- Quota di avvicinamento al territorio italiano sconosciuta. Comunque sopra Capo Rizzuto avrebbe dovuto essere talmente bassa da consentire la vista dei numeri stampigliati sul velivolo e da far rilevare all'estensore del doc.23 di perizia che sarebbe stato necessario manovrare il velivolo per fargli evitare le colline e portarlo sul punto di impatto del MiG libico.
- Direzione: indicata genericamente da Capo Rizzuto verso l'interno della costa.
- Pilota in grado di manovrare.
- Avvistamento compatibile con le testimonianze di cui ai doc.19÷21, che altrimenti sarebbero in contraddizione fra di loro (almeno uno dei due aerei

avvistati, relativi alle testimonianze contenute nei doc.19÷21, potrebbe essere quello visto da altro testimone sopra Capo Rizzuto).

Sulla base dei risultati delle analisi effettuate, il CP ha dedotto un analogo prospetto per il velivolo che ha prodotto la traccia LJ054

Velivolo relativo alla traccia LJ054.

- Quota di avvicinamento al territorio italiano: non determinata dal radar, ma stimabile in circa 15.000 piedi o inferiore. È comunque estremamente improbabile una quota di avvicinamento di 40.000 piedi.

- Direzione: circa 342°.

- Per portare il velivolo sul punto di impatto del MiG libico è necessaria una manovra da parte del pilota.

Dai precedenti prospetti il CP ha osservato come le caratteristiche della traccia LJ054 non si possano adattare alla parte finale della ipotizzata traiettoria del MiG23. I principali punti di divergenza fra l'ipotizzata traiettoria finale del MiG libico e la traccia LJ054 sono stati così sintetizzati:
a-È estremamente improbabile che le quote coincidano.

b-Vi è una notevole differenza nella direzione.

c-La traccia LJ054 mediante estrapolazioni non arriva al punto di ritrovamento dei resti del MiG; perchè ciò avvenga è necessario che il pilota abbia manovrato il velivolo, contrariamente a quanto sostenuto nella RCIL, in cui si afferma che il pilota era in stato di incoscienza e quindi impossibilitato a manovrare.

Di conseguenza il CP ha ritenuto molto probabile che la traccia LJ054 non possa considerarsi correlabile con la parte terminale della ipotizzata traiettoria del MiG libico.

Poichè, secondo la testimonianza contenuta nel doc.23, era presente nella zona anche un velivolo militare diverso dal MiG libico, il CP ha riportato il seguente ulteriore scenario possibile:

1. la traccia LJ054 è relativa ad un velivolo militare e l'avvistamento sopra Capo Rizzuto è relativo al MiG libico. Questa ipotesi è molto poco plausibile, in quanto il MiG23, provenendo ad una quota di 12.000 metri doveva apparire sui radar della DA ancor prima di essere visto dal teste. Inoltre, sono presenti le stesse incongruenze riportate nei precedenti punti a)÷c).

2. La traccia LJ054 è relativa ad un velivolo militare così come l'avvistamento sopra Capo Rizzuto. Al CP questa ipotesi sembra la più probabile in quanto è compatibile con l'identificazione "friendly" della traccia LJ054, con il profilo di penetrazione nel territorio italiano del velivolo avvistato sopra Capo Rizzuto, ed inoltre è congruente con la

testimonianza del sig. Piccolo (vedi doc.19÷21) in quanto il velivolo citato nella suddetta testimonianza potrebbe essere lo stesso visto su Capo Rizzuto.

Di conseguenza, il CP ha ritenuto come molto probabile la seguente conclusione:

“È molto improbabile che la traccia LJ054 possa ritenersi correlabile alla parte terminale della ipotizzata traiettoria del MiG libico. La traccia LJ054 potrebbe essere relativa al velivolo avvistato sopra Capo Rizzuto la mattina del 18/7/80”

Il CP ha anche osservato che se la DA non ha identificato il MiG libico questo non significa che i radar non lo abbiano rivelato. Il CP ha ritenuto che si possa affermare con assoluta certezza che un velivolo in arrivo sul territorio italiano ad una quota di 12.000 metri, quale doveva essere quella del MiG, avrebbe dovuto essere stato rivelato dai radar della DA.

Quindi, se gli aerei presenti la mattina di quel giorno erano due e se la conclusione precedente è corretta, non risulterebbe traccia della registrazione di un velivolo con le caratteristiche di rotta del MiG libico nella documentazione depositata presso l'AG, e relativa alla registrazione delle tracce radar presso i siti di Otranto e Siracusa.

20. Parte V - Funzionamento delle teste di guerra.

Una esauriente descrizione del funzionamento delle teste di guerra è contenuta nel doc.22 di perizia “Common Anti-Aircraft Warheads in the Year 1980” e nel doc.42 di perizia “Risposte relative all'incarico peritale del 02.02.92 per il Tribunale di Roma”, redatti dal prof.dr.Manfred Held, membro del CP.

Nel primo documento è stata effettuata una descrizione delle caratteristiche di funzionamento di teste di guerra in uso negli anni 80 e nel secondo sono stati riportati i risultati di un esame effettuato sia sulle parti del relitto del MiG23 ancora disponibili, sia sulle numerose fotografie di particolari del relitto depositate presso l'Ufficio, allo scopo di determinare la natura di visibili perforazioni.

Sulla base dei contenuti dei precedenti documenti, qui solo sintetizzati, il CP ha fornito le risposte al secondo quesito formulato dall'Ufficio.

21. Classificazione delle teste di guerra.

Una testa di guerra – si ripete in parte quanto s'è scritto nel titolo dedicato alla perizia sulla caduta del DC9 - è normalmente costituita da una carica esplosiva circondata da un involucro frammentabile oppure da un involucro di frammenti preformati. La presenza dei frammenti è necessaria per aumentare il raggio d'azione della testa di guerra. Infatti, la detonazione della carica esplosiva, nel giro di alcuni microsecondi, produce circa 1.000 litri di gas altamente compresso (a una pressione di circa 100.000 bar) per ogni chilogrammo di esplosivo. La forza di espansione di tali gas altamente compressi crea una “nube” di gas che spinge l'aria in avanti sotto forma di onda d'urto.

La capacità distruttiva dell'onda esplosiva proveniente da una carica convenzionale ad alto esplosivo diminuisce notevolmente in proporzione alla distanza dal punto di detonazione. D'altro canto, i frammenti assorbono una parte dell'energia derivante dalla carica esplosiva in forma di energia cinetica, che li trasporta per distanze maggiori fino al bersaglio. È per questo motivo che la zona letale non è coperta in maniera uniforme dai frammenti come dall'onda esplosiva in espansione volumetrica, dal momento che i frammenti possono spendere la loro energia unicamente nella direzione del loro cammino in volo.

Una testa a frammentazione è in grado di produrre sia frammenti molto piccoli con un'efficienza di penetrazione relativamente bassa, sia un numero ridotto di frammenti che hanno un effetto penetrante maggiore. La corazzatura e le dimensioni del bersaglio, più la zona di letalità richiesta per la testa di guerra, determinano la grandezza ottimale dei frammenti per una carica di determinate caratteristiche (dimensioni e peso di carica).

I gruppi principali sono: a frammentazione naturale e a formazione di frammenti controllata. Quest'ultimo si può dividere in quattro possibili principali tecnologie, vale a dire scanalature all'esterno o all'interno dell'involucro della carica, indurimento zonale del medesimo, scanalature nella superficie della carica.

Le teste frammentanti si possono classificare a seconda del loro disegno oppure del comportamento teorico delle velocità dei frammenti. Il termine “frammento” in questo contesto copre una vasta gamma di tipi, ma, in questa sede, comprende:

a)-frammenti naturali, che risultano dalla disintegrazione dell'involucro quando la carica detona;

- b)-frammenti preformati, ad esempio palle, cubi, aste che vengono accelerati fino ad alte velocità dalla detonazione della carica;
- c)-proiettili (P) di una testa a proiettili multipli, composti da inserti a forma di piatto;
- d)-particelle prodotte dal getto di una carica cava;
- e)-aste collegate alle estremità appartenenti ad una testa a continuous-rod.

A seconda del disegno dell'involucro, i frammenti possono avere diverse velocità e disegni di distribuzione della velocità. Nel valutare la probabilità di colpire il bersaglio, bisogna conoscere le varie velocità e prenderle in considerazione nell'elaborazione dei calcoli. È per questo motivo che le teste di guerra vengono classificate secondo lo spettro di velocità dei loro frammenti in tre gruppi principali:

1)-Teste monotachiche - Nel gruppo di teste monotachiche, una approssimazione iniziale presume che tutti i frammenti abbiano la stessa velocità. In tale gruppo, la massa dell'involucro è omogenea (vi è un quantitativo identico di esplosivo dietro ciascun elemento dell'involucro di frammentazione) e viene applicato un impulso esplosivo uniforme a ogni punto dell'involucro.

2)-Teste politachiche - Sono generalmente costituite dalle teste di guerra a carica cava. L'effetto di carica cava viene ottenuto ricavando sulla base della medesima una cavità, generalmente conica, di profondità ed angolo di apertura appropriati e rivestendo tale cavità con una fodera (liner) metallica di appropriato spessore.

Sotto l'effetto della detonazione di una carica di alto esplosivo (HE), la fodera (liner) della carica cava viene accelerata verso l'asse di simmetria, e, lungo la linea di collasso, si formano un getto e un residuo (sigaro). Il getto della carica cava costituito dal materiale della fodera presenta un gradiente di velocità dall'estremità al residuo, a causa della quale si allunga e si disintegra in particelle con velocità diverse. Con una fodera di rame, ad esempio, la differenza di velocità fra le particelle individuali è di circa 100m/sec.

Una testa con carica cava multipla produce quindi una gamma di frammenti a velocità varianti tra bassa e alta in pochissimo tempo dopo la detonazione della carica. Tali frammenti "politachici" vengono rallentati nell'aria oppure erosi all'estremità in seguito alla loro elevata velocità nell'atmosfera.

3)-Teste mono-politachiche - Quando un involucro omogeneo viene accelerato dalla detonazione di una carica, tutti gli elementi della sua superficie di massa costante raggiungono pressappoco la stessa velocità. Sotto l'effetto dell'esplosione radiale, l'involucro si divide con fratturazioni

trasversali o radiali in vari pezzi di diverse grandezze (frammenti naturali) in funzione della fragilità, durezza e struttura cristallina del materiale, l'intensità dell'impulso esplosivo e valore della temperatura. Tali frammenti di diverse grandezze sono tuttavia rapidamente rallentati dalla resistenza dell'aria a seconda della loro grandezza, con i frammenti grossi e pesanti che volano davanti a quelli più piccoli. Inizialmente monotachico, l'insieme dei frammenti si trasforma in politachico. A causa della diversa massa e velocità, è diversa anche la capacità di penetrazione delle varie schegge, indipendentemente dalla loro forma. Inoltre la geometria irregolare e la diversa area trasversale dei frammenti aumentano ulteriormente l'intervallo di dispersione della capacità di penetrazione dei medesimi. Il potere di penetrazione di piccoli frammenti si riduce più rapidamente con la distanza rispetto a quelli più grandi.

22. Il funzionamento delle teste di guerra in particolare.

Se la carica viene fatta esplodere in un involucro di materiale omogeneo, l'espansione radiale provoca la rottura dell'involucro in frammenti naturali di varia grandezza, generalmente troppo grandi per produrre un effetto distruttivo sensibile su un determinato bersaglio. Per attaccare un bersaglio con una determinata testa di guerra, esiste una grandezza ottimale di frammenti la quale, oltre a conferire un effetto distruttivo adeguato, determina anche un numero di frammenti sufficientemente alto per garantire una adeguata probabilità di colpire il bersaglio.

Il controllo della frammentazione dell'involucro viene effettuato con diverse tecniche, ampiamente descritte nella citata documentazione, che consistono essenzialmente nel creare nell'involucro stesso delle zone privilegiate per la rottura attraverso scanalature od infragilimenti locali oppure sagomando opportunamente la carica esplosiva. Una ulteriore tecnica è quella di predisporre nella testa di guerra dei frammenti preformati a forma di sfere, cubi, aste, ecc. in opportuno numero e di opportune dimensioni.

Un particolare tipo di testa di guerra a frammenti preformati, utilizzata nei missili aria-aria, è la testa "continuous rod" costituita da una serie di aste situate una accanto all'altra intorno ad una carica omogenea, saldate l'una all'altra alle estremità. La detonazione della carica dà un impulso sufficiente a proiettare le aste verso l'esterno in modo radiale, con le saldature alle

estremità che si piegano fino a formare un anello di aste, che non si divide finché non raggiunge circa l'80% della lunghezza teorica del perimetro. La velocità dell'anello e le aste relativamente pesanti conferiscono un discreto effetto distruttivo, specialmente contro una struttura di tipo aeronautico.

I danni sul bersaglio prodotti da una testa di guerra dipendono dall'azione dei frammenti e dall'effetto dell'esplosione.

Il danneggiamento totale prodotto dai frammenti dipende sia dal danno prodotto dal singolo frammento (perforazioni, danneggiamento di componenti, danneggiamento alla struttura ecc.) sia dal danno cumulativo dovuto al fatto che molti frammenti contemporaneamente colpiscono il bersaglio, provocando un danno totale superiore alla somma dei danni singoli prodotti da ogni frammento. Tali effetti cumulativi possono principalmente essere di tipo meccanico, quando più frammenti colpiscono strutture complesse in rapida successione di tempo, sovrapponendo sollecitazioni meccaniche elevate, di tipo idraulico quando i frammenti penetrano in un liquido generando una successione di onde di pressione o quando i frammenti stessi, per effetto delle elevate temperature dovute all'impatto, generano esplosioni.

L'effetto dell'esplosione della testa può provocare danni solo se il bersaglio si trova ad una distanza molto ridotta dal punto dell'esplosione. Per le teste di guerra destinate ad operare con missili aria-aria, tale tipo di danneggiamento non viene considerato nel progetto della testa stessa. Infatti, per le caratteristiche intrinseche dei sistemi di guida dei missili aria-aria, è molto difficile che la detonazione della testa possa avvenire per impatto con il bersaglio ma è estremamente più probabile che essa possa avvenire a distanze dell'ordine di 10÷15m da esso.

Tenendo conto del peso della carica che caratterizza i missili aria-aria, a queste distanze l'effetto di danneggiamento dovuto all'onda d'urto dell'esplosione è del tutto trascurabile.

23. Vettori per teste di guerra aria-aria operativi nel 1980.

Nel caso delle teste di guerra aria-aria i vettori sono rappresentati esclusivamente da missili teleguidati.

Sino al 1980 i sistemi di guida dei missili aria-aria erano costituiti da due soli tipi: sistemi autocercanti, sensibili agli infrarossi (IR) e sistemi autocercanti con illuminazione radar del bersaglio da parte del velivolo (SAR, Semi Active Radar).

Le teste autocercanti sensibili agli infrarossi sono utilizzate per i missili più piccoli (del tipo Sidewinder) e il loro principio di funzionamento è basato sul rilevamento, attraverso un opportuno sensore, della radiazione IR generata dai gas caldi dei propulsori. Tale sistema ricerca in modo autonomo il bersaglio senza bisogno di assistenza da parte del velivolo lanciatore ed è pertanto conosciuto come “lancia e dimentica”.

Questo sistema di guida fino al 1980 non era idoneo per lanci frontali del missile e nel caso di lancio posteriore era caratterizzato da un angolo di rilevamento limitato.

Le gittate tipiche di missili con sistema di guida IR possono ritenersi dell'ordine di 10÷18km, con velocità dell'ordine di 600m/s. Il diametro massimo del missile è dell'ordine di 127mm.

Le teste autocercanti SAR sono utilizzate su missili del tipo Sparrow. In questo caso il radar del velivolo lanciatore illumina il bersaglio e la radiazione elettromagnetica riflessa dal bersaglio viene rivelata dal radar del sistema di guida del missile, che la utilizza per dirigersi sul bersaglio. Il velivolo lanciatore deve pertanto “illuminare” il bersaglio con il proprio radar durante tutta la fase di avvicinamento del missile.

L'angolo di rilevamento per il lancio è compreso fra $\pm 30^\circ$, mentre gli angoli di illuminazione possibili da parte del velivolo lanciatore sono dell'ordine di $\pm 45^\circ$. La gittata tipica di missili con sistema di guida SAR è variabile fra 25÷100km, con velocità caratteristica di volo dell'ordine di 600m/s. Il diametro del missile è dell'ordine di 200mm.

Nella fig.17 (Tab.V-1 di perizia) sono riportati i missili aria-aria, con le loro principali caratteristiche. In particolare è evidenziata la data di entrata in servizio, quando conosciuta.

24. Analisi delle perforazioni visibili sul relitto del MiG23.

Il CP ha analizzato le perforazioni visibili sui resti del MiG libico ancora disponibili a Pratica di Mare e su una serie di fotografie effettuate dall'AM e da enti militari americani all'epoca dell'incidente.

Gli esami suddetti sono stati dettagliatamente descritti nel doc.42 di perizia e vengono qui sintetizzati ponendo in evidenza i risultati più significativi ai quali il CP ha fatto riferimento per formulare le risposte ai quesiti posti dall'ufficio e per trarre le conclusioni generali.

Durante un'ispezione sul luogo dell'incidente compiuta dall'Ufficio e dal CP in data 06.11.90, fu rinvenuto il reperto n°I, attualmente conservato

presso l'aeroporto di Pratica di Mare. Il reperto, come visibile nella fig.V-3 di perizia, è costituito essenzialmente da un elemento di lamiera scatolato e, presumibilmente, può identificarsi come un portello.

In esso sono presenti due fori sulla superficie, di cui uno di ingresso e l'altro di uscita, come osservabile in fig.V-4 di perizia. Un terzo foro è presente sul supporto della cerniera, come osservabile in fig.V-3 di perizia e, ingrandito, in fig.V-5 di perizia.

Il CP ha concluso che tali fori sono tipici di perforazioni prodotte da proiettili a bassa velocità. Tenendo conto del diametro dei fori il CP ha ritenuto che essi siano stati prodotti da proiettili di pistola od altra arma di simile calibro.

In doc.44 di perizia sono riportate fotografie scattate da personale militare degli USA nei giorni successivi all'incidente, relative al relitto del MiG23 e ad alcuni componenti interni del velivolo stesso.

Particolare attenzione meritano le fotografie n.73 e 75, riprodotte in fig.V-6 di perizia. Il CP ha osservato come esse rappresentino un componente interno del velivolo ed un ingrandimento della zona del suo involucro che i tecnici USA hanno probabilmente ritenuto opportuno evidenziare.

I tecnici dei Cantieri Aeronautici di Dresda hanno identificato questo componente come un contenitore di benzina (non kerosene) non in uso nei MiG23 di tipo UB, MF, ML, BN, ma che potrebbe essere attribuito ad un velivolo della serie MS. La benzina era necessaria per l'avviamento dei motori di vecchio tipo ma non più utilizzata sui nuovi motori. Anche da questo particolare, pertanto, il CP ha tratto una ulteriore conferma dell'ipotesi che il motore del MiG in esame fosse della serie più antiquata e cioè del tipo R-27.

Nella fotografia ingrandita è visibile una evidente perforazione trasversale ed a sinistra di questa sono chiaramente visibili, in superficie, delle tracce imputabili a possibile impatto di schegge secondarie. Non essendo indicata sulla fotografia nessuna scala, il CP non ha potuto valutare le dimensioni del foro principale. Un effetto come quello visibile nella foto, è tipico delle perforazioni da proiettili ad alta velocità che colpiscono due lastre affiancate, come schematicamente indicato in fig.V-7 di perizia, tratta da doc.42.

Il foro principale è quello prodotto dal proiettile che attraversa le due lastre, mentre i fori o le impronte circostanti, sono dovuti all'impatto dei frammenti secondari, prodotti dall'attraversamento della prima lastra da parte del proiettile. Il componente rappresentato nella predetta figura non è stato ritrovato fra il materiale consegnato dall'AM all'AG ed attualmente

giacente presso l'aeroporto di Pratica di Mare. Il giudizio viene perciò dato solo sulla base di fotografie.

Sui reperti n°194, 195, 196, 197 e 198, giacenti presso l'aeroporto di Pratica di Mare e riportati in fig.V-8 di perizia, sono rilevabili perforazioni e danneggiamenti tipici da impatto di frammenti generati da esplosione di teste di guerra.

Da doc.45 di perizia risulta che su questi reperti nel novembre 84 fu effettuata una prova balistica presso la Soc. SNIA/BPD di Colleferro e, di conseguenza, le predette perforazioni e danneggiamenti debbono logicamente ritenersi causati dalla prova stessa.

È pertanto del tutto condivisibile il rilievo effettuato dal CP sulla inopportunità di questa prova, definita tra l'altro nel doc.45 di tipo "non contrattuale", su reperti che, negli anni successivi al 1980, erano rimasti come uniche ed importanti testimonianze di un evento ancora all'esame dell'AG.

25. Parte VI - Risposte ai quesiti.

La risposta al primo quesito relativo alla congruenza fra tracce radar registrate il giorno 18 luglio e l'ipotesi di rotta dell'aeromobile è stata fatta precedere dal CP da una serie di osservazioni nelle quali vengono sintetizzati i principali elementi in base ai quali il CP stesso ha formulato la risposta.

Tali osservazioni sono:

1) - Assumendo come ipotesi di lavoro la documentazione utilizzata dalla CIL, depositata agli atti, e cioè il tracciato della rotta fino al punto S fornito dalle Autorità libiche con relative comunicazioni B/T/B, le condizioni meteorologiche relative al giorno 18 luglio 80 fornite dal Servizio Meteorologico dell'AM ed i diagrammi di taratura per la decodificazione dei dati dell'FDR elaborati dai tecnici AM sulla base dei dati forniti dalle Autorità libiche, il CP ha ritenuto che vi sia una scarsissima correlazione spaziale fra la traccia radar LJ054 e l'ipotesi di rotta seguita dal velivolo dal punto S al punto di presunto impatto I3. Infatti, in questa ipotesi, dalla fig.6 (fig.III-19 di perizia) si può osservare che la prevista traiettoria risulterebbe spostata di circa 70NM ad Ovest della traccia radar e l'area I3 di previsto impatto di circa 130NM a Sud del punto di ritrovamento del relitto.

Il CP ha riportato inoltre che le approssimazioni certamente insite nelle analisi che hanno portato a questo risultato non possano ritenersi di

entità tale da spostare in modo significativo questo risultato e cioè la distanza e l'azimut dell'area I3 rispetto al punto di ritrovamento.

Per quanto riguarda le condizioni meteorologiche, il CP ha ritenuto che quelle fornite dal Servizio Meteorologico dell'AM e riportate in allegato alla RCIL, siano da ritenersi più attendibili di quelle deducibili dalle previsioni effettuate dal CEPMMT, in quanto, le prime, derivanti da analisi e misure effettuate nella stessa mattina dell'incidente, convalidate anche da immagini da satellite relative alle ore 07.42 GMT del 18 luglio 80, come riportato nella RCIL. Tali informazioni sono state definite dal CP come "dati sperimentali".

Al contrario, i dati CEPMMT sono frutto di una analisi teorica effettuata in tempi recenti, e quindi molto distanti dall'epoca dell'incidente, sulla base di dati medi previsti all'epoca dell'incidente relativamente ad una vasta area del Mediterraneo e pertanto, sempre a parere del CP, debbono interpretarsi come "dati teorici".

Da un punto di vista tecnico, pertanto, il CP ha ritenuto logico dover privilegiare i dati sperimentali rispetto ai dati teorici.

È di conseguenza condivisibile il parere del CP di considerare maggiormente attendibili le analisi che indicano la predetta zona I3 come limite di autonomia del velivolo, ivi compreso lo spazio di planata.

2) - Volendo ottenere una migliore correlazione spaziale fra traiettoria percorsa, traccia radar e punto di ritrovamento del relitto, il CP ha fatto osservare come occorrerebbe assumere, rispetto al caso precedente, una diversa documentazione di riferimento costituita dalle condizioni meteorologiche CEPMMT e dal diagramma di taratura per la decodificazione della velocità elaborato dai CPI.

Infatti, sempre dalla fig.6 (fig.III-19 di perizia) il CP ha fatto osservare come, utilizzando questi dati, si potrebbe ottenere un sensibile spostamento dell'area di impatto verso Nord, che passa dalla posizione I3 del caso precedente alla posizione I2. Tale posizione risulterebbe spostata verso Sud di circa 50NM rispetto al punto di ritrovamento del relitto.

Il CP ha fatto inoltre osservare come, supponendo che i principali dati utilizzati per le analisi (velocità, efficienza aerodinamica, consumi specifici, ed altri) siano stati tutti assunti ai limiti più sfavorevoli dei loro intervalli di tolleranza, in questo caso non si potrebbe escludere la possibilità che il velivolo avesse potuto raggiungere la latitudine del punto di ritrovamento del relitto.

Resterebbe comunque ancora non trascurabile lo spostamento verso Ovest della traiettoria rispetto alla traccia radar LJ054 anche se su di esso

avrebbe potuto influire l'indeterminazione della traiettoria stessa nell'intorno del punto C.

In ogni caso, la presenza di tale spostamento, anche se di entità variabile e dipendente dalla predetta indeterminazione della traiettoria, renderebbe ancora molto bassa la possibilità di correlazione fra la possibile traiettoria percorsa dal velivolo e la traccia radar LJ054.

3) - Il CP ha evidenziato come la parte finale della traiettoria del MiG libico non sia correlabile con la traccia LJ054 anche in base ad alcune caratteristiche della traccia stessa, che sarebbero in contrasto con l'ipotetica traiettoria del MiG, quali:

-la classificazione "friendly";

-l'avvistamento troppo vicino al sito radar per un velivolo che si sta avvicinando a 12.000m di quota;

-la scarsa permanenza sullo schermo radar, che indicherebbe una velocità di abbassamento troppo elevata;

-la necessità di manovra da parte del pilota per portare il velivolo che ha prodotto la traccia LJ054 sul punto di impatto del MiG.

4) - Pertanto, volendo ottenere una accettabile correlazione fra traiettoria percorsa dal velivolo e traccia radar LJ054 e fra punto calcolato d'impatto e punto di ritrovamento del relitto, a parere del CP, occorrerebbe effettuare le analisi accettando le seguenti ipotesi iniziali, ferma restando quella di pilota in stato di incoscienza nella fase finale del volo.

a)- Le condizioni meteorologiche rilevate dal Servizio Meteorologico AM il giorno 18 luglio 80 fra la Libia e le coste meridionali dell'Italia, non dovrebbero ritenersi attendibili. Al loro posto occorrerebbe assumere le condizioni meteorologiche previste dal CEPMMT e fornite dai CPI, sensibilmente diverse dalle precedenti nelle zone vicine alle coste italiane. Il CP ha ricordato poi come le condizioni di vento in prossimità delle coste italiane indicate dal Servizio Meteorologico AM, siano derivate da analisi effettuate nella mattina dell'incidente.

b)- Il diagramma di taratura della velocità tracciato dai tecnici AM appartenenti alla CIL sulla base dei dati forniti dalle Autorità libiche, non dovrebbe ritenersi attendibile. Al suo posto dovrebbe essere utilizzata una rielaborazione del diagramma stesso effettuata dai CPI.

c)- Il tracciato della rotta fra il punto di decollo ed il punto S fornito dalle Autorità libiche non dovrebbe ritenersi attendibile. Al suo posto dovrebbe essere utilizzato un tracciato diverso che passasse più ad Est del punto C, oppure che presentasse un diverso angolo di rotta a partire dal punto C stesso, in modo che la traiettoria dopo il punto S fosse opportunamente spostata verso Est.

d)- Conseguentemente non risulterebbero attendibili le informazioni fornite dal gregario, relative all'angolo di prua di 330° mantenuto dal leader della formazione Nemer all'uscita dalla Libia.

e)- La classificazione "friendly" assegnata alla traccia LJ054 dovrebbe essere errata.

f)- Si sarebbero dovute verificare al momento della registrazione della traccia LJ054, condizioni di propagazione elettromagnetica anomala tali da non rendere visibile il velivolo a partire da distanze superiori, pur essendo nel raggio di visibilità del radar di Otranto, e tali da falsare i dati di posizione relativi alla traccia.

Ammettendo tutte queste ipotesi, alla fine si otterrebbe una traiettoria proveniente da Sud, congruente con la traccia radar LJ054, purchè questa si considerasse spostata ad Ovest di circa 5NM rispetto alla posizione registrata dal radar a causa delle predette anomalie di propagazione.

Il CP ha poi evidenziato come, in questo contesto, non troverebbe una logica spiegazione la testimonianza di Piccolo Giuseppe il quale dichiarò di aver visto il velivolo provenire approssimativamente da Nord. A questo punto occorrerebbe anche, secondo il collegio non ritenere attendibile questa testimonianza.

5) - A parere del CP, la traccia radar LJ054 potrebbe essere compatibile con la traiettoria seguita dal velivolo avvistato dal teste posto in prossimità di Capo Rizzuto. Infatti, tale teste avrebbe dichiarato ad un ufficiale appartenente al S.I.S.MI, che lo ha definito "attendibile", di aver visto un velivolo proveniente dal mare e diretto verso l'interno che volava a bassa quota e bassa velocità, secondo la rotta schematicamente indicata nella già citata fig.5 (fig.I-8 di perizia).

L'orario di questo avvistamento è congruente con l'orario dei successivi avvistamenti effettuati dai testi Carchidi e Piccolo nella zona di Castelsilano. La rotta seguita dal velivolo e le sue caratteristiche di quota e di velocità possono ritenersi congruenti con quanto rilevabile dalla traccia radar LJ054. I numeri 41 o 44 letti sul velivolo e diversi dal numero di matricola 6950 del MiG23 giustificerebbero la classificazione "friendly" della traccia radar LJ054.

Pertanto, per poter considerare la traccia radar LJ054 come appartenente al MiG23 e non al velivolo 41 o 44 avvistato, occorrerebbe non ritenere attendibile anche questa testimonianza o, quanto meno, ammettere che nello stesso intervallo di tempo sulla zona fossero passati due diversi velivoli (il MiG23 ed il velivolo avvistato), dei quali uno non avrebbe lasciato traccia radar, pur essendo, per quota e distanza, nel raggio di visibilità del radar di Otranto.

Sulla base di queste considerazioni deve pertanto condividersi la seguente risposta al primo quesito fornita dal CP:

“Tenendo conto della documentazione disponibile agli atti e delle analisi effettuate, il CP ritiene di non poter considerare congruenti la traiettoria del MiG23 ipotizzata nella RCIL e la traccia radar LJ054 per i seguenti principali motivi:

a) - A parere del CP il velivolo MiG23, tenendo conto del carburante imbarcato e delle caratteristiche della missione effettuata (quota, velocità, uso dell’A/B, manovre ecc.), non risulta avere avuto la sufficiente autonomia per coprire la tratta Benina - Castelsilano.

Infatti, tra le possibili zone di fine-volo riportate in fig.III-19 (fig.6 di questo documento) il CP ritiene che la più congruente con la documentazione disponibile presso l’AG sia la I3, ottenuta con l’ormai più volte citata metodologia ed utilizzando le condizioni di vento presenti nella zona la mattina dell’incidente.

b) - A parere del CP la traiettoria seguita dal velivolo secondo le ipotesi formulate dalla CIL (tracciato radar fornito dalle Autorità libiche, comunicazioni B/T/B, pilota in stato di incoscienza) si sarebbe trovata spostata ad Ovest della traccia LJ054 anche nelle ipotesi più favorevoli di maggiori velocità di volo e condizioni meteorologiche CEPMMT (punto I2 di fig.6).

c) - A parere del CP la traccia radar LJ054 può risultare congruente come direzione, velocità di volo rilevata, quota, classificazione friendly con la traiettoria percorsa da un velivolo diverso dal MiG23, osservato dal teste posto in prossimità di Capo Rizzuto.

d) - Le caratteristiche della traiettoria di volo del MiG23 poco prima dell’impatto ipotizzate dalla CIL (velivolo proveniente da Sud, pilota in stato di incoscienza, motore spento) non corrispondono a quanto osservato dal teste Piccolo (velivolo proveniente da Nord, manovra per evitare il costone, rumore del motore “normale”).

Il CP ritiene di dover evidenziare ancora una volta che per ottenere una possibile congruenza fra traiettoria presumibilmente percorsa dal velivolo, traccia radar LJ054 e punto di ritrovamento dei resti, occorrerebbe operare sulla base di documentazione diversa da quella utilizzata dalla CIL e depositata agli atti presso l’AG, ipotizzare condizioni di propagazione elettromagnetica anomala tali da alterare significativamente i dati relativi alle rivelazioni radar e trascurare importanti testimonianze sull’evento.

Prendere come riferimento una documentazione non in accordo con quella utilizzata dalla CIL, sempre a parere del CP, starebbe ad indicare che

il velivolo dovrebbe aver effettuato una missione di tipo diverso da quella ipotizzata nella RCIL, che il CP ha invece accettato come ipotesi di lavoro, come anche richiesto nel quesito posto dall'AG”.

Per quanto riguarda gli ulteriori quesiti, il CP ha osservato che essi possono suddividersi in due gruppi.

Al primo gruppo appartengono i quesiti di carattere generale sul funzionamento delle teste di guerra e cioè;

“...1) - quali tipi di teste di guerra fossero operativi nel 1980 e su quali vettori potessero essere caricate; 2) - quale sia il funzionamento di una testa di guerra con particolare riguardo a: forma e dimensione delle schegge, traiettoria delle schegge, modalità di danneggiamento o distruzione del bersaglio, distanza massima di scoppio; 3) - ogni altro dato che possa far comprendere il funzionamento, il tipo di danneggiamento e le tracce che possono essere lasciate dalle teste di guerra; ...”.

Per una prima risposta a tali quesiti il CP ha rimandato a quanto esposto nei Cap.2÷5 della Parte V della perizia, sinteticamente riportato nel precedente Cap.6, nei quali è stata effettuata una sintesi dei documenti presentati dal prof.Held.

Nella Tab.V-1 di perizia, tratta dalla predetta documentazione, sono poi riportate le teste di guerra aria-aria operative negli anni 80 ed i relativi vettori.

Al secondo gruppo appartengono i quesiti specificamente riferiti al caso in esame, e cioè:

“...compia il Collegio una analisi balistica relativa ai fori rinvenuti su diversi frammenti del MiG23; 5) - compia, infine, una valutazione dell'ipotesi che tali fori possano derivare da azioni di teste di guerra”.

A tali quesiti il CP ha dato la seguente risposta:

“I soli reperti che hanno mostrato sicure perforazioni attribuibili ad azioni di proiettili, sono quelli riportati in fig.V-3 e V-8.

“Le perforazioni di cui alla fig.V-3 sono attribuibili a proiettili di piccolo calibro e bassa velocità e, presumibilmente, sono stati determinati da colpi di pistola od arma di simile calibro verosimilmente sparati contro il reperto, dopo la caduta del velivolo.

Le perforazioni ed i danneggiamenti dei componenti riportati in fig.V-8 possono ritenersi di tipo simile a quelli usualmente causati da azioni di teste di guerra.

Poichè sui predetti componenti sono state effettuate prove balistiche presso la Soc. SNIA/BPD di Colleferro, è ragionevole ipotizzare che le

perforazioni ed i danneggiamenti in esame siano stati prodotti in quella occasione.

La perforazione visibile sul reperto di fig.V-6, a causa delle sue caratteristiche discusse nella precedente Parte V, potrebbe essere attribuita ad azione di testa di guerra ma, in assenza del reperto e solo sulla base di fotografie, il CP non può avere alcuna certezza su tale origine e pertanto non può escludere che la predetta perforazione possa derivare anche da cause diverse, connesse con l'impatto al suolo del velivolo".

Per completezza di indagine, a conclusione della relazione e dopo aver risposto ai quesiti posti dall'ufficio, il CP ha anche ritenuto opportuno porre in evidenza i contenuti di alcuni documenti esaminati che potrebbero avvalorare l'ipotesi che il MiG23 avrebbe potuto aver raggiunto il punto di impatto presso Castelsilano nel corso dell'effettuazione di una missione di tipo diverso da quella ipotizzata nella RCIL.

Il contenuto di tali documenti può essere così sintetizzato.

1) Il tenente colonnello Mahmud El Tuhami, Presidente della parte libica della CIL, dichiarò che il velivolo libico n°06950 era stato messo a punto per un volo di esercitazione di navigazione aerea in alta quota. Questo non concorda con l'abbigliamento del pilota ritrovato fra i resti del velivolo e con le risultanze di esami effettuati nei laboratori dell'AM su un regolatore di ossigeno ritrovato fra i resti del MiG libico (vedi il paragrafo 3.5 della Parte II e il doc.39) che inducono invece ad ipotizzare una missione a bassa quota (inferiore a 10.000m). Tra l'altro il rapporto dei laboratori AM è stato riportato nella RCIL (All.P) togliendo ogni considerazione relativa alla ipotesi di una missione a bassa quota, formulata dai responsabili delle analisi.

2) Da una serie di testimonianze rese da piloti della società ALI che negli anni 80 operavano come istruttori di volo in Libia, emerge che il giorno venerdì presso le comunità musulmane è considerato giorno festivo e, di conseguenza, presso le basi libiche generalmente non si effettua attività di volo di "routine". Poichè il giorno 18 luglio 80 era proprio un venerdì, si può pensare che, con molta probabilità, la missione del MiG in esame non fosse una missione di addestramento di routine.

3) Le conclusioni di questa relazione fanno escludere che la traccia LJ054 possa essere associata alla presumibile traiettoria percorsa dal MiG libico. Di conseguenza risulta che i radar della DA non hanno rivelato il velivolo incursore. Il fatto che il MiG23 abbia potuto avvicinarsi alle coste italiane senza essere stato avvistato dai radar della DA può essere spiegato solo se il velivolo si fosse avvicinato a quota molto bassa, come tra l'altro correttamente ipotizzato dall'AM stessa nei primi documenti ufficiali subito

dopo il ritrovamento dei resti, in contrasto con l'ipotesi di volo livellato a 12.000m, ipotizzato dalla CIL.

4) In una nota approntata per una riunione al Ministero Difesa del 29.07.80, l'AM sollevava forti dubbi sulla tesi del malore del pilota, sostenuta dai libici e fatta propria dalla CIL. I dubbi si basavano sulle seguenti osservazioni:

- vi erano forti perplessità sul fatto che un MiG23 fosse potuto arrivare fino alle coste italiane dopo aver completato un circuito a sud di Benina e senza serbatoi supplementari;
- era inspiegabile il mancato allertamento dei radar;
- erano inspiegabili alcuni fatti riferiti dai libici, come ad esempio il rientro alla base del gregario o la mancata intercettazione.

Sulla base delle precedenti osservazioni si deve concordare con l'opinione del CP che possa avere una qualche consistenza l'ipotesi che il MiG23 abbia potuto effettuare una missione di tipo diverso da quella ipotizzata nella RCIL.

Questa perizia, di cui si condividono le argomentazioni, con i suoi esiti costituisce un fondamento basilare per la ricostruzione della vicenda del MiG23.

In primo luogo essa accerta che quel velivolo non aveva assolutamente autonomia per raggiungere la Calabria dal supposto punto di partenza in Libia.

In secondo luogo essa accerta che, quand'anche per assurdo si fosse aderito all'ipotesi formulata sulla traiettoria della Commissione italo-libica, tale traiettoria mai si sarebbe potuta correlare alla traccia LJ054, giacchè spostata ad Ovest anche nelle ipotesi più favorevoli di maggiore velocità di volo e condizioni meteorologiche CEP MMT; traccia congruente invece, per direzione, velocità, quota e classificazione con il velivolo visto da teste sulla spiaggia di Capo Rizzuto.

In terzo luogo essa accerta, sui fori che appaiono su diversi frammenti del velivolo, che a parte quelli cagionati da militari di vigilanza con armi di piccolo calibro, altri, quelli che si rilevano sui reperti sottoposti a prove balistiche alla SNIA-BPD di Colleferro, in effetti presentano danni del tipo di quelli causati da teste di guerra; così come quello che appare sul reperto di cui a fig.V-6 - sono le foto nn.73-75 scattate dagli Americani la cui attenzione fu particolarmente richiamata da questo reperto, che poi non sarà più rinvenuto - potrebbe essere attribuito ad eguale causa, cioè azione di testa di guerra.

Queste conclusioni sgombrano il campo a quelle ipotesi sostenute da parti interessate - e su cui continueranno a battersi per anni con energie degne di miglior causa consulenti di parte che presuppongono un carico di carburante inimmaginabile per un velivolo di quell'Aeronautica basato sulla costa mediterranea e per una breve esercitazione (il gregario avrebbe portato un terzo del carburante presupposto) - sulla "fattibilità" del volo supporto Benina-Castelsilano. Ma non solo: rafforzano le ipotesi di messinscena e aprono prospettive nuove sulla causa di caduta di quel MiG.

Innanzitutto si può supporre che il velivolo che ha prodotto la traccia radar LJ054, volutamente abbia seguito quella traiettoria per costruire quella traccia che poi s'è tentato di attribuire al MiG, e altrettanto volutamente si sia portato a bassa quota sempre per simulare la supposta traiettoria del MiG ed imprimere nella memoria di qualche teste oculare il fatto. Così come è avvenuto. Ma la simulazione non è riuscita, perchè ne sono stati notati i numeri di stormo, ben diversi da quelli del MiG; così come ne è stata notata la capacità di manovra, che nella messinscena non era prevista.

In secondo luogo, quanto ai fori rilevati sui frammenti del MiG, le conclusioni peritali servono per dare consistenza ad indizi già emersi. Dapprima al riguardo dei danni sui reperti della prova di Colleferro con testa di guerra. S'è già detto che di quella prova non v'era alcuna necessità e che essa fu condotta con modalità tali da escludere qualsiasi serio intento di studio scientifico. L'intento, con più probabilità, fu quello di nascondere i danni esistenti ovvero confondere i danni della prova con quelli preesistenti - d'altra parte v'era già un progetto S.I.S.MI/SIOS/A di affondamento al largo di quei pezzi per perderne qualsiasi memoria.

Quindi, al riguardo dei danni sul reperto di cui alle predette fotografie 73-75, si deve sottolineare che quel reperto aveva già attirato l'attenzione degli Americani. In esso si nota chiaramente un foro passante ed improntature come da schegge. Ma quel reperto attrasse anche l'attenzione del prof.Held che in un resoconto datato 18 maggio 92 sulla sua missione a Pratica di Mare dell'8 e 9 precedenti al riguardo delle fotografie provenienti dagli Stati Uniti, così si esprimeva "Esaminando le fotografie ... solo una di queste è stata interessante per me. Sulla foto 75 è stata ripresa evidentemente una perforazione trasversale; a sinistra di questa perforazione sono visibili in superficie delle tracce dell'impatto di schegge secondarie. Non essendo stata indicata nessuna scala, è impossibile valutare la grandezza del foro. Un risultato come questo è tipico per le perforazioni delle paratie sulla seconda lastra di mira".

Così come illustrato dalle figure seguenti:



~~CONTROL~~

NON CLASSIFICATO

~~SECRET~~

74

TYPE 12
TIWC 2.13.6104.0300.00
UNIT 76 A 11
DATE 5.5.76
OCD

~~SECRET~~

Il reperto che è riprodotto dalle fotografie 73-75 della numerazione



statunitense, riportate come s'è detto, in fig.V-6 della perizia è un componente interno del velivolo, identificato da tecnici di Dresda in un contenitore di benzina, necessario per l'avviamento di motori di vecchio tipo. Di tale reperto non s'è trovata più traccia.

Su di esso, a completamento di quanto già scritto da Held, il collegio afferma che un effetto come quello visibile nella foto è tipico delle perforazioni da proiettili ad alta velocità che colpiscono due lastre affiancate come indicato nella figura sopra riportata. Il foro principale è quello prodotto dal proiettile che attraverso le due lastre, mentre i fori o le improntature circostanti sono dovuti all'impatto dei frammenti secondari, prodotti dall'attraversamento della prima lastra da parte del proiettile.

Il collegio correttamente non va oltre sull'origine delle perforazioni. Ma di queste perforazioni si deve tener conto in un quadro più vasto per trarne le dovute conclusioni. Vi sono testimonianze di persone - che peraltro si sono rivelate credibili anche nelle restanti dichiarazioni - che hanno visto il velivolo "foracchiato" e che hanno specificato che questi fori erano sui 18-20 millimetri - quindi ben diversi da quelli di piccolo calibro, cagionati, come detto, con tutta sicurezza da militari di vigilanza. Vi sono le fotografie agli atti, nelle quali con evidenza si notano più fori, precisi a contorni netti in zone senza rilevanti ammaccature, che stanno a significare gragnuole di proiettili ad alta velocità. V'è la "cancellazione" di Colleferro, che non può non stimarsi volontaria. Sono tutti elementi che inducono a ritenere che il

velivolo fu abbattuto, e da altri velivoli che possono aver usato sia mitraglie che missili.

Abbattimento a seguito di inseguimento, come sembrerebbero indicare quei testi di cui si è riferito.

* * * * *

Capitolo III
Consulenze di parti imputate e risposte del collegio
Casarosa – Dalle Mese – Held.

1. Consulenza di parte imputata Dell'Oro-Di Natale, 22.02.91.

In quello stesso febbraio, per la precisione il successivo 19, viene presentato un “Promemoria dei periti di parte imputata” dal titolo “Documentazione agli atti dell’incivolo del MiG23 Libico matricola 6950 analisi validità e completezza dati disponibili” elaborato dall’ing. Dell’Oro Giorgio e dal sig. Di Natale Franco; documento redatto non come i precedenti, sulle perizie e loro seguiti già depositati, bensì nei confronti della perizia in corso, cioè quella affidata al nuovo Collegio, Casarosa - Dalle Mese - Held, denominato tecnico-scientifico. L’intento infatti di questo promemoria è “quello di poter contribuire, con considerazioni di solo ordine tecnico, ad una migliore comprensione della validità delle ipotesi e dati iniziali disponibili agli atti, allo stato attuale, nonché di suggerire l’acquisizione di ulteriori dati comunque ritenuti indispensabili per una ricostruzione precisa della rotta percorsa.” L’iniziativa è stata presa a seguito delle “perplexità” rivelatesi, presso il Collegio peritale, nella interpretazione di documentazione in atti. Gli estensori, affermano di se stessi, sono dotati di esperienza derivante da “...un’attività pluriennale nello specifico settore aeronautico ed in particolare sia in quello operativo sia in quello di sperimentazione e collaudo di velivoli militari di classe analoga a quello oggetto della perizia.”

Ecco nuovamente una precisa affermazione sulla superiorità del bagaglio culturale, come essi stessi lo chiamano, degli esperti dell’AM, utilizzati dagli imputati ai loro fini di parte.

La documentazione in atti, quella principale, era, come rammentano i consulenti:

-“Relazione Tecnico Formale, della Commissione (nominata il 24.07.80) di inchiesta italo-libica, del 23.09.80;

-“Relazione dell’Ispettorato delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo (ITAV) dell’Aeronautica Militare del 15.10.88.

Sulla prima Relazione, i consulenti rammentano che il compito di questo documento era quello di “stabilire le cause che hanno determinato l’incidente in aderenza alla normativa nazionale applicabile”, ovvero individuare le cause dell’incidente.

I libici, sin dai primi momenti, ammisero la perdita del velivolo e chiesero di far parte della Commissione di inchiesta. Pertanto la Commissione, usufruendo anche delle informazioni dei libici, aveva proceduto all’acquisizione di elementi e informazioni, sempre, ovviamente, al fine di stabilire i motivi che avevano determinato la caduta del velivolo. Doveva però precisarsi che ove fosse stata messa in dubbio la provenienza libica del velivolo, nonché la autenticità della pellicola trovata, dal personale AM, all’interno del Flight Recorder (FR), di cui il velivolo in questione era

dotato, ne sarebbe conseguito che tutte le informazioni disponibili, fornite appunto dai libici stessi (dichiarazione del gregario, plotting del radar libico, dichiarazione dell'Ufficio Operazioni libico, tarature dei parametri registrati dal FR ed altre) avrebbero perso di qualsiasi validità. In merito al contributo fornito alla Commissione di indagine da parte di tecnici libici era necessario inoltre osservare che, trattandosi di un velivolo militare di fabbricazione russa, caduto in un paese NATO (siamo nel 1980), il loro contributo è stato limitato, per ovvî motivi di segretezza ai dati da loro ritenuti rilasciabili, ossia al fornire:

-il minimo di elementi utili;

-elementi qualitativi e vaghi, laddove non strettamente necessario, soprattutto per quegli aspetti che potevano costituire informazioni di carattere militare di particolare interesse per i servizi "intelligence" NATO oltre a quelle ormai già derivabili dall'osservazione dei componenti rinvenuti tra i rottami del velivolo, non sarebbero stati affatto utilizzabili. Le informazioni di fonte libica, per ragioni di segretezza limitate alle sole informazioni rilasciabili, pur se all'epoca sufficienti per lo scopo della Commissione Tecnico Formale, dovranno quindi essere adeguatamente valutate nel caso di approfondimenti di altri aspetti dell'accaduto, non richiesti al documento redatto dalla citata Commissione.

Sulla seconda relazione, quella cioè dell'Ispettorato delle Telecomunicazioni e Assistenza al Volo dell'Aeronautica Militare, i consulenti affermano che con tale documento si tentò di verificare se, tra le tracce registrate dal radar di Otranto il 18.07.80, ve ne fosse una riconducibile alla traiettoria del MiG 23. La Commissione dell'Itav non escluse completamente la possibilità che la traccia rilevata non fosse correlabile a quella del MiG23 in questione caduto sulle montagne della Sila. Da tale relazione emergeva, elemento nuovo ed utile alle indagini, la documentazione sulla traccia rilevata dal radar di Otranto e contraddistinta dalla sigla LJ054 che per orario, posizione, rotta e velocità potrebbe corrispondere al velivolo in argomento.

I consulenti procedevano poi all'analisi della validità e completezza dei dati/informazioni tecniche desumibili dalla documentazione agli atti.

Così premettevano, per rispondere alla domanda se un velivolo come il MiG23, nelle condizioni di contorno, in particolari condizioni meteorologiche, e con gli elementi tecnici dichiarati nella documentazione agli atti, potesse raggiungere o meno il punto ove è stato rinvenuto, partendo dalla Libia, e se la traccia rilevata dal radar di Otranto potesse essere riconducibile, nelle fase finale, al percorso effettuato dal MiG stesso, è

necessario, prima di ogni cosa, valutare la validità, la precisione e la completezza degli elementi disponibili per una simile verifica di congruenza.

I fattori fondamentali, per una tale verifica, sono quelli di: -rotta; -velocità al suolo; -combustibile disponibile; -peso all'inizio della tratta considerata; -efficienza aerodinamica e consumo specifico del motore; -caratteristiche di funzionamento dell'autopilota.

Nelle tabelle riportate negli allegati da "A" a "D" è presentata in dettaglio la valutazione delle validità e precisione degli elementi fino ad oggi disponibili agli atti, corredata, negli annessi, da ulteriori delucidazioni.

Per ovvie ragioni, legate agli aspetti della tutela del segreto, le dichiarazioni e le informazioni rilasciate dai libici, non possono essere considerate precise totalmente per quei dati dai quali si potrebbe desumere la posizione dell'antenna radar, le prestazioni di copertura e di frequenza di aggiornamento del rilevamento. Pertanto le rotte, le distanze e le velocità deducibili dalle informazioni rilasciate sono qualitative con una precisione medio/bassa. Lo testimonia il fatto che il plottaggio della traccia, seppur coerente nel suo insieme, in alcuni punti non è pienamente rispondente ai dialoghi Terra Bordo Terra (TBT) ed alle dichiarazioni del gregario.

La ricostruzione della velocità al suolo, partendo dai dati del FR, è soggetta a numerosi errori e all'influenza di fattori quali la temperatura ambiente (T.A.) la intensità e direzione del vento (W.D.) attualmente parziali, non sufficienti e comunque solo stimabili. In particolare, date le caratteristiche del F.R. installato, la forma delle tarature, molto piatte nella zona di interesse, e le poche informazioni fornite dai libici relativamente agli errori sullo zero e di isteresi, si può stimare un margine di errore possibile fino al 10% sulla quota e fino al 20-30% sulla velocità indicata, nonché un ulteriore 5% sulla velocità vera (T.A.S.), come per esempio si ha per T.A. di 20°C superiori a quella standard. Le correzioni dovute almeno all'influenza delle condizioni ambientali (temperature e vento) possono essere comunque introdotte richiedendo:

-al Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aeronautica (C.N.M.C.A.) presso l'Itav - Roma (EUR);

-al Centro Europeo Previsioni a media Scadenza (E.C.M.W.F.) Reading UK;

-Servizio Meteorologico Federale (Taglischer Wetterbericht Francoforte GE);

-Berliner Wetterkarte Università di Berlino;

i sondaggi meteorologici delle zone limitrofe dai quali sono poi derivabili, con metodi standard di fisica dell'atmosfera, le condizioni ambientali succitate nella trancia di quota percorsa dal MiG23 a quell'ora della giornata.”

Le informazioni rilasciate dai libici relativamente alle condizioni di peso al parcheggio e combustibile imbarcato sono incomplete. "E' infatti dichiarato il solo combustibile imbarcato, precisano i consulenti, ma non il peso totale del velivolo e l'esperienza insegna che, a parità di configurazione vi possono essere variazioni, dovute ad allestimenti interni non identici, anche nell'ordine di 100kg da velivolo a velivolo. Il combustibile che si ritiene disponibile per l'ultima tratta del volo è quello dichiarato dal gregario che non risulta abbia effettuato esattamente lo stesso profilo di volo ed essendo gregario avrebbe dovuto consumare più del leader."

Le informazioni di consumo specifico del motore in possesso del Collegio d'Ufficio sono riferite a condizioni di quota, temperatura ambiente, velocità e regime motore macroscopicamente diverse da quelle applicabili al MiG nella tratta di volo stabilizzata e cioè senza attività volontaria.

L'errore che si può commettere usando valori inappropriati, può essere in termini di distanza percorsa anche del 15%.

Le informazioni relative alle caratteristiche di efficienza aerodinamica non sono disponibili.

L'adozione di valori di efficienza aerodinamica di velivoli della stessa classe può essere utile, ma non sufficientemente precisa ai fini del calcolo della distanza massima percorribile.

I dubbi relativi all'influenza dell'autopilota sul volo e nella fase di planata verso il punto di impatto non possono essere del tutto sciolti senza conoscere nel dettaglio se e come agisce l'autopilota e in quale punto della catena del comando longitudinale è rilevato il parametro della deflessione dell'elevatore (delta e), registrato sul F.R.

In considerazione di tale grado di insufficienza nelle informazioni a disposizione, i consulenti saggiamente suggeriscono di interpellare o meglio visitare quegli enti occidentali che dispongono di quel tipo di velivolo. MiG23 di provenienza egiziana - accertata l'applicabilità delle informazioni alla versione libica oggetto d'indagine - sono presenti, informano i predetti consulenti, presso il poligono statunitense di Nellis (Nevada) sulla base di Tonapah, e sono impiegati a scopo di addestramento.

Il consiglio sarà seguito dai periti d'Ufficio, che si recheranno però nella base di Dresda il 26.02.92 della Germania Federale, ove dopo la caduta del muro erano stati trasferiti dalla DDR esemplari di MiG23. Ma su questo infra.

Queste infine le conclusioni. I consulenti di parte imputata stimano che la verifica di congruenza richiesta dall'AG non possa essere effettuata con sufficiente precisione per la incompletezza delle informazioni sui dati

fondamentali, di interesse del nuovo mandato, “quali: le condizioni meteorologiche lungo il percorso alle alte quote, le caratteristiche aerodinamiche del velivolo, il consumo specifico del motore nonché il funzionamento dell’autopilota stesso. Mentre la ricostruzione del volo fatta dalla Commissione di inchiesta Tecnico Formale è compatibile con gli elementi resi disponibili allora, una precisa e puntuale verifica di tale congruenza, ai fini del mandato del Collegio d’Ufficio, appare possibile solo attraverso l’acquisizione di altri dati di riferimento alcuni dei quali ora disponibili.”

Seguono allegati ed annessi di rilevante utilità per tutti coloro che all’epoca e in seguito saranno impegnati nelle tematiche relative al velivolo precipitato nell’agro di Castelsilano. Un allegato A con tabella n.1 di riepilogo/analisi degli elementi disponibili ed influenti sulla rotta, che conclude affermando che risulta, fermo restando le probabili ragioni di segretezza, evidente la medio-bassa precisione dei dati di rotta deducibili dal tracciato radar e dalle dichiarazioni libiche. Un allegato B con tabella n.2 di riepilogo/analisi degli elementi disponibili ed influenti sulla velocità al suolo, che conclude affermando che per poter verificare la congruità tra la velocità al suolo del velivolo e quanto rilevato dal radar di Otranto, occorre correggere questi dati, oltre che dagli errori di lettura e sullo zero, per gli effetti della temperatura della velocità del vento nella direzione della rotta percorsa. Un allegato C con tabella n.3 di riepilogo/analisi degli elementi disponibili ausiliari ai fini della ricostruzione. Un allegato D con tabella n.4 di riepilogo/analisi degli elementi disponibili ed importanti sul consumo specifico motore peso velivolo e combustibile a bordo, che si conclude rinnovando l’invito a raggiungere e visitare la base di Tonapah di cui sopra.”

Da ultimo gli annessi:

1. tracciato del radar libico; 2. documenti tecnici del velivolo; 3. relazione Ufficio OPS e Capo OPS di Benina; 4. tarature dei parametri registrati sul F.R.; 5. dati dal F.R.; 6. esame funzioni autopilota; 7. traccia del radar di Otranto;

tutti da tener presenti nelle valutazioni complessive e finali, in particolar modo quelli sui parametri registrati sul F.R., sui dati dal F.R., sulle funzioni dell’autopilota.

2. Consulenze di parte imputata Brindisino – Di Natale - Ludovisi del 5.07.93 e 15.06.94 e risposte del collegio Casarosa – Dalle Mese – Held del 14.12.93 e 21.03.95.

2.1. Premessa.

In data 05.07.93 i consulenti di parte imputata (nel seguito CPI) depositarono il documento “Note critiche dei Consulenti di Parte Imputata alla perizia tecnico-scientifica relativa al MiG23 MM 6590 delle forze aeree libiche, precipitato in Sila il 18.07.80” nel quale formulavano critiche e richiedevano chiarimenti su quanto esposto nella perizia tecnico-scientifica. Per brevità di esposizione, nel seguito tale documento sarà indicato con [1].

In data 14.12.93 il collegio peritale (nel seguito CP) depositò il documento “Risposte del Collegio peritale ai rilievi effettuati dai Consulenti di Parte Inquisita” nel quale venivano riportati i commenti del CP su quanto scritto dai CPI nel predetto documento. Per brevità di esposizione, nel seguito tale documento sarà indicato con [2].

In data 15.06.94 i CPI depositarono un ulteriore documento di risposta a quanto esposto dal CP nel predetto documento del 14.12.93. Per brevità di esposizione, nel seguito tale documento sarà indicato con [3].

In data 21.03.95, infine, il CP depositò il documento “Osservazioni del Collegio Peritale sui contenuti del documento presentato all’AG dai Consulenti di Parte Inquisita in data 15 giugno 94” in risposta al precedente dei CPI. Per brevità di esposizione, nel seguito tale documento sarà indicato con [4].

Allo scopo di seguire al meglio i contenuti dei predetti documenti, la sintesi di essi viene compiuta trattando singolarmente i differenti argomenti e riportando tutte le argomentazioni ad essi afferenti, contenute in ognuno dei documenti stessi.

Le osservazioni iniziali dei CPI sono essenzialmente contenute in nove annessi al documento [1] (Annessi A÷I) ciascuno dei quali contiene le osservazioni ad uno o più argomenti trattati nella perizia tecnico-scientifica (nel seguito indicata come PTS).

Nel suo documento di risposta [2], il CP ha organizzato la materia in altrettanti annessi in ognuno dei quali ha effettuato le proprie osservazioni sui contenuti dei corrispondenti annessi del documento dei CPI.

In questo documento, pertanto, in accordo al predetto schema generale di esposizione, verrà effettuata la sintesi dei contenuti di ogni annesso dei predetti documenti [1] [2], ivi comprese anche le successive osservazioni ad essi afferenti contenute nella successiva documentazione[3], [4] prodotta sia dai CPI che dal CP.

2.2. Annesso A.

Nell'Annesso A di [1] i CPI hanno formulato osservazioni critiche sui contenuti della PTS relativi principalmente ai compiti assegnati alla Commissione italo-libica (CIL), alla mancanza di dati tecnici del velivolo lamentata dal CP, all'uso effettuato nella PTS del tracciato radar libico e, infine, all'assunzione delle condizioni meteorologiche.

Per quanto riguarda i compiti assegnati alla CIL, i CPI si sono riferiti in particolar modo alle osservazioni effettuate dal CP nella PTS secondo le quali la RCIL non avrebbe contenuto alcuna verifica delle informazioni fornite dai rappresentanti libici, alcun dato tecnico del velivolo, alcun accenno alle metodologie utilizzate per raggiungere le conclusioni esposte.

A questo proposito i CPI hanno osservato come la Commissione fosse stata nominata in accordo a normativa internazionale che prevede la partecipazione di membri della Nazione proprietaria del velivolo quando l'incidente accade fuori dai confini nazionali e, di conseguenza, come i membri libici, all'interno della RCIL, avessero pari dignità dei membri italiani.

Hanno riportato poi come i dati di fatto fossero noti alla Nazione proprietaria del velivolo e non esistesse alcuna condizione al contorno atta a far dubitare della loro autenticità o fornire differenti evidenze rispetto al tipo di missione dichiarata dai libici.

Per questi motivi essi hanno ritenuto corretto che la CIL non avere effettuato alcuna verifica delle informazioni fornite dai rappresentanti libici.

Per quanto concerne il secondo motivo di critica, i CPI hanno osservato come all'epoca fosse molto difficile reperire i dati tecnici del velivolo MiG23 in quanto coperti da segreto militare.

Relativamente a queste osservazioni, il CP, nella sua replica contenuta nell'Annesso A di [2], ha fatto notare come nella PTS non sia contenuta alcuna critica all'operato della CIL, ma siano solo evidenziati i dati di fatto riportati nei precedenti punti che hanno costretto il CP stesso a reperire da altre fonti i dati tecnici del velivolo e quant'altro necessario alle proprie analisi, senza alcun commento in merito.

Essendo in argomento, il CP non ha potuto esimersi dall'osservare che, in effetti, si sarebbe aspettato di reperire nella RCIL un maggior numero di dettagli tecnici relativi al velivolo ed alla sua missione ed ha rilevato come sia difficilmente giustificabile la mancanza di ogni verifica su basi tecniche dell'ipotesi formulata.

A parere del CP, i membri italiani e libici della CIL, e cioè l'intera CIL in modo collegiale, doveva addurre opportune giustificazioni tecniche per sostenere l'ipotesi formulata, limitandosi, eventualmente, a stime di massima senza entrare in calcoli di dettaglio per non violare alcun segreto militare.

Risulta pertanto giustificabile l'opinione espressa dal CP che, in assenza di ogni verifica, il documento redatto è da considerarsi non come perizia tecnica, ma come presa d'atto di quanto affermato da alcuni membri della Commissione.

Il terzo motivo di critica dei CPI ai contenuti della PTS è relativo all'uso fatto dal CP del tracciato radar fornito dai libici che, sia dai CPI che dal CP, è stato definito "grossolano".

Sulla base di questa definizione di "grossolanità", i CPI hanno dichiarato di non capire perchè il CP abbia preso come dato certo la rotta o prua di uscita del MiG dalla Libia.

Hanno criticato poi l'affermazione del CP quando esso ha anticipato di voler effettuare una più precisa ricostruzione della traiettoria sulla base dei risultati delle letture del Flight Data Recorder (FDR) e sull'analisi delle comunicazioni Bordo/Terra/Bordo (B/T/B) contenute nella RCIL.

Essi hanno osservato come sia stata usata una terminologia impropria e non suffragata da alcun dato tecnico, in quanto, a loro parere, non sarebbe possibile effettuare una più precisa ricostruzione della traiettoria poiché l'FDR non registra i dati di angolo di prua e nelle comunicazioni B/T/B essi sono riportati in forma indicativa.

Hanno concluso poi affermando che ogni tentativo di ricostruzione del percorso effettuato dal CP debba ritenersi approssimativo e che sarebbe stato più logico assumere "un ventaglio" di possibili rotte di uscita dalla Libia.

A queste obiezioni il CP ha replicato facendo osservare che la sua definizione di "grossolano" è basata sul fatto che esso è visibilmente tracciato "a mano" su scala ridotta, per cui da esso non possono trarsi alcuni dettagli come ad esempio gli andamenti della traiettoria durante i cambiamenti di rotta o gli stessi andamenti del volo fino al FIX 1 e nell'intorno del punto C, riportati nello schema di fig.III 13 a) della PTS.

Il CP ha comunque rilevato come sia necessario acquisire dal tracciato, tenendo pure conto della sua grossolanità, almeno i seguenti dati "certi", se si vuole dar credito a quanto comunicato dalle Autorità libiche relativamente alla missione del MiG23:

a) - il punto di decollo; b) - le posizioni e relative distanze dei punti A, B, C; c) - le rotte seguite per l'avvicinamento a detti punti; d) - la rotta di uscita dal territorio libico; e) - la posizione dell'ultimo rilevamento radar.

In caso contrario, il CP ha fatto ulteriormente osservare, verrebbero messi in dubbio gli elementi fondamentali della missione supposta e quindi l'intera ipotesi formulata nella RCIL.

Per quanto riguarda l'opportunità di considerare un "ventaglio" di possibili rotte di uscita, il CP ha innanzi tutto evidenziato il motivo principale di questa osservazione derivante dall'esame dello schema di fig.III-13 b) della perizia, dal quale discende che con la rotta di uscita fornita dai libici, nelle condizioni di volo ipotizzate nella RCIL (autopilota inserito, pilota in stato di incoscienza), la traiettoria di volo del MiG risulterebbe spostata notevolmente ad Ovest della traccia radar LJ054 e del punto di impatto (circa 50NM), pur nelle condizioni di vento più favorevoli.

Il CP ha evidenziato di aver invece assunto questo dato come certo in quanto, come calcolato nella PTS, esso risulta congruente con l'angolo di prua mantenuto dal velivolo in uscita dalla Libia, con la velocità di volo e con la componente di vento al traverso.

Pertanto il CP non ha ritenuto di dover modificare questo dato, come non ha ritenuto di dover modificare le posizioni dei punti A, B, C e le loro distanze relative nè ha ritenuto di mettere in dubbio il fatto che il velivolo sia decollato da Benina ed abbia realmente sorvolato tali punti o, quanto meno, come nel caso del punto C, sia passato nelle immediate vicinanze.

È pertanto condivisibile l'opinione del collegio d'ufficio che una qualunque modifica di questi o di altri dati porterebbe a modificare il tipo di missione rispetto a quanto dichiarato nella RCIL, potendo in questo modo ottenere qualunque risultato finale, e che i risultati esposti nella PTS debbano ritenersi validi solo se il velivolo ha effettuato il tipo di percorso ipotizzato nella RCIL. Se si modifica il percorso (o i dati disponibili presso l'AG in base ai quali il CP ha effettuato le analisi) è evidente che può modificarsi il risultato finale.

Per quanto riguarda l'osservazione dei CPI secondo cui il CP avrebbe usato una terminologia impropria e non suffragata da nessun dato tecnico, lì ove dichiara di voler effettuare una più precisa ricostruzione del percorso di volo in quanto non è possibile avere certezze sugli angoli di prua mantenuti dal velivolo, il CP ha risposto che in Meccanica del Volo, quando si parla di "traiettoria percorsa dal velivolo", generalmente ci si riferisce alla variazione rispetto al tempo, o ad altra variabile, di tutti i parametri che definiscono lo stato del velivolo.

Pertanto, ad esempio, l'esame dell'FDR consente di avere una più precisa definizione della traiettoria del velivolo per quanto riguarda l'andamento nel tempo delle variabili quota e velocità.

Il CP ha dichiarato con forza di aver quindi utilizzato una terminologia propria (definizione di traiettoria del velivolo) suffragata da ben precisi dati tecnici (dati leggibili sull'FDR).

In ogni caso, anche volendo dare alla definizione di traiettoria di volo il significato più restrittivo di "percorso effettuato dal velivolo rispetto ad un riferimento terrestre", il CP non ha ritenuto impossibile effettuare una più precisa ricostruzione della traiettoria di volo e, cioè, una migliore e più documentata interpretazione della fasi di volo del MiG23 rispetto a quanto effettuato nella RCIL, attraverso un controllo incrociato fra quanto desumibile dall'FDR in termini di tempi di percorrenza di determinate tratte e quote di volo, dal tracciato radar in termini di posizione dei punti A, B, C, e dalle comunicazioni B/T/B che consentono di definire importanti FIX.

D'altra parte il CP ha evidenziato come questo controllo incrociato sia stato in realtà effettuato nel Cap.3 della Parte II della perizia e come esso abbia consentito di effettuare, appunto, una più precisa ricostruzione delle varie fasi di volo.

Su questo argomento i CPI hanno prodotto ulteriori osservazioni nel loro documento [3], facendo principalmente osservare come il CP, nell'ambito della ricostruzione del percorso del MiG, abbia modificato alcuni parametri, come ad esempio la forma della traiettoria nell'intorno del punto C, ma non altri, come l'angolo di prua di uscita dal territorio libico e, da dati così costruiti, abbia fatto discendere la conclusione che il velivolo non avrebbe potuto raggiungere le coste italiane, evento non escludibile, invece, sulla base dei dati aerodinamici e di autonomia del velivolo.

Tale interpretazione dei fatti è stata basata dai CPI sull'analisi dei due seguenti passi della PTS: "Resta ancora non trascurabile lo spostamento verso Ovest della traiettoria rispetto alla traccia radar LJ054 anche se su di esso può influire l'indeterminazione della traiettoria stessa nell'intorno del punto C, ricostruita dal CP come indicato in fig.III-13-a), sulla base della traccia radar e delle comunicazioni B/T/B fornite dalle autorità libiche".

"Ipotizzando che i principali dati utilizzati per le analisi (velocità, efficienza aerodinamica, consumi specifici ecc.) siano stati assunti ai limiti più sfavorevoli dei loro intervalli di tolleranza, in questo caso non si potrebbe escludere che il velivolo avesse potuto raggiungere la latitudine del punto di ritrovamento del relitto."

Sulla base di questi due passi citati, i CPI hanno quindi dedotto quanto in precedenza esposto e, cioè, che il tracciato radar fornito dalle

Autorità libiche abbia concorso a far escludere al CP la congruenza della traiettoria finale del MiG23 con la traccia radar LJ054, possibile dal punto di vista di prestazioni del velivolo.

Il CP, nella sua replica contenuta nel doc.[4], ha ritenuto tale interpretazione profondamente errata in quanto l'esclusione della congruenza fra traiettoria finale e traccia radar LJ054 è principalmente derivata da considerazioni relative all'autonomia del velivolo.

Il CP ha fatto osservare come i due passi precedenti siano inseriti in un contesto nel quale il CP stesso si era proposto di verificare quali avrebbero dovuto essere le modifiche da apportare ai dati iniziali in possesso dell'AG ed utilizzati dalla Commissione italo-libica (CIL) per ottenere la congruenza fra traiettoria percorsa e traccia radar.

Il CP evidenzia infatti come al termine della pag.VI-6 della PTS, immediatamente prima dei due passi citati, si possa leggere la seguente premessa:

“2) - Volendo ottenere una migliore correlazione spaziale fra traiettoria percorsa, traccia radar e punto di ritrovamento del relitto occorre assumere, rispetto al caso precedente - basato su documentazione CIL; n.d.CP-, una diversa documentazione di riferimento costituita dalle condizioni meteorologiche CEPMMT e dal diagramma di taratura per la decodificazione della velocità elaborato dai CPI.

Sempre dalla fig.III-19 si può osservare che, utilizzando questi dati, si può ottenere un sensibile spostamento dell'area di impatto verso Nord, che passa dalla posizione I3 del caso precedente alla posizione I2.

Tale posizione risulta spostata verso Sud di circa 50NM rispetto al punto di ritrovamento del relitto.”

Seguono poi, in ordine inverso, i due passi in precedenza riportati e, successivamente, la seguente conclusione: “La presenza di tale spostamento, anche se di entità variabile e dipendente dalla predetta indeterminazione della traiettoria, rende ancora molto bassa la correlazione fra la possibile traiettoria percorsa dal velivolo e la traccia radar LJ054”.

In altre parole, con tali considerazioni, il CP ha inteso dimostrare che la scelta delle condizioni meteorologiche CEPMMT, più favorevoli all'autonomia del velivolo, e la modifica del diagramma di taratura delle velocità secondo quanto suggerito dai CPI non sono ancora sufficienti a portare il velivolo sul punto di impatto con traiettoria congruente con la traccia radar.

Per ottenere questo occorrerebbe recuperare ancora 50NM di autonomia (possibile con le ipotesi di cui al secondo passo citato) e

modificare il tracciato radar fornito dalle Autorità libiche, come riportato nel successivo punto 4) della PTS (pag.VI-7).

Il CP ha ritenuto che il senso di questa considerazione sia sensibilmente diverso da quello riportato dai CPI e desunto dall'esame dei due passi citati, avulsi dal contesto.

Per quanto riguarda le modifiche dei dati iniziali, il CP ha confermato di aver provveduto ad adeguare quelli che presentavano visibili contraddizioni e di aver mantenuto validi quelli che tali contraddizioni non avevano, come ampiamente esposto nella documentazione presentata.

Il CP ha ritenuto pertanto di dover confermare le seguenti conclusioni generali riportate alla pag.VI-10 della PTS:

“Il CP ritiene di dover evidenziare ancora una volta che per ottenere una possibile congruenza fra traiettoria presumibilmente percorsa dal velivolo, traccia radar LJ054 e punto di ritrovamento dei resti, occorrerebbe operare sulla base di documentazione diversa da quella utilizzata dalla CIL e depositata agli atti presso l'AG, ipotizzare condizioni di propagazione elettromagnetica anomala tali da alterare significativamente i dati relativi alle rivelazioni radar e trascurare importanti testimonianze sull'evento.

Prendere come riferimento una documentazione non in accordo con quella utilizzata dalla CIL, sempre a parere del CP, starebbe ad indicare che il velivolo dovrebbe aver effettuato una missione di tipo diverso da quella ipotizzata nella RCIL, che il CP ha invece accettato come ipotesi di lavoro, come anche richiesto nel quesito posto dall'AG.”

Parimenti estese ed articolate sono state le osservazioni dei CPI e le relative risposte del CP per quanto riguarda il problema dell'assunzione delle condizioni meteorologiche lungo la rotta seguita dal MiG23.

Nella PTS il CP ha effettuato l'analisi del volo del MiG23 prendendo come riferimento sia le condizioni meteorologiche valutate dal Servizio Meteorologico dell'Aeronautica il giorno dell'incidente, sia le condizioni fornite dal centro meteorologico CEPMMT di Reading (UK) più favorevoli, queste ultime, ad una maggiore distanza percorribile dal velivolo e ad un maggior spostamento verso Est della traiettoria di volo (verso il punto di ritrovamento).

Al termine delle analisi, il CP ha poi espresso il parere di ritenere più attendibili i risultati ottenuti utilizzando le condizioni meteorologiche AM.

Le analisi che hanno condotto a questa conclusione sono state giudicate dai CPI come frutto di conoscenze parziali e, a volte, imprecise.

Essi hanno sostenuto, infatti, che le informazioni meteorologiche AM sono state fornite fino alla quota di 9000m mentre il volo si è svolto per la maggior parte a quote superiori, fino a 12000m. Hanno ritenuto pertanto

l'approccio del CP metodologicamente errato in quanto ha considerato le predette condizioni valide fino ai 12000m ed hanno considerato la ricostruzione del percorso del MiG sul Mediterraneo con i dati meteorologici deducibili dalla RCIL arbitraria e non rispondente alla realtà dei fatti, come deducibile dai dati CEPMMT.

A proposito di questi ultimi i CPI hanno dichiarato che tali dati non sono "previsioni" ma si sono basati su una interpolazione effettuata recentemente con un modello matematico non disponibile nel 1980 prendendo come riferimento i dati medi presenti nell'area del Mediterraneo all'epoca dell'incidente.

La risposta del CP a queste obiezioni è stata estesa e molto articolata.

Essi hanno fatto osservare come fin dalle prime operazioni peritali sia apparso chiaro che, nella ipotesi di rotta di uscita dalla Libia ipotizzata nella RCIL e di volo con autopilota inserito e pilota in stato di incoscienza, le condizioni di vento AM, per i motivi esposti nel par. 4.3 della Parte I della PTS, avrebbero portato il velivolo a sorvolare la punta estrema della Calabria e non l'altopiano della Sila (fig.III-19 della perizia).

Tale constatazione rendeva subito poco credibile l'ipotesi della CIL anche se il velivolo avesse avuto sufficiente autonomia, sia pure con le cautele del caso, dovute al fatto che le condizioni meteorologiche in esame erano relative alla quota di 9000m mentre il volo, approssimativamente dal punto R in poi, si era svolto a circa 12000m di quota.

La possibile differenza di condizioni fra i due valori di quota non era stata comunque ritenuta tale da modificare nella sostanza questo risultato di massima.

Durante successive operazioni peritali, i CPI sostennero che i predetti dati meteorologici non erano da ritenersi applicabili, in quanto validi fino a 9000m, e fornirono all'AG le condizioni meteorologiche sull'area interessata previste dal CEPMMT.

Le condizioni meteorologiche proposte erano più favorevoli all'ipotesi formulata nella RCIL in quanto davano componenti di vento in poppa al velivolo e componenti al traverso (in direzione approssimativamente Ovest-Est) in aumento all'avvicinarsi alle coste italiane, favorendo quindi l'autonomia del velivolo stesso e la deviazione verso Est della sua traiettoria e, quindi, il suo avvicinamento alla traccia radar LJ054 ed al punto di impatto.

Tenendo conto di quanto esposto, il CP ha evidenziato come ad un certo punto dei suoi lavori abbia avuto disponibili due documenti che davano condizioni meteorologiche sostanzialmente diverse, delle quali una derivante da misure effettuate dai laboratori AM nell'immediatezza dell'incidente ed

acquisite agli atti nell'ambito della RCIL e l'altra consegnata all'AG dai CPI, derivante da analisi teoriche effettuate in tempi recenti dal CEPMMT sulla base dei rilievi sull'area del Mediterraneo effettuati nel 1980.

Risulta quindi del tutto condivisibile la metodologia utilizzata dal CP che ha ritenuto più razionale ed intellettualmente onesto effettuare le analisi, prendendo come riferimento entrambe le condizioni, riservandosi poi di effettuare una discussione più approfondita qualora i risultati ottenuti avessero sostanzialmente differito fra loro.

Congruentemente a questa ipotesi di lavoro, il CP ha determinato la possibile posizione del punto di impatto, prendendo inizialmente come riferimento le condizioni CEPMMT, più favorevoli alla ipotesi della CIL (punto I₁ di fig.II-19 della perizia) e, successivamente, ha determinato la possibile variazione di tale posizione, prendendo come riferimento le condizioni AM (punto I₃ della predetta figura).

L'Ufficio ritiene pertanto non condivisibile l'affermazione dei CPI che hanno ritenuto tale approccio metodologicamente errato.

Il CP ha poi evidenziato come la posizione I₃ fosse ancora affetta dall'errore dovuto dall'aver considerato le condizioni meteorologiche di 9000m per un volo che, a partire dal punto R, e cioè, approssimativamente, da circa il 39^{mo} minuto di volo, si è svolto a circa 12000m di quota.

Il problema che il CP si è posto è stato quindi di verificare se la presenza di tale errore possa aver alterato significativamente la posizione del predetto punto, tenendo conto che l'errore stesso può essere dovuto principalmente alle seguenti due cause:

- a) - Variazioni di condizioni di vento nell'intervallo 9000÷12000m.
- b) - Variazione di temperatura dalle condizioni standard assunte dal CP alle condizioni reali (ISA + 7°÷8° C come indicato dai CPI nel loro documento);

A questo proposito il CP ha innanzi tutto osservato come le pur sensibili differenze fra le condizioni meteorologiche CEPMMT ed AM non avessero portato variazioni nelle posizioni dei previsti punti di impatto I₁ e I₃ tali da modificare il giudizio sui risultati finali.

A maggior ragione, quindi, il CP ha ritenuto che dovessero considerarsi inessenziali, ai fini dei risultati finali, le differenze di condizioni meteorologiche fra 9000 e 12000m, le quali, al più, avrebbero potuto avvicinare od allontanare di qualche miglio nautico (NM) il punto I₃ al punto I₁, tenendo anche conto che le condizioni meteorologiche AM davano, in prossimità delle coste italiane, intensità di vento da NW di pari intensità alle quote di 5500m e 9000m e quindi, non essendo segnalati jet-

stream o fenomeni di wind-shear, erano da aspettarsi non determinanti variazioni fra 9000 e 12000m.

Il CP ha osservato poi come le analisi effettuate dai CPI sugli effetti della variazione di temperatura, riportate nella Nota di pag.A/11 del documento [1], fossero anch'esse inessenziali per la determinazione del punto di caduta in quanto essi stessi hanno sostenuto che le condizioni di temperatura effettive avrebbero determinato, alla quota di 12000m, un incremento di velocità di 10kts rispetto a quanto previsto dal CP.

Tenendo conto che il volo a 12000m può ritenersi iniziato approssimativamente in corrispondenza del punto R che, secondo quanto indicato nella fig.III-11 e tenendo conto delle valutazioni di autonomia oraria effettuate nel Cap.4.2 della Parte III della PTS dista circa 39 min di volo dal punto di flame-out, il CP ha dedotto che l'errore sul punto di flame-out, e quindi sulla posizione di I₃, introdotto da un errore di 10kts sulla velocità, può essere stato di circa 6.5NM, assolutamente inessenziale ai fini del risultato finale.

Per tutto quanto riportato deve pertanto accertarsi il parere del CP secondo cui la procedura impiegata per la stima dell'influenza delle condizioni meteorologiche sulla posizione del punto di impatto sia metodologicamente corretta, in quanto basata su valutazioni critiche derivanti da analisi di sensibilità e, soprattutto, intellettualmente onesta in quanto non privilegia alcuna delle due condizioni meteorologiche contrastanti, delle quali una depositata presso l'AG e l'altra fornita dai CPI a sostegno della loro ipotesi.

Il CP ha riportato poi di aver fornito il proprio parere all'AG ritenendo la posizione I₃ (\pm qualche NM per quanto in precedenza riportato) più attendibile in quanto i dati AM debbono ritenersi "sperimentali", derivanti cioè da misure effettuate il giorno dell'incidente, mentre i dati CEPMMT sono stati ricavati teoricamente in data recente attraverso modelli matematici basati su condizioni realmente presenti sul Mediterraneo l'asserito giorno dell'incidente (18 luglio 80), come specificato dai CPI, e quindi affetti da maggiori incertezze.

L'Ufficio ritiene quindi che restino valide le riserve su di essi formulate dal CP nella PTS.

Ad ulteriore chiarimento di questo punto, il CP ha effettuato le osservazioni che seguono, prendendo in considerazione una zona dell'Italia meridionale posta nell'intorno delle coordinate 39°Lat.N, 16°30'Long.E.

In corrispondenza di questo punto della griglia, alla quota di 9000m tra le ore 06.00Z e 12.00Z, le previsioni teoriche CEPMMT danno venti da SW (240°÷249°) con intensità variabile tra 34 e 29kts rispettivamente.

Le condizioni rilevate da AM nella mattinata del giorno 18 luglio sull'Italia meridionale ed a 9000m di quota danno invece vento da NW di intensità 40÷50kts.

Come il CP ha evidenziato esiste quindi una sensibile differenza, specialmente per quanto riguarda la direzione di provenienza del vento, anche prendendo come riferimento la stessa quota e la stessa posizione.

Di conseguenza, il criterio di scelta non può essere basato sul fatto che i dati AM sono relativi ai 9000m di quota mentre quelli CEPMMT possono essere estesi anche a 12000m, ma deve essere un criterio che deve portare a rifiutare “in toto” i dati AM a favore di quelli CEPMMT.

Il CP ha poi concluso che il parere sulla posizione I₃ è ovviamente suscettibile di analisi critica da parte dei CPI, ma non giudicando l'approccio metodologicamente errato, le ipotesi errate ed inapplicabili ed i risultati conseguiti arbitrari e non rispondenti alla realtà, ma adducendo, se possibile, validi motivi tecnici idonei a giustificare la scelta delle condizioni CEPMMT invece di quelle AM.

Questo argomento è stato successivamente ripreso dai CPI nel loro documento [3] nel quale essi evidenziano che le condizioni meteorologiche AM indicavano come i venti, inizialmente molto deboli da SW, si sarebbero disposti “durante la mattinata” in direzione W-SW con intensità di 30÷40kts a 300mbar (9000m) e che i dati di Reading indicano che alle ore 12Z del giorno dell'incidente tale disposizione non si era ancora verificata.

Il CP, nella sua replica contenuta nel doc.[4], fa ancora presente come nel punto di controllo assunto (prossimità delle coste italiane) le condizioni CEPMMT debbono ritenersi diverse dalle condizioni AM anche alle ore 12Z (14 locali), quando “la mattinata” era sicuramente trascorsa!

Il CP evidenzia comunque il fatto fondamentale che le differenze fra le due condizioni meteorologiche non inducono nei risultati modifiche tali da alterare le conclusioni raggiunte nella PTS.

2.3. Annesso B.

L'Annesso B al doc.[1] è interamente dedicato alla critica dei CPI alle metodologie utilizzate dal CP per identificare il tipo di motore montato sul MiG23 (R-27 o R-29) e per valutarne le fondamentali caratteristiche.

Per quanto riguarda l'identificazione del motore, il CP ha ritenuto probabile che esso fosse il Toumansky R-27 sulla base di indagini bibliografiche che hanno fatto appurare come un velivolo MiG23 libico

avente numero di matricola molto vicino a quello del MiG incidentato risultasse propulso da un turbogetto R-27, da alcune caratteristiche costruttive del compressore visibili in fotografie dell'R-27 che sembravano coincidere con quelle visibili nelle fotografie scattate all'epoca dell'incidente e, infine, dal fatto che il max.n° di giri leggibile sul FDR non coincideva con quello dell'R-29.

In ogni caso il CP, rendendosi conto che tali argomentazioni non assicuravano alcuna certezza sull'identificazione del motore, ha effettuato tutte le analisi prendendo come riferimento entrambi i tipi di motore.

I CPI hanno criticato i metodi usati dal CP per identificare il tipo di motore facendo rilevare, in estrema sintesi, che velivoli con numeri di matricola anche consecutivi possono avere differenti tipi di motorizzazione, che le caratteristiche costruttive visibili nella predetta figura erano relative al lato turbina e non al lato compressore e che la non coincidenza del max. n° di giri letto sul FDR non coincideva con quello dell'R-29 a causa di alcune imprecisioni nelle letture.

Nella sua replica contenuta nell'Annesso B di [2] il CP ha concordato con i CPI sulle incertezze presenti nell'identificazione del motore ed ha ricordato come, per questo motivo, abbia ritenuto conveniente effettuare le analisi con entrambi i tipi di motore e discutere successivamente i risultati.

Le prime analisi del CP sono state effettuate prendendo come riferimento il motore R-27 principalmente perchè tale scelta consentiva di avere un riscontro congruente con quanto registrato sull'FDR, operando secondo le ipotesi formulate nella PTS. Successivamente il CP ha evidenziato come nel par.4.3 della Parte II della PTS avesse fatto rilevare che, nel caso che il motore fosse stato in effetti un R-29, non ci sarebbe stata sostanziale modifica nei risultati, in quanto la spinta che deve erogare il motore, dovendo essere opportunamente rapportata alla resistenza del velivolo nelle varie fasi di volo, è indipendente dal motore mentre i consumi specifici (consumo per unità di spinta) sono pressochè identici per i due tipi di motore (perizia-Cap.4-Parte II).

Il CP ha riportato inoltre come tale affermazione potesse essere avvalorata dal fatto che in corrispondenza di alcuni punti di riferimento della traiettoria, quali il punto B ed il punto R (fig.III-19 della PTS), vi era sostanziale accordo sulla quantità di carburante residua nel velivolo (e quindi su quella consumata) calcolata dal CP con quella calcolata dai CPI e dal gruppo di esperti AM che hanno fatto riferimento a differenti tipi di motore, tra i quali l'R-29, ma, tutti, di caratteristiche simili.

Stando così le cose, il CP ha riportato, infine, di aver perso ogni interesse relativamente al problema della identificazione del tipo di motore

presente sul velivolo. Lo stabilire se esso sia stato un R-27 od un R-29 è stato ritenuto un problema puramente “accademico” la cui soluzione avrebbe portato ad una più precisa identificazione del velivolo nel suo complesso, senza alcun effetto sui risultati ottenuti.

Il CP ha concluso poi che se l’Ufficio attraverso proprie indagini od i CPI attraverso canali militari fossero riusciti a stabilire con certezza che il motore montato sul MiG23 fosse stato un R-29, esso non avrebbe avuto alcuna difficoltà ad accettare questo risultato in quanto privo di ogni effetto sui risultati finali.

Risulta pertanto condivisibile la conclusione del CP che ha ritenuto irrilevanti ai fini dei risultati finali le osservazioni formulate dai CPI volte a sostenere l’ipotesi che il motore montato sul velivolo fosse un R-29, ipotesi del resto già considerata dal CP stesso nella PTS.

La seconda parte dell’Annesso B di [1] è dedicata alla critica dei CPI nei riguardi del metodo con il quale il CP ha valutato le caratteristiche di spinta e di consumo specifico del motore.

Tale metodo, come dettagliatamente esposto dal CP nella PTS, è essenzialmente basato su formule reperibili in letteratura e comunemente utilizzate a livello di progetto preliminare dei velivoli, le quali consentono di ricavare le caratteristiche di spinta e di consumo specifico al variare della quota e della velocità, note quelle a punto fisso (spinta max. e consumo specifico a quota zero e velocità zero).

I CPI hanno osservato come queste formule non siano usuali ma assolutamente empiriche, non tenendo esse conto dei molteplici parametri, oltre quelli considerati, dai quali le caratteristiche considerate possono dipendere (variazioni del ciclo termodinamico, regolazione della temperatura in turbina, rapporto di espansione variabile, ecc.).

Hanno poi affermato che le formule utilizzate dal CP potrebbero fornire valori veritieri solo se applicate a particolari condizioni di volo. In caso contrario hanno ironicamente affermato che esse renderebbero felici le ditte costruttrici dei motori che, per ricavare i predetti parametri per tutte le condizioni di volo, spendono ingente parte del loro tempo.

A sostegno di tali affermazioni i CPI hanno allegato una serie di grafici nei quali viene effettuato il confronto fra i reali valori di spinta e consumo specifico di un motore J-79 ed un motore R-29 ad assegnati valori di quota con quelli calcolati secondo il metodo del CP, osservando come i risultati siano coincidenti solo per particolari valori del n° di Mach.

Il CP, nella sua replica contenuta nell’Annesso B di [2], ha rilevato come tali considerazioni siano da considerarsi di una estrema banalità in quanto esso stesso aveva chiarito nella PTS che queste formule sono

usualmente impiegate a livello di progetto preliminare sia dei motori che dei velivoli e quindi, necessariamente, per loro stessa definizione, forniscono valori approssimati.

Commentando i dati riportati nei predetti diagrammi, il CP ha osservato come per quanto riguarda il valore di spinta durante il volo manovrato per il quale la formula è stata usata, che si svolge tra $M=0.8$ e $M=1$, i valori calcolati dal CP sono approssimati per eccesso rispetto a quelli considerati dai CPI di quantità variabili tra l'8% ed il 2%, mentre l'ordine di approssimazione dello SFC valutato con la formula del CP è in eccesso di circa il 7% per ogni valore del n° di M, alla quota di 12000m.

Per quanto riguarda l'ironia su queste approssimazioni fatta dai CPI quando hanno affermato che, se le formule proposte dal CP dessero valori esatti (cosa che comunque non è stata mai scritta nella PTS), esse farebbero la felicità dei costruttori dei motori, il CP ha fatto osservare come essa sia stata del tutto ingiustificata ed abbia servito solo a dimostrare che i CPI, probabilmente, non hanno sufficiente esperienza progettuale e di ricerca in campo aeronautico.

Mantenendo lo stesso tono ironico, il CP ha invece osservato che i valori delle suddette approssimazioni, accettando pure come "esatti" i dati assunti come riferimento dai CPI, a causa della loro bontà, avrebbero fatto impazzire di gioia ogni tecnico esperto nei precedenti campi professionali.

A maggior riprova di questo, il CP ha eseguito un calcolo di verifica determinando la variazione della distanza del punto di spegnimento del motore dal punto di decollo, assumendo i dati forniti dai CPI invece di quelli assunti nella PTS e derivanti dai calcoli effettuati dal CP con le predette formule.

I risultati di questo controllo, ampiamente esposti e discussi nell'Annesso B di [2], hanno dimostrato che, con i dati presentati dai CPI, lo spegnimento del motore si sarebbe verificato a 613NM dal decollo contro le 598NM previste nella PTS.

Il valore calcolato dal CP risulta quindi approssimato per difetto dell'ordine del 2.5% rispetto a quello calcolabile con i dati dei CPI.

Il CP ha ribadito come tale differenza sia assolutamente priva di influenza sui risultati presentati nella PTS restando quindi dimostrato quantitativamente come differenti tipi di motore, purchè caratterizzati da valori simili dello SFC, non abbiano sostanziale influenza sulle caratteristiche di autonomia del velivolo e come la metodologia seguita dal CP per valutare le caratteristiche del motore, sia pure approssimata, sia stata adeguata agli scopi previsti.

Nell'ultima parte dell'Annesso B di [1] i CPI hanno criticato infine l'affermazione del CP secondo cui nel tratto di escursione finale della manetta di controllo della spinta del motore, ci sia corrispondenza approssimativamente lineare fra spinta e valore del n° di giri del motore (leggibile sul FDR), ritenendo questa approssimazione non corretta e tale da aver determinato una sovrastima della spinta erogata dal motore.

A questo proposito il CP ha rilevato come per effettuare il calcolo di autonomia dei velivoli sia necessario conoscere la spinta erogata dal motore nelle condizioni di volo considerate ed il consumo di carburante ad essa associato.

Ha poi ricordato come la missione ipotizzata per il MiG23 possa ritenersi composta da due fasi distinte, delle quali la prima fino al punto R è caratterizzata da condizioni di volo prevalentemente non stazionarie mentre la successiva è caratterizzata da condizioni di volo pressochè costanti.

Poichè in corrispondenza del punto R (fig.III-19 della PTS) esiste la comunicazione del gregario che informa gli organi di controllo di avere a bordo 1120kg di carburante il CP ha affermato che, a rigore di logica, il calcolo di autonomia del velivolo del leader poteva essere effettuato a partire da questo punto, ipotizzando disponibile una simile quantità di carburante. Dopo il punto R il volo si è svolto in condizioni stazionarie, e cioè con spinta erogata dal motore eguale alla resistenza aerodinamica del velivolo, rendendo quindi necessaria la conoscenza del solo consumo specifico per la valutazione dell'autonomia, essendo nota la spinta per altra via.

Poichè la conoscenza della quantità di carburante disponibile al punto R è di fondamentale importanza per le successive analisi di autonomia, il CP ha ritenuto conveniente effettuare una stima dei consumi anche durante la fase di volo precedente il punto stesso, per effettuare un opportuno controllo su quanto dichiarato dal gregario.

Poichè le condizioni di volo prima del punto R sono state prevalentemente non stazionarie (spinta erogata dal motore diversa dalla resistenza aerodinamica del velivolo) il CP ha evidenziato come sia stato necessario mettere a punto il predetto metodo che consentisse di valutare, oltre che lo SFC, anche la spinta nelle volute condizioni di volo.

Per quanto riguarda il metodo di valutazione della spinta a partire dai dati dell'FDR criticato dai CPI, il CP ha controllato che, ipotizzando i valori di spinta massima a SL che caratterizzano il motore R-27 ed applicando la predetta metodologia alle condizioni stazionarie, si otteneva una buona corrispondenza fra spinta calcolata e resistenza aerodinamica del velivolo.

Poichè la predetta rispondenza fra spinta dedotta dall’FDR e condizioni di volo del velivolo è un dato di fatto, il CP ha solo aggiunto che se il motore fosse stato effettivamente un R-27, tale risultato potrebbe essere giustificato; in caso contrario la metodologia dovrebbe essere considerata di tipo “empirico”, valida solo per il caso in esame.

Il CP ha inoltre ricordato che la validità del metodo è stata provata anche da quanto in precedenza esposto e, cioè, dal fatto che in corrispondenza dei punti B ed R del tracciato (fig.III-19 della PTS) esiste sostanziale accordo sulla quantità di combustibile residuo nel velivolo valutata dal CP, dai CPI e da tecnici AM, utilizzando differenti metodologie e differenti tipi di motore.

Per quanto esposto il CP ha ritenuto le osservazioni critiche effettuate dai CPI nell’Annesso B assolutamente irrilevanti nei confronti dei risultati finali presentati nella perizia.

Il CP ha voluto comunque mettere in evidenza che il sostanziale incremento di autonomia chilometrica ipotizzato dai CPI nei riguardi di quello calcolato dal CP stesso, è essenzialmente da attribuirsi al diverso valore della velocità rilevata dopo il punto R.

Le inevitabili approssimazioni insite nelle metodologie impiegate dal CP nelle sue analisi non possono ritenersi tali da determinare altrettante significative variazioni dei risultati.

I motivi tecnici che sono alla base della predetta diversa valutazione della velocità, sono state esposte nella PTS alla quale il CP ha rimandato, non avendo niente da aggiungere o modificare.

Tutto quanto trattato nell’Annesso B di [1] e nel corrispondente Annesso B di [2] non è stato più ripreso nella successiva documentazione prodotta (documenti [3], [4]).

2.4. Annesso C.

In questo Annesso i CPI criticano quanto affermato dal CP in merito al sistema di condizionamento e pressurizzazione del velivolo ed all’equipaggiamento del pilota trovato sulla Sila.

La descrizione dei predetti sistemi e le specifiche sull’equipaggiamento del pilota sono state esposte dal CP nel par.3.5 della Parte II della PTS ed alcune considerazioni in merito sono state fatte nella Parte VI dello stesso documento, dopo che il CP stesso aveva formulato le risposte ai quesiti posti dall’Ufficio.

Infatti, come affermato dal CP, tali considerazioni non avevano alcuna attinenza con i risultati presentati ed erano portate a conoscenza dell'Ufficio solo per dovere di informazione.

In sintesi si può riportare che il CP, nel corso delle sue indagini tecniche, aveva rilevato dal Manuale di Volo del velivolo come per voli a quote superiori ad 11000m il pilota dovesse indossare il casco di protezione con la maschera per l'ossigeno e la tuta protettiva per alta quota.

Da questo il CP aveva dedotto che quote superiori a 11000m erano da ritenersi appartenenti alle condizioni di volo "ad alta quota" e pertanto l'equipaggiamento del pilota trovato sulla Sila, essendo costituito da casco aperto e tuta normale, non era congruente con il volo effettuato (quote superiori ai predetti 11000m) che, del resto, come affermato dai rappresentanti libici nella CIL e come riportato nella RCIL, era stato pianificato appunto come "esercitazione di navigazione aerea in alta quota".

I CPI hanno criticato tutto questo facendo rilevare che la definizione di alta quota per quote superiori agli 11000m non esiste sul Manuale di Volo e che l'abbigliamento del pilota trovato sulla Sila era congruente con un volo al di sotto di 11000m come pianificato e riportato negli allegati S1 e S2 della RCIL e, pertanto, tutto questo non poteva che rafforzare l'ipotesi che il volo al di sopra degli 11000m non era stato effettuato intenzionalmente da parte del pilota.

Tenendo conto che tali osservazioni non possono avere alcuna ripercussione sui risultati presentati nella PTS il CP ha preso atto di quanto affermato dai CPI, facendo solo rilevare che la definizione di "alta quota" da essi adottata è una logica conseguenza di quanto esposto nel Manuale di Volo e facendo rilevare all'ufficio che, a questo punto, non c'è accordo fra quanto dichiarato nella RCIL e quanto riportato nei predetti allegati.

Gli argomenti trattati sono stati discussi negli Allegati C di doc.[1] e doc.[2] e non sono stati più ripresi nei successivi doc.[3] e doc.[4].

2.5. Annesso D.

In questo Annesso, i CPI hanno riportato le loro osservazioni sul contenuto del Cap.3 della Parte II della perizia, riguardante le analisi fatte dal CP sulle varie fasi di volo del MiG23.

Le osservazioni sono articolate in cinque paragrafi, ciascuno dei quali è riferito ad una particolare fase di volo, e, cioè:

1- fine fase di decollo e deselezione A/B alla CAS di 580km/h.

- 2- Salita a military.
- 3- Virata sul punto A.
- 4- Ricostruzione della traiettoria di volo sul territorio libico.
- 5- Dopo il 27° minuto di volo.

In questa sintesi viene mantenuta la stessa suddivisione in paragrafi riportando per ognuno di essi le argomentazioni ad essi relative contenute anche nella successiva documentazione prodotta.

1 - Fine fase di decollo e deselezionazione A/B alla CAS di 580km/h.

All'inizio del paragrafo i CPI hanno fatto rilevare come durante le analisi effettuate il CP, riferendosi ai valori di velocità letti sul FDR, abbia erroneamente indicato tali valori come velocità CAS (Calibrated Air Speed) – la velocità CAS è la velocità IAS corretta dagli errori derivanti dal misuratore (presa statica) - mentre, in realtà, essi sono valori di velocità IAS (Indicated Air Speed).

Il CP, nella sua replica di doc.[2], ha evidenziato come alla pag.3.9 della PTS abbia riportato: “Dall’FDR sono stati letti, per ogni minuto di volo, i dati di quota e di velocità interpretata, quest’ultima, come velocità calibrata (CAS)”, essendosi sentito in dovere di fare questa precisazione, perchè tale problema fu a lungo dibattuto con i CPI, nell’ambito delle prime operazioni peritali.

Era infatti a tutti noto come i metodi per ricavare la velocità vera (TAS) dalla velocità indicata sullo strumento di bordo, si applichino alla CAS, ottenibile dalla IAS con una correzione che compensi l’errore di presa statica, ma diagrammi di taratura che consentono di effettuare questa correzione non erano noti.

Il CP ha ricordato come i CPI, attraverso un loro documento (doc.7 della PTS - estensore ing. Dell’Oro), a seguito delle predette discussioni, avessero proposto di utilizzare direttamente la IAS letta sull’FDR per ricavare la TAS, considerandola così come CAS, pur con la consapevolezza di effettuare, in questo modo, un errore, comunque trascurabile ai fini dei risultati finali.

Il CP, ritenendo ragionevole questa considerazione, ha adottato questa metodologia, del resto adottata anche dai CPI nei successivi documenti da loro elaborati, ed ha ritenuto grottesco che i CPI abbiano criticato un metodo di analisi da loro stessi proposto ed utilizzato, tenendo anche conto che non è detto che l’errore di presa statica determini un errore in difetto nella valutazione della velocità, come in seguito sostenuto dai CPI stessi; l’errore potrebbe essere anche in eccesso.

La successiva osservazione dei CPI ha riguardato il problema della velocità di spegnimento dell'A/B (post-bruciatore) dopo il decollo che, dal Manuale di Volo, risulta essere di 600km/h.

Poichè dal FDR si rileva che tale operazione è stata effettuata alla velocità di 580km/h, essi hanno sostenuto che era necessario modificare il diagramma di taratura in modo da leggere esattamente 600km/h al momento dello spegnimento.

Il CP ha replicato in doc.[2] facendo rilevare come dal manuale dell'FDR si legga che, nel campo di velocità fra 500 e 700km/h, i massimi errori nella misura della velocità possono essere dell'ordine di ± 25 km/h, rappresentando questo l'errore accidentale presente nelle misure dell'FDR nel campo di velocità dichiarato.

Ciò significa che, ad una velocità misurata dall'FDR di 580km/h, in realtà possono corrispondere velocità effettive del velivolo comprese nell'intervallo 555÷605km/h.

Pertanto, se il pilota del MiG23 ha disinserito l'A/B quando sull'indicatore di velocità ha letto 600km/h, l'FDR può aver ben registrato 580km/h, in quanto tale valore è affetto da un errore in difetto di 20km/h, compatibile con il massimo ammissibile di -25km/h.

Ciò significa che la lettura di 580km/h effettuata dal CP è congruente con quanto riportato sul manuale di volo e, pertanto, deve ritenersi corretta, entro i predetti limiti di tolleranza.

Il CP ha fatto poi osservare come il metodo di lettura proposto dai CPI, come ogni esperto di metrologia potrebbe confermare, sia concettualmente errato, perchè, attraverso la modifica del diagramma di taratura, trasformerebbe un errore accidentale presente sulla sola misura "580" in errore sistematico su tutto il campo di misura considerato.

Tale procedura è lecita solo per quanto riguarda la valutazione del punto di zero e non comporta la modifica dei punti di taratura, ma lo spostamento della linea di riferimento rispetto alla quale fare la valutazione.

Il CP ha osservato infine come, oltretutto, non vi sia stata nessuna garanzia che il pilota abbia deselezionato l'A/B esattamente alla velocità di 600km/h.

In conclusione, da tutto quanto esposto, il CP ha ritenuto che le osservazioni critiche formulate dai CPI nel capitolo considerato, siano inaccettabili in quanto basate su inesatta conoscenza dei fatti (IAS=CAS) e su metodologie inapplicabili in quanto concettualmente non corrette.

Tali argomenti non sono stati più trattati nei successivi documenti [3] e [4].

2 - Salita a military.

In questo paragrafo, i CPI hanno criticato l'osservazione fatta alla pag.II-20 della PTS, nella quale il CP aveva rilevato come la traiettoria tra il decollo e l'inserimento su rotta 200°, riportata nella fig.III-13 a) della PTS con un punto interrogativo, dovesse ritenersi affetta da incertezza perchè non v'era congruenza fra tracciato radar e comunicazioni B/T/B, per i motivi ampiamente discussi nella predetta pagina della PTS.

I CPI hanno rilevato che nei passi della PTS "... ci sono una serie di inesattezze che nascono dall'equivoco che l'inizio delle trascrizioni delle comunicazioni B/T/B avvenga immediatamente dopo il decollo".

Il CP ha osservato, nella sua replica di doc.[2], come l'equivoco al quale i CPI si sono riferiti non era assolutamente presente nella loro mente nè poteva emergere in qualche modo da quanto scritto.

In breve, il CP ha scritto che, ad un certo istante, un componente della formazione Nemer ha comunicato al GCI che la sua altezza era 9.5km e la sua prua 095°. Ora, se si esclude la fase immediatamente successiva al decollo durante la quale il velivolo può aver assunto la predetta prua ma, certamente, non poteva avere una quota di 9.5km (e quindi è da scartare), da nessun altro punto del tracciato radar prima del punto A risulta che il velivolo abbia potuto assumere la predetta prua. Questa è l'incongruenza rilevata dal CP.

Il CP ha riportato poi come non vi sia stato alcun dubbio che la predetta comunicazione fosse avvenuta durante il volo manovrato, come rilevato dai CPI, e che, pertanto, il velivolo potesse aver volato a diversi angoli di prua, ma che non si potesse negare che variazioni sensibili di angolo di prua (da 90° a 200° od oltre) avrebbero dovuto essere associate a manovre di virata ad ampio raggio (basso valore di fattore di carico sull'FDR) e quindi visibili al radar.

Il CP ha ipotizzato che queste manovre non avessero prodotto sostanziali modifiche al tracciato radar e, di conseguenza, i suoi estensori, tenendo anche conto della scala ridotta, avessero "rettificato" il tracciato stesso. Resta comunque il fatto che la traiettoria del velivolo, almeno fino nell'intorno del punto di inserzione su rotta 200°, non può ritenersi precisamente definita.

Il CP, in conclusione, ha dichiarato di non aver capito il senso di questa critica, che, in finale, ha portato i CPI a formulare la identica ipotesi del CP stesso.

Tali argomenti non sono stati più trattati nei successivi documenti [3] e [4].

3 - Virata sul punto A.

L'analisi dettagliata di questa manovra ha portato il CP ad ipotizzare che essa sia stata volontariamente effettuata dal pilota in quanto è stato possibile rilevare un andamento dei parametri di controllo del velivolo congruente con le varie fasi della manovra.

I CPI hanno criticato questa osservazione in quanto, a loro avviso, non è apparso plausibile l'utilizzo del motore a military nei primi 40sec della manovra, che ha permesso al velivolo di arrivare fino a $M=1$; sarebbe stato più logico, sempre a loro avviso, rilevare una riduzione del motore coincidente con l'inizio dell'affondata.

Nella sua replica il CP ha fatto osservare che se il pilota avesse voluto raggiungere rapidamente elevati valori di M , avrebbe potuto benissimo iniziare l'affondata con il motore, senza così incrementare troppo la pendenza della traiettoria e ridurlo successivamente, con incremento della pendenza della traiettoria stessa, come in realtà sembra essersi verificato dall'esame del FDR.

Anche i CPI hanno riconosciuto poi coerente la seconda fase della manovra rilevando, comunque, che essa non era stata pianificata.

Su questo il CP ha concordato facendo in ogni caso rilevare come manovra non pianificata non debba significare manovra involontaria.

Una ulteriore imprecisione è stata rilevata dai CPI alla pag.III-29 della PTS, nei riguardi della frase "...riportandosi alla quota iniziale di 12000m".

Essi hanno rilevato che la quota iniziale era 9000m, come, del resto, riportato dal CP stesso in un precedente passo della PTS.

Il CP ha concordato con i CPI dichiarando che il valore 12000m debba ritenersi errore di trascrizione, proponendo di modificare la frase in "...riportandosi alla quota iniziale", in quanto il valore di quota iniziale era stato precedentemente definito (9000m).

Il CP ha conseguentemente osservato come non debbano considerarsi le motivazioni addotte dai CPI per interpretare questo "aumento" di quota effettuato dal CP stesso rispetto a sue valutazioni precedenti.

Tale argomento non è stato più trattato nei successivi documenti [3] e [4].

4 - Ricostruzione della traiettoria sul territorio libico.

Riguardo a tale fase di volo, osservabile sulla mappa riportata in fig.III-13 a) della PTS, i CPI hanno effettuato diverse osservazioni.

Nella prima di esse i CPI hanno scritto di aver avuto difficoltà a verificare la ricostruzione di questa fase di volo effettuata dal CP, in quanto

lo schema della predetta figura non è una carta nautica e non è tracciato in base ad una scala precisa.

Un loro tentativo di individuare una scala ha portato a definire un valore di $10 Mn=27.1mm$ e, su questa base, hanno rilevato che i FIX3 e FIX4, posti dal CP a circa $215Mn$, si troverebbero, in effetti, oltre $220Mn$ e si chiedono come questo sia giustificabile.

La spiegazione fornita dal CP è stata molto ovvia, in quanto esso ha rilevato come lo schema di fig.III-13 a) fosse palesemente un disegno “quotato”, non in scala (anche se, ovviamente, è stato cercato di mantenere opportune proporzioni, ma senza particolari esigenze di precisione) come chiaramente deducibile dal cartiglio posto in alto a destra del disegno e dal non essere stata riportata sul disegno alcuna indicazione in merito.

Eseguire misure dirette su un disegno quotato sottoposto, tra l’altro, ad operazioni di riproduzione cianografica prima e di riproduzioni attraverso fotocopiatura dopo, è stato ritenuto dal CP un assurdo tecnico. Nei disegni quotati, per ogni esigenza, fanno fede le quote riportate che, in questo caso, sono state rilevate, ovviamente, su carta nautica.

La differenza rilevata dai CPI in corrispondenza dei FIX3 e FIX4, rispetto a quanto riportato dal CP nello schema, è derivato dal fatto che essi hanno quotato la parte di traiettoria dal decollo al FIX1 alla quale il CP ha dichiarato di non aver dato invece importanza, in quanto ritenuta non precisamente definita, per i motivi esposti nella PTS e riportati anche nel precedente paragrafo.

Ad ulteriore riprova di questo, il CP ha riportato l’ulteriore considerazione che nella mappa riportata nell’All.C della RCIL, dalla quale deriva lo schema di fig.III-13 a), si vede chiaramente che la traiettoria curva dopo il decollo è stata tracciata con lo stesso raggio di curvatura usato per i cerchi che evidenziano i punti A, B, C nella mappa stessa e, pertanto, può non avere avuto alcuna attinenza con la traiettoria effettivamente percorsa dal velivolo, da utilizzarsi, quindi, solo come indicazione schematica.

Il CP si è chiesto che senso può avere avuto quotarla con precisione.

In questa tratta di volo, il primo riferimento certo che il CP ha ritenuto di individuare, è stato quello relativo alla deselezionazione dell’A/B (FIX1 di fig.III-13 a della PTS).

Dalle comunicazioni B/T/B è stato rilevato che essa è avvenuta a circa $43NM$ ($80km$) dal punto A e, dalle registrazioni dell’FDR, dopo circa $11'30''$ dal decollo e quindi, tenendo conto delle velocità mantenute dal velivolo in questo intervallo di tempo, a circa $85NM$ dal punto del decollo stesso.

Nella fig.III-13 a) la quotatura del FIX1 ha rispettato queste esigenze.

Il CP ha evidenziato quindi come la quotatura della traiettoria precedente sia stata solo indicativa e sia servita solo a valutare come la distanza di FIX1 dal punto di decollo potesse essere stimata in 85NM, probabilmente su diversa traiettoria rispetto a quella indicata, come il punto interrogativo riportato sullo schema ha inteso evidenziare.

In questo modo il CP ha giustificato quanto rilevato dai CPI e da essi attribuito a imprecisioni nella scala, peraltro inesistente, e ad impiego di mezzi non adeguati (i disegni quotati, utilizzati in tutti i campi dell'ingegneria) al rigore scientifico connesso con il compito assegnato, come da essi successivamente dichiarato.

Forse lo schema sarebbe risultato più chiaro, e di questo il CP ne ha fatto ammenda, se la traiettoria fino al FIX1 non fosse stata assolutamente quotata.

La seconda osservazione dei CPI si è riferita alla ricostruzione della traiettoria nell'intorno del punto C (fig.III-13 a) della PTS), relativamente alla quale essi hanno messo in evidenza quello che a loro parere è sembrato un ulteriore errore del CP, tale da mettere in evidenza una non completa conoscenza del CP stesso della fraseologia utilizzata nei colloqui B/T/B. Essi hanno osservato come il CP abbia interpretato la comunicazione del GCI (controllore a terra):

“Ok, continue, for Madrasat Thalath one o' clock, distance 40km”
come un ordine di variazione di rotta impartito alla formazione Nemer. Ed infatti, immediatamente dopo il punto FIX3 di fig.III-13 a) di perizia (a cui è associata la suddetta comunicazione) essi hanno fatto notare come il CP abbia ipotizzato una traiettoria secondo la rotta 30°”

Il CP, a solo scopo informativo, ha innanzi tutto replicato di avere una sufficiente conoscenza della fraseologia utilizzata nei colloqui B/T/B: prova ne sia che il FIX3 è stato posizionato proprio nel modo suggerito dai CPI nel passo successivo a quello riportato e, cioè, a 40km dal punto C e su rilevamento “one o' clock (30° rispetto alla traiettoria seguita dal velivolo in direzione 360°).

Inoltre ha fatto osservare come le variazioni di rotta introdotte nell'intorno del punto C, non siano derivate assolutamente dall'interpretazione della comunicazione B/T/B ad esso attribuita con estrema sicurezza dai CPI: l'accostata per 30° dopo il FIX3, seguita da una ulteriore accostata per 360° in corrispondenza del FIX4, è stata introdotta per rendere congruente la precedente comunicazione B/T/B, con quella data successivamente:

“Altitude 10 km, for Madrasat Thalath one o' clock, 30km”

Infatti, il CP ha fatto osservare che se dopo un opportuno intervallo di tempo dalla prima comunicazione, il GCI ha individuato il velivolo sullo stesso rilevamento e ad una minore distanza, una possibile interpretazione è che, dopo la prima comunicazione, il velivolo abbia accostato verso il punto C e, successivamente, si sia riportato sulla rotta 360°.

Questa è una plausibile forma di traiettoria, percorrendo la quale il velivolo può aver ridotto la sua distanza dal punto C, mantenendo, dopo la seconda accostata, l'iniziale rilevamento.

La traiettoria così ricostruita, è risultata congruente con l'ulteriore comunicazione del GCI, che ha informato la formazione Nemer di essere in corrispondenza del punto C, e di averlo alla sua destra.

Il CP ha fatto quindi rilevare che, in ogni caso, secondo quanto rilevato dal GCI, la formazione non sarebbe passata sul punto C ma lo avrebbe lasciato a destra, come risulta dallo schema della fig. III-13 a) e come osservato anche dai CPI stessi in doc.11 allegato alla PTS.

Come ultima osservazione, i CPI hanno ritenuto la ricostruzione del percorso sulla Libia effettuata dal CP piuttosto imprecisa ed affetta da errori di varia natura (imprecisione sulle letture, inadeguatezza della carta geografica utilizzata, errato od impreciso utilizzo delle comunicazioni B/T/B) e tale da condurre ad una evidente incongruenza quando viene modificato il presunto tracciato radar nell'intorno del punto C mentre viene poi mantenuto fisso il valore dell'angolo di rotta di uscita dalla Libia.

Nella sua replica, il CP ha fatto presente come, per quanto esposto nei punti precedenti, non siano presenti gli errori segnalati dai CPI e, per quanto riguarda le modifiche effettuate sul tracciato radar, peraltro già discusse nell'ambito delle repliche ai contenuti dell'Annesso A, ha fatto ulteriori precisazioni ricordando come, secondo quanto richiesto dall'AG, la risposta al quesito doveva essere data sulla base degli atti processuali, sulle indagini da effettuare sulle tracce radar (disponibili o acquisibili nel corso dei lavori) e sulle ipotesi di rotta quali risultavano agli atti.

Il CP ha riportato di aver effettuato una analisi critica di tutto questo materiale, procedendo ad opportuni aggiustamenti quando i controlli evidenziavano alcune incongruenze e, nello stesso tempo, fornivano elementi per appianarle. Tali aggiustamenti, non sono stati mai, comunque, tali da lasciar prevedere sostanziali modifiche dei risultati finali.

In questa ottica il CP ha ritenuto di dover modificare la traiettoria nell'intorno del punto C per renderla congruente con le comunicazioni B/T/B, ma non ha ritenuto di dover modificare la rotta di uscita perchè essa non presentava alcuna forma di incongruenza.

Infatti, tenendo conto della prua mantenuta dal velivolo, della velocità di volo, delle condizioni meteorologiche, si ottiene la rotta di uscita schematizzata nel tracciato radar: non vi era quindi nessun valido motivo per modificarla.

Analogamente il CP non ha modificato tutti gli altri dati iniziali, che non offrivano motivi oggettivi di critica.

L'Ufficio concorda quindi con l'approccio al problema effettuato dal CP che è stato di creare una banca dati il più possibile oggettiva e, sulla base di essa, effettuare le richieste analisi, ottenendo risultati con essa congruenti.

Il CP ha inoltre riportato come dalle discussioni effettuate durante le operazioni peritali e dalla documentazione presentata dai CPI, abbia tratto l'impressione che l'approccio al problema tenuto dai CPI stessi, sia stato di natura diversa.

Al CP è sembrato, infatti, che essi siano partiti dal presupposto che l'ipotesi formulata dalla CIL, che il CP doveva invece verificare, fosse da ritenersi esatta e, di conseguenza, fossero da modificare tutti i dati iniziali non congruenti con essa (condizioni meteorologiche, diagramma di taratura della velocità, rotta di uscita, ecc.).

In questa ipotesi il CP ha ritenuto evidente che la posizione del CP sia stata sempre in contrapposizione a quella dei CPI, essendo le due metodologie profondamente diverse nel senso in precedenza indicato.

Il CP ha dichiarato di non rifiutare certo una serena discussione su queste due forme di approccio al problema, ma ha ritenuto che la via seguita dai CPI, tesa spasmodicamente a ricercare l'"errore" negli elaborati del CP stesso, non sia quella più utile al chiarimento delle posizioni.

Sulla modifica di alcuni parametri del tracciato radar i CPI hanno prodotto ulteriori osservazioni in doc.[3] che sono state discusse nell'ambito della sintesi dei contenuti relativi all'Annesso A.

Sui precedenti primi due punti non sono state effettuate ulteriori osservazioni nei documenti [3] e [4].

5 - Dopo il 27° minuto di volo.

I CPI hanno osservato come nell'esame della fase di volo susseguente il 27° minuto il CP abbia voluto dimostrare come il velivolo si sia stabilizzato a bassi valori di velocità, indicati come velocità di 2° regime – si indicano come velocità di 2° regime le velocità inferiori alla velocità di efficienza massima del velivolo, mentre si indicano con velocità di 1° regime quelle ad essa superiori. In generale si può dire che le basse velocità di volo appartengono al 2° regime, mentre le altre appartengono al 1° regime ?, attraverso quattro elementi tecnici e, cioè, la posizione dello stabilizzatore, il

modo di stabilizzazione barometrico del sistema autopilota, la funzione autothrottle – cioè il controllo automatico della velocità effettuato attraverso variazioni di spinta del motore ? ed il punto di equilibrio raggiungibile con il turbogetto R-27.

In questa sede non è stato trattato quest'ultimo punto in quanto già discusso nel capitolo relativo all'Annesso B.

Per quanto riguarda il primo punto, i CPI hanno contestato quanto affermato dal CP nella PTS e, cioè, che gli spostamenti dell'equilibratore leggibili sul FDR, ma non quantificabili per mancanza del relativo diagramma di taratura, possano ritenersi congruenti con gli andamenti delle velocità in quanto a bassi valori di velocità corrispondono rotazioni dell'equilibratore nella zona “a cabrare”.

I CPI hanno affermato che, in mancanza dei dati aeromeccanici del velivolo, non si possa effettuare una correlazione fra valore di velocità e posizione dell'equilibratore e quindi l'analisi dell'andamento del parametro “deflessione dello stabilizzatore” permetta solo di affermare che la fase del volo dopo il 27° minuto è stata effettuata a velocità più basse di quelle tenute nelle fasi precedenti ma non fornisca indicazioni sui valori delle medesime.

Nella sua replica a questo punto contenuta in doc.[2] il CP ha innanzi tutto precisato che non era stata sua intenzione dimostrare le condizioni di bassa velocità mantenute dal velivolo attraverso gli elementi tecnici citati dai CPI.

La bassa velocità di volo emerge come dato di fatto dalle analisi dei dati di quota e di velocità rilevabili dal FDR.

Durante tali analisi, il CP non ha potuto fare a meno di rilevare che quanto andava valutando sulla base dei predetti dati, non era in disaccordo con quanto rilevabile da altri dati desumibili sia dal Manuale di Volo, sia dall'FDR stesso.

In particolare, per quanto riguarda la posizione dello stabilizzatore, il CP ha rilevato dall'FDR, in modo estremamente qualitativo, non essendo disponibile il necessario diagramma di taratura, che esso risultava ruotato “abbondantemente” nel settore “a cabrare”.

Il CP ha riportato nella PTS che questo non era in contrasto con l'ipotesi di bassa velocità, e quindi di elevata incidenza, che egli andava rilevando nelle analisi.

È altrettanto evidente, per i motivi addotti dai CPI nelle loro note e sui quali il CP ha concordato, che non possa ritenersi vero il contrario e, cioè, che dalla posizione dello stabilizzatore si possa ricavare la velocità, in

mancanza degli specifici dati del velivolo, necessari per questo tipo di valutazione.

Poichè il CP non ha mai sostenuto questo, non ha ritenuto di effettuare alcun commento sulle osservazioni effettuate dai CPI in questo primo punto.

Per quanto riguarda il secondo punto e, cioè, il sistema di stabilizzazione della quota, il CP ha fatto notare come dal Manuale di Volo si rilevi che esso non stabilizza la quota barometrica a velocità transoniche e supersoniche (perizia- par.3.4 della Parte II).

Secondo i CPI, tale informazione può interpretarsi nel senso che la stabilizzazione può essere fatta anche a velocità transoniche e supersoniche, ma con minori livelli di precisione.

Il CP ha poi fatto notare (pag.II-32 della perizia) che nell'intervallo di tempo $t=26' \div 52'$ in cui la velocità è transonica, non c'è un preciso controllo di quota del velivolo che varia tra 10.5 e 12km. Dopo $t=52'$ la velocità diviene subsonica e la quota si stabilizza a 12km.

Pertanto, al CP sono sembrate congruenti le letture di velocità con le caratteristiche di funzionamento del sistema di controllo di quota.

L'osservazione dei CPI non ha fatto altro che rafforzare nel CP questa convinzione.

Più complesse ed articolate sono state le considerazioni dei CPI e le conseguenti risposte del CP in merito al funzionamento del sistema autothrottle.

Il CP nella PTS ha discusso il problema connesso con il volo a bassa velocità effettuato dal velivolo nella fase finale del suo volo (volo in 2° regime) e, in particolare, ha riportato i risultati dei suoi colloqui avuti con i tecnici di Dresda, tra i quali un pilota di MiG23, durante i quali è stato dibattuto il problema del controllo della velocità del velivolo in condizioni di 2° regime e con controllo automatico della quota inserito.

Il CP ha affrontato questo problema perchè, in mancanza di particolari sistemi di controllo automatico della velocità, il volo in 2° regime con controllo automatico della quota potrebbe determinare una instabilità di velocità che invece non appare dalle registrazioni del FDR.

I tecnici di Dresda hanno escluso che il velivolo sia soggetto a tale fenomeno, dal che il CP ha dedotto che sul velivolo erano certamente presenti i predetti sistemi di controllo automatico della velocità (autothrottle).

Sulla base di queste osservazioni, in questa parte del loro documento i CPI hanno inteso dimostrare che le condizioni di volo in 2° regime (bassa velocità) ipotizzate dal CP per tutta la durata della fase di volo in esame, non

sono da ritenersi congruenti con la mancanza di visibili interventi del sistema di controllo, attraverso l'azionamento dei dispositivi di comando, rilevabile dal FDR.

A sostegno di questa ipotesi, i CPI hanno affermato che il volo in 2° regime, essendo, a loro dire, di tipo instabile, avrebbe dovuto richiedere continui e sensibili interventi del sistema di controllo stesso, non necessari, invece, nel volo in 1° regime, e cioè a velocità più elevate quali quelle da loro valutate, in quanto autonomamente stabile.

Hanno criticato di conseguenza l'osservazione fatta dal CP che ha ritenuto modeste le variazioni di peso del velivolo in questa fase di volo e, di conseguenza, ha ritenuto altrettanto modeste le variazioni di velocità e/o spinta del motore per equilibrarle e, quindi, non apprezzabili sulle registrazioni dell'FDR.

Il CP nella sua risposta ha fortemente contestato le osservazioni dei CPI relative alle caratteristiche di instabilità del volo in 2° regime, dimostrando con una lunga trattazione e con risultati di prove di simulazione come il volo in 2° regime sia stabile quanto quello in 1° regime e come siano conseguentemente errate da un punto di vista della teoria del volo le osservazioni dei CPI relative alle modalità di funzionamento del sistema di controllo quando essi hanno affermato che sul FDR non erano rilevabili i suoi interventi in quanto il volo si svolgeva in 1° regime e, pertanto, il velivolo era autonomamente stabile in quota e velocità.

In doc.[3] i CPI non hanno replicato a queste osservazioni, ma hanno invece evidenziato come in un calcolo effettuato dal CP atto a dimostrare che le variazioni dei parametri di controllo del velivolo non erano visibili nel FDR a causa della loro modesta entità fosse presente un errore numerico.

Il CP, nel suo doc.[4], ha preso atto di questo ed ha effettuato le necessarie correzioni verificando come tale errore non avesse avuto alcuna influenza sulle predette conclusioni, confermando quindi che le osservazioni critiche avanzate dal CPI relativamente alla fase di volo dopo il 27° minuto non abbiano avuto alcuna consistenza tecnica.

2.6. Annesso E.

L'Annesso E del doc.[1] è interamente dedicato a considerazioni dei CPI relative alla durata ed all'assemblaggio della pellicola del FDR, alla parte finale di essa, alle modalità di lettura del FDR e, infine, alla velocità letta.

Per quanto riguarda il primo punto, i CPI hanno fatto osservare come alcuni spezzoni della pellicola riportati nella PTS (tutti a tempi successivi a 29'30" di volo) non fossero in corretta sequenza e, di conseguenza, secondo la loro opinione, questo fatto avrebbe potuto determinare una lettura temporale di dati, riferiti in particolare a quota e velocità, errati nella sequenza, potendosi così correlare, ad esempio, valori di velocità a valori di vento non corretti e così via.

A questo proposito il CP, nella sua replica di doc.[2], ha fatto osservare come la quotatura dei tempi sia stata effettuata sulla pellicola fotografica, mediante inserzione di opportune marcature su fascette di nastro adesivo trasparente applicato sulla pellicola stessa.

Successivamente tale quotatura è stata riportata sulle copie a contatto che, ovviamente, hanno delle zone di sovrapposizione di tempi nella parte iniziale e finale di ogni spezzone ricavato.

La riproduzione della quotatura è risultata agevole per quelle fasi di volo dove la variazione di posizione delle tracce forniva precisi punti di riferimento. È risultata meno facile nel tratto di volo dove i parametri si stabilizzavano a valori costanti ed i predetti punti di riferimento non erano più presenti.

Il CP non ha escluso, quindi, che nella fase di volo alla quale si sono riferiti i CPI, fossero presenti alcune imprecisioni nella quotatura dei tempi. Alcune di queste erano già state rilevate anche dal CP e segnalate sulle copie.

Per quanto riguarda quelle segnalate dai CPI, il CP ha ritenuto che basarsi sulla separazione di tracce non è molto sicuro perchè alcune "impastature di tracce" derivano proprio dall'operazione di riproduzione su carta fotografica e successiva fotocopiatura per il necessario inserimento nella PTS. Su questa possibilità il CP aveva messo in guardia nella PTS. Questo non toglie che qualche errore, oltre a quelli rilevati dal CP stesso, possa essere comunque presente.

Il CP non ha ritenuto necessario effettuare precisi controlli in merito perchè tali errori possono essere presenti solo nella fase dove tutti i parametri di volo sono quasi costanti (fase di volo alla quale i CPI si riferiscono) e, quindi, il loro valore è poco influenzato dal tempo. Anzi, da un certo punto in poi, è praticamente inutile effettuare letture in quanto esse sono sempre eguali e, di conseguenza, possono essere associate a qualunque valore di tempo.

La corretta sequenza temporale è comunque controllabile sulla pellicola fotografica, alla quale il CP ha sempre fatto ricorso nei casi dubbi che potessero avere una sia pur minima influenza sui risultati.

Questo argomento non è stato più trattato nelle successive documentazioni [3] e [4].

Per quanto riguarda il secondo punto relativo alle considerazioni sulla parte finale, i CPI hanno fatto osservare come la pellicola in possesso del CP termini in modo diverso da quella in possesso della Commissione italo-libica e quindi ne concludono che una possibile asimmetria della parte finale, non nota al CP, avrebbe potuto determinare una asimmetria di trascinamento, anche in mancanza dei rulli dentati.

Hanno rilevato poi come il FDR possa regolarmente funzionare anche con pellicole forate di normale uso fotografico.

Per quanto riguarda il bloccaggio della pellicola alla sua fine, ipotizzato dalla Commissione italo-libica, hanno affermato che esso potrebbe essersi verificato a causa della forma finale della coda e di come potrebbe essere stata inserita nella bobina. In ogni caso hanno fatto osservare come, nelle condizioni di volo normali, la pellicola non raggiunga mai la sua fine in quanto la sua lunghezza è generalmente superiore al necessario. Il blocco finale deve pertanto intendersi come evento anomalo.

Per quanto concerne la possibilità di inceppamento e rotazione della pellicola nel suo piano di scorrimento, nel suo documento di risposta il CP ha replicato di non aver niente da aggiungere a quanto specificato in perizia e derivante da prove effettuate sull'esemplare di FDR del MiG23, disponibile presso l'Ufficio, prove che hanno escluso tale possibilità per la particolare conformazione del sistema di trascinamento e delle guide di scorrimento.

Per il resto il CP ha ricordato di aver ipotizzato nella PTS che la pellicola in possesso dell'AG fosse una copia effettuata dall'originale su pellicola fotografica Kodak. Questo non toglie che l'FDR possa funzionare regolarmente anche con normali pellicole fotografiche Kodak o di altra natura, munite degli usuali fori di trascinamento, come hanno sostenuto i CPI nel loro documento.

Anche questo argomento non è stato più discusso nella successiva documentazione.

Per quanto riguarda le modalità di lettura del FDR, i CPI hanno inizialmente osservato come il CP non avesse affatto considerato gli scopi principali per i quali l'FDR in questione è utilizzato, che sono essenzialmente di natura manutentiva ed addestrativa e, in via subordinata, come fonte di informazione in caso di incivolo.

Hanno poi riportato come il CP non avesse considerato l'errore sullo zero nella registrazione dei giri del motore prima dell'avviamento del motore

e come fosse necessario effettuare due controlli sullo zero della velocità, dei quali il primo con i cablaggi scollegati ed il secondo con i cablaggi collegati.

Il controllo dello zero dovrebbe poi esser fatto prima dell'avviamento del motore e dopo, in quanto la sonda che misura la velocità potrebbe essere influenzata dal flusso generato dall'aspirazione del compressore.

Hanno rilevato come il CP, invece, avesse eseguito la propria rilevazione dell'errore di zero del parametro velocità solo con il motore in moto, prima del decollo.

Nel suo documento di risposta [2] il CP ha dichiarato di non essere intenzionato ad effettuare ulteriori considerazioni su questo argomento.

Infatti sia nella PTS sia nei capitoli di questo documento in precedenza sintetizzati, il CP ha ritenuto di aver spiegato a sufficienza i motivi che hanno sempre spinto i CPI a forzare le letture di velocità sull'FDR verso valori più elevati di quelli letti dal CP.

Il CP ha ricordato come le modalità di lettura dei dati dell'FDR erano state ampiamente discusse nel par.2.2 della Parte III della PTS e come era stato verificato che le differenti letture di velocità effettuate dal CP stesso e dai CPI fossero derivate essenzialmente da un diverso diagramma di taratura utilizzato dai CPI stessi, ricavato modificando quello originale in possesso dell'Ufficio.

Le ragioni addotte dai CPI per giustificare tale modifica, non sono state ritenute sufficientemente convincenti dal CP, essendo basate, tra l'altro, su un metodo concettualmente errato, come esposto nella discussione relativa ai contenuti dell'Annesso D.

L'unico punto sul quale il CP ha fermato la sua attenzione, è stato quello riguardante la critica che i CPI hanno fatto al metodo con cui nella PTS è stato valutato lo zero della velocità.

Il CP ha valutato lo zero di velocità con velivolo fermo sulla pista, poco prima del decollo e, cioè, dopo che lo strumento di misura aveva funzionato durante il rullaggio.

Questa procedura è stata ritenuta corretta dal CP, perchè ha certamente consentito di recuperare eventuali errori sullo zero "meccanico" ed è una procedura sistematicamente seguita in ogni tipo di misura, ogni qualvolta questo sia possibile. In altre parole il CP ha affermato che quando si debba effettuare una misura, si azzerano gli strumenti; poi, se questo è possibile, si eseguono alcune misure di prova e si controlla nuovamente l'azzeramento degli strumenti. In questo modo si eliminano variazioni di zero dovute ad "assestamento" della strumentazione, specialmente se di natura meccanica, come l'FDR.

Il CP ha ricordato come i CPI abbiano affermato che la lettura dello zero vada effettuata prima dell'avviamento del motore, e quindi nella parte iniziale della registrazione appena questo è possibile, e prima della salita del numero dei giri del motore.

L'osservazione dei CPI è priva di ogni senso perchè il valore dello zero di velocità in questa zona, è "esattamente" eguale a quello rilevato dal CP negli istanti precedenti il decollo (t compreso fra -1' e 0').

Il CP ha dichiarato quindi di non aver capito il senso di queste critiche. Se esse vogliono indicare che lo zero andava letto prima dell'avviamento del motore e non prima del decollo, come ha fatto il CP, esse sono completamente oziose perchè i due valori sono esattamente eguali. In caso contrario il CP ha richiesto che i CPI esplicitino meglio il loro pensiero.

Tale argomento non è stato più trattato nella successiva documentazione, anche se i CPI, come sarà di seguito esposto, hanno nuovamente affrontato il problema della lettura del parametro velocità dal FDR nel loro documento [3].

I CPI, infine, hanno nuovamente fatto osservare come il CP abbia assunto le velocità lette sul FDR come velocità CAS e non velocità IAS, senza addurre alcuna valida motivazione.

Il CP ha rimandato a quanto in precedenza affermato (Annesso D), ricordando solo che questa metodologia di lettura è stata suggerita dai CPI e da loro stessi utilizzata nelle analisi (a meno che essi non avessero posseduto, all'insaputa del CP, i diagrammi di taratura che consentono di passare dalla IAS alla CAS).

Nel successivo doc.[3] redatto dai CPI, essi hanno nuovamente affrontato il problema dei differenti valori di velocità ottenuti dalle proprie letture del FDR rispetto a quelli ottenuti dal CP, affermando che questo è dipeso dal fatto che essi stessi hanno effettuato le letture prendendo come riferimento la distanza minima fra le linee di riferimento mentre il CP ha preso come riferimento la distanza fra la parte superiore della traccia del parametro di velocità e la parte interna della linea di riferimento, (distanza d_1 nella PTS) oppure l'equivalente distanza d_2 fra la parte interna della traccia e la parte esterna della linea di riferimento. Hanno poi posto il problema di quale delle due metodologie sia la più corretta.

Il CP, nel suo documento di risposta [4], ha riportato come tale problema sia stato ampiamente discusso in tutti i documenti presentati e non ha quindi ritenuto necessario riportare ulteriori e ripetitive considerazioni. Ha solo ricordato ed ha insistito sul fatto che egli non ha modificato il diagramma di taratura delle velocità e le modalità di lettura in quanto, tra gli

altri motivi, i valori di velocità ottenuti erano congruenti con quelli che il velivolo avrebbe dovuto avere in opportuni punti di controllo della traiettoria, come ampiamente esposto nella predetta documentazione.

2.7. Annesso F.

In questo Annesso i CPI hanno preso in considerazione il capitolo della PTS relativo alla determinazione del probabile punto di spegnimento del motore e hanno formulato le loro osservazioni critiche sulla stima della quantità di combustibile residua ai punti R ed S del tracciato, all'analisi dei risultati effettuata dal CP e, infine, al calcolo delle autonomie a partire dalle condizioni iniziali sul punto S trovando in tali argomenti, a loro dire, tali e tanti errori che, di fatto, da soli dimostrerebbero l'incongruenza delle assunzioni del CP.

Per quanto riguarda la quantità residua di carburante al punto R, i CPI hanno rilevato un sostanziale accordo con quanto valutato dal CP anche se è risultata differente la distanza percorsa, essendo di 324NM quella valutata dai CPI e di 314NM quella valutata dal CP.

I calcoli effettuati dai CPI hanno poi consentito di affermare come il velivolo sia arrivato sul punto S dopo 49' di volo e 806kg di carburante consumabile, mentre quelli effettuati dal CP hanno consentito di stabilire che il velivolo sarebbe arrivato sul punto S dopo 57' di volo e con 642kg di carburante consumabile.

A questo proposito, il CP ha fatto osservare come non possa esservi accordo fra quanto rilevato dal CP stesso e dai CPI a causa della diversa velocità ipotizzata dopo il punto R, come già fatto più volte osservare sia nella PTS sia nei precedenti punti del doc.[2].

Il secondo punto relativo all'analisi dei risultati ha dato origine ad una discussione molto più complessa. Per meglio comprendere il contenuto di essa, è opportuno ricordare come a perizia quasi conclusa, lo Stato Maggiore dell'Aeronautica (SMA) avesse fornito all'ufficio alcune tabelle, contenute nel doc.46 allegato alla PTS, nelle quali erano riportate le caratteristiche di consumo di carburante del MiG23 in diverse condizioni di volo.

Allo scopo di verificare sia i dati delle tabelle, sia i risultati delle proprie analisi, il CP ha effettuato una verifica di consumo, applicando la propria metodologia utilizzata per la valutazione delle autonomie del MiG23 a due condizioni di volo delle quali una in campo subsonico ($M=0.7$) ed una

in campo transonico ($M=0.85$) ad opportuni valori di peso e di quota, considerati nelle tabelle stesse.

La verifica in campo subsonico ha fornito un valore di consumo chilometrico pari a 1.99kg/km calcolato dal CP, contro 1.96kg/km riportato nelle tabelle del doc.46 .

La verifica in campo transonico, ha fornito un valore di 1.69kg/km calcolato dal CP, contro 1.62kg/km delle tabelle.

I CPI, nelle loro osservazioni critiche, si sono dimostrati stupiti della precisione di questi risultati ed hanno effettuato un controllo dei calcoli effettuati dal CP ottenendo dei risultati a loro dire sorprendenti.

Essi, infatti, hanno concordato con i valori calcolati dal CP per l'autonomia in campo subsonico ma, per il caso di volo in transonico, essi hanno rilevato che da parte del CP è stato effettuato un errore nella lettura del parametro D/pS sulle curve di fig.II-12 della PTS che non risulta essere 0.022, come letto dal CP, ma 0.026.

Di conseguenza, il consumo calcolabile con questo nuovo valore risulta di 2.0kg/km, sovrastimato, quindi, del 23% rispetto a quello delle tabelle. I CPI hanno poi osservato che tale errore debba ritenersi sorprendente, considerato il livello tecnico-scientifico che una perizia di siffatta specie avrebbe dovuto esigere.

Il CP, nella sua replica di doc.[2], ha riportato di aver effettuato un controllo della predetta lettura e di aver rilevato che, in effetti, il valore 0.022 avrebbe potuto ritenersi sottostimato e quindi il valore 0.026 letto dai CPI ed il conseguente consumo chilometrico specifico di 2.0kg/km, avrebbero potuto ritenersi valori più precisi.

Il CP ha ritenuto quindi opportuno indagare a fondo per cercare di comprendere l'origine della differenza fra il consumo chilometrico specifico di 2.0kg/km valutabile secondo il metodo utilizzato dal CP stesso, valore tra l'altro congruente con quanto riportato nel Manuale di Volo del MiG23, ed il consumo chilometrico specifico di 1.62kg/km rilevabile dalla tab.5 di doc.42 della PTS, per le stesse condizioni di volo.

Il CP ha rilevato come i risultati di questa indagine siano stati ancora più sorprendenti di quelli rilevati dai CPI in quanto, attraverso di essi, esso ha potuto dimostrare come l'errore del 23% non era presente nelle analisi da esso stesso effettuate ma si trovava nei dati della predetta tabella fornita all'ufficio dallo SMA.

Dalle analisi effettuate dal CP è emerso infatti che, assumendo per veri i valori di consumo chilometrico specifico di 1.62kg/km riportati in tabella, ne deriverebbe una efficienza aerodinamica del velivolo nelle condizioni di volo considerate pari a circa 8.7 contro il valore di 6.5

riportato nei manuali del MiG23 e, pertanto, del tutto sbagliato. Di conseguenza risulta parimenti del tutto sbagliato il valore di consumo chilometrico specifico di 1.62kg/km riportato in tabella.

Poichè a queste obiezioni i CPI non hanno più replicato nei loro successivi documenti, l'Ufficio ha ritenuto corretto quanto affermato dal CP e, di conseguenza, ha ritenuto corrette le stime di autonomia del velivolo da esso effettuate.

Per quanto riguarda il terzo ed ultimo punto relativo al calcolo delle autonomie a partire dalle condizioni iniziali sul punto S i CPI, dai dati della PTS, hanno rilevato un "consumo chilometrico" di 2.49kg/km ed hanno paragonato questo dato al consumo di 2.0kg/km riportato sul Manuale di Volo del MiG23, relativo al volo di crociera alla velocità di massima autonomia chilometrica e nelle condizioni specificate nel Manuale stesso, rilevando che esso è "di gran lunga superiore".

Hanno paragonato poi lo stesso valore di 2.49kg/km ai dati riportati nella tabella 5 del doc.46 allegato alla PTS dai quali essi hanno rilevato un consumo chilometrico compreso fra 2 e 2.1kg/km per volo alla quota di 12000m, al peso di 12000kg ed a $M=0.7$, trovandolo ancora superiore.

Il CP, nella sua replica di doc.[2] ha fatto innanzi tutto osservare come questa metodologia di confronto non sia stata corretta. Infatti questo collegio ha fatto osservare come il dato riportato sul Manuale di Volo è un dato di consumo chilometrico medio utilizzabile per la previsione dell'autonomia in volo di crociera del velivolo mentre i dati riportati nella tab.5 (che per n° di $M=0.8$ possono ritenersi corretti, come in precedenza verificato) sono dati di consumo chilometrico istantaneo (consumo chilometrico specifico) e, cioè, valutati nelle esatte condizioni di peso, di quota e di n° di M specificati in tabella.

Il CP ha fatto poi osservare come il consumo chilometrico medio valutabile dai dati della PTS per la fase di volo successiva al punto S, non sia stato di 2.49kg/km, come ipotizzato dai CPI. Infatti, secondo i dati utilizzati in PTS, il punto di flame-out si trovava a circa 610NM dal decollo, mentre il punto S si trovava a circa 440NM dal decollo. La distanza relativa fra i due punti è valutabile in circa 170NM, pari a 315km. Il consumo di carburante associato a questa tratta è di 642kg. Il consumo medio chilometrico è, pertanto, 2.038kg/km che risulta in ottimo accordo con i 2.0kg/km indicati sul Manuale di Volo, pur considerando che il valore ricavato dal CP tiene conto di componenti di vento a favore.

Il CP ha fatto infine osservare come il valore di 2.49kg/km rilevato dai CPI sia probabilmente da attribuirsi ad una loro non corretta valutazione in quanto alla tratta in esame essi attribuiscono un consumo di 669kg,

mentre, in realtà, quello effettivo è stato di 642kg ed inoltre come i risultati presentati nella PTS non siano paragonabili a nessun valore riportato in tabella 5 del doc.46, perchè essi sono riferiti a combinazioni di peso, di quota e di n° di M non previsti nella tabella stessa. Essendo consumi chilometrici “istantanei”, essi dipendono dalle particolari condizioni assunte e quindi il confronto ha senso se queste condizioni sono “identiche” per i casi considerati. Per questo motivo il CP ha ricordato come, nei suoi controlli, non abbia preso come riferimento le condizioni di volo del MiG23, ma quelle “esatte” di tabella.

Anche questo argomento non è stato più dibattuto nei successivi documenti presentati dai CPI.

L'Ufficio non può quindi che concordare con quanto affermato dal CP sulla inesistenza dei tanti errori che i CPI avevano dichiarato di aver individuato nell'ambito degli argomenti trattati, tali da dimostrare l'incongruenza delle assunzioni del CP.

2.8. Annesso G.

Nel Cap.6 della Parte III della PTS il CP ha verificato che la massima autonomia chilometrica del MiG23, seguendo un opportuno profilo di volo, potrebbe stimarsi in circa 973NM, considerando un completo consumo di carburante.

Ha anche verificato come modifiche al profilo di missione di massima autonomia, possano determinare sensibili variazioni di autonomia stessa; ad esempio, l'accensione dell'A/B per sei minuti, come effettuato nel caso in esame, può aver determinato una perdita di autonomia di circa 200NM.

Il CP ha poi rilevato come la dipendenza dell'autonomia dalle caratteristiche di missione fosse stata anche confermata da fonte russa che stimava tale autonomia variabile tra 560 e 745NM, a seconda delle caratteristiche di missione stesse.

Il CP ha ritenuto che la differenza fra la precedente massima autonomia calcolata di 973NM e quella comunicata dalla fonte russa, potesse essere attribuita al fatto che le 745NM possono essere relative ad autonomia “operativa”, che prevede un opportuno residuo di carburante nei serbatoi.

I CPI, nelle loro osservazioni a tali argomentazioni contenute nell'Annesso G di doc. [1], hanno ritenuto che i predetti dati di autonomia di

560÷745NM debbano stimarsi conservativi rispetto alla distanza percorribile in caso di completo esaurimento di carburante e che, pertanto, la distanza calcolata dal CP di 650NM non debba ritenersi paragonabile con le precedenti, a meno di non assumere come valore plausibile la media di esse.

Il CP, nella sua replica di doc.[2], ha evidenziato come l'autonomia massima di 745NM debba ritenersi conservativa, rispetto a quella teoricamente conseguibile con completo esaurimento di carburante, come correttamente interpretato dai CPI.

Ha proseguito poi osservando come i CPI abbiano dimostrato, invece, di non aver correttamente interpretato il passo successivo, quando hanno affermato che la distanza di 650NM percorsa dal MiG23 in esame, non sia paragonabile con i dati di fonte russa riportati.

Il CP, pur ammettendo che i ragionamenti effettuati possono ritenersi molto qualitativi, ha fatto invece osservare come la distanza di 650NM senza riserva finale di carburante da esso calcolata, potrebbe essere compatibile con la distanza dell'ordine di 560NM con riserva di carburante indicata dalla fonte russa, tenendo anche conto che durante il volo del MiG23 è stato utilizzato l'A/B che ha determinato un consumo di circa 950kg.

Pur insistendo sul fatto che i ragionamenti sono molto qualitativi, il CP ha quindi ritenuto che la distanza da esso calcolata di 650NM, contrariamente a quanto asserito dai CPI, non possa ritenersi in disaccordo con i dati forniti dalla fonte russa.

Tale argomento non è stato più discusso nei successivi documenti.

2.9. Annesso H.

L'Annesso H contiene osservazioni critiche avanzate dai CPI sulla parte II, paragrafo 5 ("Area equivalente radar") e sulla parte IV ("Analisi delle rivelazioni radar") di [1]. Le osservazioni sono sostanzialmente inerenti alla analisi della traccia radar LJ054 ed alle necessarie premesse che hanno accompagnato tale analisi. Esso è pertanto suddiviso in due parti intitolate rispettivamente "Area equivalente radar" e "Analisi delle rivelazioni radar".

Nella prima parte il CPI esprime alcune considerazioni del tutto generali sul concetto di SER (Superficie Equivalente Radar), e sulla affidabilità dei risultati ottenuti usando dati statistici ed inoltre dati che a detta del CPI sono il più delle volte non reali.

In particolare viene criticato il fatto che in 30 mesi di perizia il CP non abbia mai sollevato la problematica relativa alla determinazione del tipo di “inlets” (a “Y” oppure a “S”) e di radome (opaco oppure trasparente) del MiG23.

Sebbene non sia chiaramente indicato, lo scopo di tutta questa prima parte potrebbe essere riassunto nel periodo finale: “Pertanto si ritiene che variabili “casuali” non possano condurre a conclusioni altamente probabili, in quanto queste sarebbero comunque basate su dati “teorici” spesso non coincidenti con i dati “pratici/reali”, dalla quale si dovrebbe evincere che tutta l’analisi sulla traccia LJ054 svolta in perizia è affetta da un vizio iniziale, relativo all’uso di variabili casuali, che non portano a conclusioni altamente probabili e di dati teorici e non pratici/reali.

Il CP nella sua replica fa notare che in realtà la teoria della probabilità rappresenta proprio la disciplina di base per la analisi e la progettazione di apparati radar e quindi rappresenta lo strumento universalmente adottato per tale scopo.

Per quanto riguarda l’uso di dati teorici, viene notato dal CP che proprio per la mancanza di dati misurati, si è ricorso a simulazioni affidate ad una ditta (la IDS S.p.A. di Pisa), leader nel settore della modellizzazione elettromagnetica.

Tale incarico è stato dato dopo 12 mesi dall’inizio della perizia, e l’analisi è stata svolta considerando le quattro combinazioni possibili, derivate dalla non conoscenza del tipo di “inlets” e di “radome”; ragion per cui diventava inutile disquisire del problema nei vari incontri collegiali. Il CP afferma inoltre che tale discussione non avrebbe portato a nulla di fatto in ogni caso, perchè il CPI non ha mai fornito in tutti gli incontri dati tecnici relativi al MiG23, e quindi presumibilmente non lo avrebbe fatto neanche in questo caso.

L’Ufficio rileva che in effetti nel documento [2] nessuna informazione viene fornita dal CPI, riguardo alla problematica relativa al tipo di “inlets e di “radome”, per cui deve ritenersi esaustiva e corretta l’analisi svolta dalla IDS S.p.A. e fatta propria dal CP.

Inoltre sono da condividersi le osservazioni del CP relative all’uso di strumenti di calcolo della probabilità nell’analisi della traccia LJ054, per cui l’analisi successiva ha un sicuro valore scientifico, pur con le limitazioni che l’uso della teoria della probabilità introduce.

Nella seconda parte vengono effettuate dal CPI undici osservazioni puntuali ad altrettante affermazioni contenute in [1] ed una valutazione conclusiva globale (punto 12). La maggior parte di tali osservazioni appaiono più di forma che di sostanza, relative ad affermazioni di tipo

generale contenute in [1], peraltro chiarite nella risposta del CP, come la n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9.

Più in particolare l'osservazione n.1 si riferisce ad una inesattezza relativa alla dichiarazione della presenza nel sistema di DA di unità missili teleguidate aria-aria, definito "grossolano errore". Nella risposta il CP osserva che il testo sotto accusa è stato ripreso dall'All.D1 alla relazione sull'inchiesta affidata al capo SMA dal ministro della Difesa il 17.03.89, concludendo quindi che il "grossolano errore" non è attribuibile al CP.

L'osservazione n.2 si riferisce alle modalità con cui viene effettuata la identificazione di un aereo e risulta di rilevanza nulla.

L'osservazione n.3 si riferisce ad una affermazione relativa alla piena visibilità radar di un bersaglio sulla zona dell'incidente, peraltro ulteriormente ed esaurientemente chiarita nella risposta del CP.

L'osservazione n.4 chiarisce che contrariamente a quanto affermato in perizia, i dati ottenibili dai nastri magnetici registrati presso un centro radar non sono due ma molto più numerosi.

L'Ufficio tuttavia osserva che, come messo in evidenza nella replica del CP, nella osservazione del CPI non sono indicati quali tabulati era possibile ottenere dai nastri di registrazione. Tale informazione, fondamentale per capire cosa era stato registrato nei nastri sequestrati a Marsala, è stata acquisita da questo ufficio molti anni dopo per altre vie (sequestri, testimonianze, ulteriori perizie).

L'osservazione n.5 disquisisce sulla interpretazione dell'aggettivo "particolare" usato in [1] per indicare l'attenzione usata dall'operatore nel tracciamento manuale di una traccia e non appare di rilevanza alcuna.

L'osservazione n.6 dichiara inesatta una affermazione che nella perizia il CP aveva ripreso dal verbale di interrogatorio di un ufficiale dell'AM.

L'osservazione n.7 prospetta critiche ad una tabella usata in [1], peraltro basate su un evidente errore di stampa; tale tabella ed il suo uso sono comunque ulteriormente chiariti nella risposta del CP.

L'osservazione n.9 contiene una precisazione relativa al tempo in cui la traccia LJ054 è stata mantenuta in vita, pur condividendo quanto detto dal CP e cioè che tale azione appare singolare.

Le altre osservazioni n.8, 10 e 11 appaiono più centrate su aspetti tecnici fondamentali della perizia.

L'osservazione n.8 affronta il problema della inizializzazione della traccia LJ054 e della valutazione della distanza di primo avvistamento. Per quanto riguarda il problema della inizializzazione manuale o automatica della traccia LJ054, dopo una lunga dissertazione il CPI raggiunge le stesse

conclusioni del CP e cioè che la traccia LJ054 è stata inizializzata automaticamente dal sistema radar.

Vi è poi una lunga critica sulla definizione di “distanza di primo avvistamento” e sul valore che essa dovrebbe avere per la traccia LJ054. Dopo una serie di calcoli il CPI raggiunge la conclusione che essa è compresa fra 134DM e 138DM (cioè in media 136DM), con la possibilità di essere “maggiorata di un valore proporzionale alla discontinuità di rilevamento delle eco radar”, non escludendo che essa possa essere dell’ordine di 140DM.

Nella replica il CP con calcoli autonomi giunge alla conclusione che la distanza di primo avvistamento è dell’ordine di 133DM, in perfetta sintonia con quanto affermato dal CPI; deve quindi concludersi che su questo importante parametro non si hanno particolari discordanze fra il CP ed il CPI e che quindi possa assumersi intorno a 135DM il suo valore stimato.

A giudizio dell’Ufficio l’obiettivo di maggior rilievo è quello della definizione di tale parametro; da quanto detto dal CPI non emerge chiaramente che cosa esso intenda per distanza di prima rivelazione radar, limitandosi quei consulenti ad affermare genericamente che essa rappresenta “la distanza a cui il radar per la prima volta rileva il plot”. Più chiara è la definizione data dal CP, anche in risposta alla osservazione 11: la distanza di prima rivelazione radar è quella distanza a cui la probabilità di rivelazione è pari a 80% od anche minore. Sempre nella risposta all’osservazione 11 si afferma anche che, come si evince dai diagrammi di copertura radar, tale distanza per un velivolo in avvicinamento alla quota di 40.000 piedi è maggiore di 160DM, valore indubbiamente molto maggiore di quello prima calcolato.

Secondo questo GI vi è una sorta di confusione nella replica del CPI fra distanza di primo avvistamento radar e distanza di piena visibilità radar, ribadita molto chiaramente dalla risposta del CP. Infatti la distanza di piena visibilità radar è quella, secondo il CP, a cui il bersaglio viene rivelato con una probabilità di rivelazione pari a 90% o maggiore (il radar praticamente vede sempre il bersaglio) e questa corrisponde, sempre dai diagrammi di copertura, ad un valore di circa 140DM. Dall’esame del tabulato della traccia LJ054 il CP deduce che il velivolo che ha prodotto quella traccia entra in visibilità radar (distanza di primo avvistamento) a circa 135DM ed in piena visibilità radar a circa 112DM. Questi valori sono molto diversi dai corrispondenti valori (160DM e 140DM) relativi ad un velivolo militare con un profilo di penetrazione nel territorio italiano analogo a quello del MiG23.

L'osservazione n.10 affronta il problema della identificazione friendly relativa alla traccia LJ054, che non è congruente con l'ipotesi che detta traccia possa rappresentare il MiG23. È da notare che tale identificazione è stata sicuramente data da Jacotenente che era il sito master di Otranto. La conclusione del CPI, espressa nelle osservazioni conclusive, è che tale identificazione è "verosimilmente errata". Il CPI inoltre dichiara che è "più che plausibile che l'operatore di Otranto si sia attivato per esprimere dubbi se non altro per curiosità di conoscere l'identità di una traccia che viaggiava fuori aerovia, senza IFF ma che era stata identificata friendly": tale fatto avrebbe reso necessario il mantenimento in vita della traccia LJ054 per un tempo tanto lungo da apparire singolare sia al CP che al CPI, al fine di attendere la relativa risposta da Jacotenente.

Nella risposta il CP viceversa accetta la spiegazione fornita dalla testimonianza di personale dell'AM secondo cui la traccia LJ054 sarebbe stata associata ad un velivolo militare di rientro da una esercitazione, concludendo quindi che non ci fu nessun errore da parte dell'identificatore in accordo con tutti gli altri fatti che tenderebbero ad escludere che la LJ054 sia la traccia relativa al MiG23.

In effetti appare all'Ufficio poco verosimile che un sito slave come Otranto interferisca su una identificazione di una traccia compiuta dal sito master e basata su informazioni che il sito slave non poteva avere; rimane quindi senza spiegazione la "singolarità" di comportamento dell'operatore di Otranto che mantiene in vita troppo a lungo una traccia friendly. Inoltre non sembra che la identificazione friendly possa configurare una anomalia, in quanto completamente plausibile appare la spiegazione fornita da testi dell'AM che hanno affermato che tale traccia era relativa ad un velivolo in rientro dopo la esercitazione Natinad. In effetti il quadro complessivo che risulta dalle testimonianze, dai documenti ufficiali e dall'esame del tracciato della LJ054 è congruente; in questo quadro la traccia LJ054 è associata ad un velivolo militare di rientro da una esercitazione e non al MiG23.

L'osservazione n.11 è tesa a confutare le conclusioni raggiunte dal CP in perizia, e cioè che il profilo di penetrazione del velivolo associato alla traccia LJ054 non è congruente con quello del MiG23 in avvicinamento alla quota di 40.000 piedi, ma che viceversa esso è perfettamente compatibile con quello di un velivolo militare in avvicinamento alla quota di 15.000 piedi. La base di tale contestazione è data dal fatto che, secondo il CPI, nella analisi del CP è stato assunto un dato iniziale errato, cioè la distanza di prima rivelazione radar.

È già stato discusso il problema relativo alla distanza di prima rivelazione radar; questo ufficio ritiene che sia stata fatta da parte del CPI

una confusione fra distanza di prima rivelazione radar e distanza di piena visibilità radar, per cui le contestazioni contenute nell'osservazione 11 non possono essere accolte.

Nelle osservazioni conclusive (punto n.12) il CPI ribadisce senza altri elementi di approfondimento che “non è lecito escludere l'ipotesi che il MiG23 libico possa essere stato avvistato dal radar di Otranto e che alla traccia LJ054 sia stata attribuita una identificazione verosimilmente errata”.

In base a quanto già affermato in precedenza questo Ufficio non può condividere le precedenti conclusioni. Osserva infine che in tutte le precedenti note critiche relative alla problematica connessa con la traccia LJ054, 1: non viene compiuta un'analisi critica completa ed articolata al complesso delle argomentazioni sviluppate dal CP in [1], e 2: non viene svolta un'analisi tecnica alternativa per corroborare le tesi sostenute dal CPI.

2.10. Annesso I.

L'Annesso I concerne essenzialmente le osservazioni dei CPI sulle risposte ai quesiti e sulle conclusioni riportate dal CP nella PTS.

Il CP ha fatto precedere le risposte ai quesiti da alcune osservazioni preliminari che sono state criticate dai CPI, i quali hanno affermato di non ritenere suffragate da elementi tecnico-scientifici probanti le ricostruzioni delle traiettorie presumibilmente percorse dal MiG23, sintetizzate nelle predette osservazioni preliminari.

Le critiche alle osservazioni preliminari avanzate dai CPI, possono sintetizzarsi nei seguenti principali punti:

1 - I dati meteorologici AM utilizzati in perizia per ricavare la posizione del punto di impatto I₃, non sono applicabili perchè limitati alla quota di 9000m. Debbono applicarsi, invece, i dati CEPMMT perchè si estendono fino alla quota di 12000m.

2 - Non sono appropriate le metodologie di lettura dell'FDR applicate dal CP.

3 - Improprie sono le interpretazioni del CP delle caratteristiche di volo in 2° regime e del funzionamento del sistema autopilota nei modi “altitude hold” ed “auto-throttle” per giustificare il volo nelle predette condizioni di 2° regime.

4 - Non è adeguato l'utilizzo, da parte del CP, del tracciato radar fornito dalle autorità libiche come non sono adeguati i mezzi di rappresentazione grafica al rigore scientifico connesso con il compito assegnato. A maggior

riprova di questa inadeguatezza i CPI hanno rilevato come nella fig.III-19 della PTS e nelle successive si possa osservare come, all'altezza del 32° parallelo, il velivolo passi sulla sinistra del 20° meridiano, laddove, nell'allegato C della relazione della Commissione italo-libica (fig.I-1 della PTS) questo attraversamento avviene ben a destra del meridiano stesso.

5 – I valori relativi al consumo chilometrico del velivolo sono sovrastimati dal CP (fino al 20%), in quanto non dedotti da dati sperimentali (quali?), ma calcolati in base a formule empiriche, di validità ben limitata.

A tali obiezioni il CP ha puntualmente risposto.

“Punto 1 - I CPI tentano di camuffare questo problema, cercando di dimostrare che i dati AM non sono “applicabili” perchè limitati a 9000m mentre i dati CEPMMT, più favorevoli alla loro ipotesi, sono applicabili in quanto estesi fino a 12000m.

Il problema non è assolutamente questo.

Il CP ha dimostrato che estendere i dati AM fino a 12000m, non comporta sostanziali modifiche nei risultati.

Il problema è che anche fino a 9000m i dati AM sono completamente diversi dai dati CEPMMT, valutati sulle stesse aree.

Pertanto essi non debbono ritenersi “inapplicabili” solo perchè limitati ai 9000m, e quindi ritenere i dati CEPMMT come una sorta di complemento ai dati AM mancanti, ma essi non debbono usarsi perchè completamente diversi dai dati CEPMMT stessi.

A questo punto i CPI debbono dimostrare perchè i dati CEPMMT debbono ritenersi corretti, mentre i dati AM debbono ritenersi, non “inapplicabili”, ma sbagliati.

I motivi per i quali il CP ha ritenuto più accettabili i dati AM rispetto ai dati CEPMMT, sono stati ampiamente dibattuti sia in perizia, sia in questo documento (doc.[2]).ed il CP ritiene di non avere niente da aggiungere.

Punto 2 - Il CP non può accettare le modifiche al diagramma di taratura e le modalità di lettura proposte dai CPI, sulla base di considerazioni metodologicamente errate, come abbondantemente discusso sia in perizia, sia nel par.5.1 di questo documento (doc.[2]).

Pertanto, a parere del CP, sono le metodologie utilizzate dai CPI ad essere non appropriate.

Punto 3 - I CPI hanno tentato di dimostrare come la velocità di volo di $M=0.7$ del MiG23, valutata dal CP ed appartenente alle condizioni di volo di 2° regime, non possa ritenersi congruente con le caratteristiche di instabilità da loro attribuite al volo in 2° regime e con l'assenza di attività di controllo rilevabile dall'FDR.

Il CP, nei par. 5.5.1, 5.5.2 e 5.5.3 di questo documento (doc.[2]), ha dimostrato come le considerazioni svolte dai CPI per sostenere questa loro ipotesi siano in palese contrasto con le leggi della Meccanica del Volo.

Verifiche analitiche effettuate dal CP confermano poi, contrariamente a quanto sostenuto dai CPI, che attività di controllo per compensare la variazione di peso del velivolo dopo il punto S, non possono essere visibili sull’FDR, a causa del loro esiguo valore.

Punto 4 - Il CP conferma che i “disegni quotati” sono mezzi di rappresentazione grafica adeguati ed utilizzati in ogni branca dell’Ingegneria.

Occorre solo interpretarli in modo giusto!

Per quanto riguarda il rilievo che, in corrispondenza del 32° parallelo, la traiettoria riportata dal CP passa a sinistra del 20° meridiano mentre dalla mappa elaborata dalla CIL deriva che, in corrispondenza dello stesso punto, la traiettoria passa a destra del 20° meridiano, il CP rileva che questa osservazione è una ulteriore riprova del fatto che, probabilmente, i CPI hanno letto troppo affrettatamente la PTS ed hanno attribuito con eccessiva sicurezza ad errori del CP quello che invece deriva da loro incomprensioni del testo o dimenticanze.

In questo particolare caso, essi hanno “dimenticato” che la CIL ha ipotizzato che il velivolo avesse sorvolato il punto C, mentre il CP ha rilevato, attraverso l’esame delle comunicazioni B/T/B, che il velivolo, in realtà, è passato sul FIX4, posto a sinistra del punto C.

Il conseguente spostamento verso sinistra della parte di traiettoria successiva al FIX4, dipende da questo motivo e non da errori del CP o da inadeguatezza dei mezzi grafici.

Tale spostamento non è infatti presente nella mappa di fig.I-4, dove anche il CP ha ipotizzato il passaggio del velivolo sopra il punto C.

Punto 5 - L’affermazione dei CPI che i metodi usati dal CP per la valutazione dei consumi chilometrici forniscono una sovrastima del 20% è priva di ogni fondamento per i due principali motivi in precedenza discussi, che possono essere così sintetizzati:

1 - i CPI rilevano tale approssimazione nelle condizioni di volo transonico mentre i metodi del CP sono stati applicati alla stima dei consumi in condizioni di volo subsonico per le quali, per ammissione stessa dei CPI, essa non è presente.

2 - Nelle condizioni di volo transonico debbono ritenersi imprecisi non i risultati ottenibili con i metodi del CP, ma i dati riportati in tab.5 di doc.46, con i quali è stato effettuato il confronto, come dimostrato nel par.7.1 di questo documento.”

Il CP ha poi concluso: “Poichè le osservazioni critiche avanzate dai CPI alle ipotesi formulate dal CP sulle traiettorie presumibilmente percorse dal MiG23, non sono basate su sostanziali fondamenti tecnici, il CP conferma la validità delle ipotesi stesse”.

Le successive osservazioni critiche dei CPI hanno riguardato la risposta al quesito e sono nuovamente tornati sul problema che parte del materiale usato dal CP per raggiungere la conclusioni, come ad esempio i dati meteorologici, debba ritenersi “non applicabile”.

Nella sua replica il CP ha ribadito che, se si prescelgono le condizioni meteorologiche CEPMMT, occorre ritenere sbagliate quelle AM, perchè profondamente diverse da quelle CEPMMT, rilevate alle stesse quote e nella stessa posizione geografica. Il CP ha ritenuto poi che i CPI, in questo caso, dovrebbero dimostrare, con plausibili motivazioni tecniche, perchè le condizioni AM rilevate il giorno dell'incidente siano da ritenersi sbagliate (e non “inapplicabili”) ed invece siano da ritenersi corrette quelle CEPMMT.

Le ultime osservazioni critiche dei CPI hanno riguardato le considerazioni svolte dal CP sulla missione del MiG libico, riportate alla fine della PTS, dopo aver risposto al quesito.

In questo paragrafo della perizia il CP ha ritenuto opportuno evidenziare il contenuto di alcuni documenti, che potrebbe far ritenere non completamente infondata l'ipotesi che il MiG23 avesse potuto compiere una missione di tipo diverso da quello ipotizzato nella RCIL.

Le considerazioni riportate sono valutazioni soggettive che il CP ha tratto dall'esame dei predetti documenti e che ha ritenuto opportuno evidenziare all'ufficio, pur non avendo esse alcuna attinenza con le risposte formulate dal CP.

I CPI hanno rilevato come queste considerazioni non siano tecnicamente dimostrabili ed il CP ha preso atto come l'opinione dei CPI sui documenti discussi possa essere diversa da quella del CP stesso.

2.11. Conclusioni.

Per tutto quanto esposto, l'Ufficio concorda con le conclusioni finali tratte dal CP, il quale, avendo esaminato in dettaglio tutte le critiche formulate, non ha trovato in esse elementi tali da far modificare, neppure in parte, quanto affermato in perizia.

Infatti, in linea di massima, si può osservare che alcune di tali critiche hanno riguardato aspetti marginali del problema; altre sono state basate su

non corrette interpretazioni di quanto scritto in perizia; altre ancora si sono basate su non corrette interpretazioni di ben noti fenomeni aeromeccanici che si originano sui velivoli; altre, infine, si sono basate su confronti fra caratteristiche aeromeccaniche del MiG23 determinate in perizia con quelle fornite all'ufficio dallo SMA, ricavate in modo non specificato, che risultano in contrasto con le caratteristiche aerodinamiche del velivolo stesso.

L'Ufficio ha rilevato come nel documento dei CPI non siano stati approfonditi i veri problemi che sono alla base della divergenza fra le ipotesi formulate in perizia e quelle sostenute dai CPI stessi, derivante essenzialmente dalla diversa stima della velocità di volo del MiG23 nel tratto di rotta compreso fra il punto R ed il punto di flame-out e dalla incongruenza fra traccia radar LJ054 e condizioni di volo ipotizzate nella RCIL per il velivolo, entrambe riscontrate in perizia.

L'Ufficio ha avuto la sensazione che tutto il lavoro di critica dei CPI sia stato focalizzato ad effettuare una "azione di disturbo" basata sulla spasmodica ricerca di errori, approssimazioni, imprecisioni o quant'altro potesse rivelarsi utile a screditare globalmente la perizia, magari anche attraverso "forzature", senza poi discutere se quanto rilevato potesse avere influenza determinante sui risultati finali.

L'esame della documentazione presentata dai CPI non consente pertanto di trarre alcun utile spunto per una revisione critica di quanto discusso e presentato in perizia, le cui conclusioni risultano pertanto confermate.

3. Memoria dell'imputato Melillo del 02.08.93 e risposta del collegio Casarosa-Dalle Mese-Held del 14.12.93.

3.1 Premessa.

In data 3 agosto 93 dal generale S.A. Corrado Melillo è stato depositato un documento contenente osservazioni e commenti alla perizia tecnico-scientifica elaborata dal collegio peritale (nel seguito CP) relativa alla caduta del MiG23 sui monti della Sila. In questo documento il generale Melillo affronta tre principali tematiche. La prima di esse è relativa alla data di caduta del MiG23 ed all'uso fatto in perizia delle testimonianze relative all'avvistamento del velivolo sia all'altezza di Capo Rizzuto, sia in prossimità del punto di ritrovamento del relitto. La seconda concerne alcune osservazioni critiche avanzate dall'imputato sui contenuti della perizia, con particolare riguardo all'influenza sui risultati finali delle approssimazioni

inevitabilmente presenti in ogni analisi effettuata. La terza tematica, infine, riguarda alcune osservazioni sulla interpretazione della traccia radar LJ054 effettuata in perizia.

3.2 Sulla data di caduta del MiG23 e sull'uso fatto in perizia delle testimonianze disponibili.

Per quanto riguarda la data di caduta del MiG23, il generale Melillo, dopo aver brevemente ricordato come il 3° Reparto, del quale all'epoca egli era responsabile, non ebbe alcun ruolo nelle indagini relative all'incidente, pone in evidenza alcuni aspetti trattati in perizia relativi allo stato del cadavere del pilota al momento del ritrovamento e ad alcuni commenti su testimonianze relative alla caduta del MiG23 che, a suo parere, non sarebbero rientrati nei quesiti posti e non avrebbero trovato poi un loro logico collegamento nel contesto della perizia. In particolare egli fa riferimento al passo di perizia nel quale si afferma che il dott. Scalise, al momento del ritrovamento del cadavere del pilota, rilevò “un incipiente stata di decomposizione, tanto da consigliare l'immediato seppellimento del cadavere” e lamenta come questo fatto non sia stato poi approfondito nel seguito della perizia stessa. Afferma che se così fosse stato fatto, si sarebbe appurato che il dott. Scalise avrebbe poi affermato in Commissione Stragi che vide il cadavere insanguinato “con il sangue che ancora colava”. Rileva poi come parimenti non abbia avuto alcun seguito di discussione l'affermazione riportata in perizia che venne constatata la scarsa presenza di sangue nella zona dell'incidente, in contrasto con la predetta affermazione del dott. Scalise.

Successivamente il generale Melillo ha osservato come in perizia non siano state tenute nel debito conto le testimonianze della sig.ra Carchidi e del sig. Piccolo, liquidate da parte del CP con l'affermazione che nessuno dei due ha realmente visto il velivolo impattare contro il costone, mentre sia stato dato notevole peso al testimone di Capo Rizzuto, ed esprime rammarico che questo sia accaduto perchè, a suo parere, “...la perizia si è tinta di ombre che potevano essere evitate a lustro della chiarezza”.

Ha concluso, infine, questa parte delle sue note affermando che vi sono chiari fatti ed elementi che confermano la caduta del MiG23 in data 18 luglio 80, a meno di non dare peso a fantastiche ricostruzioni suggerite da articoli di stampa secondo i quali sarebbe ipotizzabile che il relitto sarebbe stato portato successivamente in quella zona con dei mezzi terrestri. A

questo proposito fa osservare come sarebbe stato impossibile trasportare il relitto in zona impervia e, soprattutto, sarebbe stato impossibile ricostruire l'esatta posizione dei relitti congruente con la dinamica dell'impatto.

A questi rilievi il CP ha replicato nelle sue note di risposta facendo osservare quanto di seguito esposto.

Per quanto riguarda l'osservazione che alcuni fatti connessi con il ritrovamento del cadavere non rientrassero nei quesiti posti, il CP ha giustamente evidenziato che essi sono stati riportati in perizia allo scopo di individuare, il più oggettivamente possibile, quanto in realtà avvenuto dal momento dell'individuazione del relitto alla sua riconsegna alle Autorità libiche.

Il CP ha fatto osservare che le analisi che era tenuto ad effettuare si sarebbero svolte a circa dieci anni dall'evento e dopo che sull'evento stesso erano state formulate le più disparate ipotesi, alcune delle quali accennate anche nel documento dello stesso Melillo. Di conseguenza, il CP ha stimato necessario, appare con chiarezza, inquadrare il proprio lavoro sulla base di un esame di documenti ufficiali stilati nell'immediatezza dell'evento che dessero un quadro il più possibile oggettivo del fatto, non inquinato da successive ipotesi o supposizioni. Le informazioni riportate in perizia non debbono quindi ritenersi a favore o contro l'ipotesi di caduta del velivolo il 18 luglio 80, ma solo dati oggettivi derivanti dall'esame di documentazione ufficiale. Di conseguenza l'Ufficio non può che concordare con l'osservazione del CP che ogni ipotesi non debba trovarsi in disaccordo con essi.

Per quanto concerne la presenza di sangue sul luogo dell'incidente, il CP ha replicato evidenziando come il dott. Scalise avesse affermato che il cadavere era pieno di sangue e che alle ore 14.00 del giorno dell'incidente ancora colava nel corso della sua deposizione presso la Commissione Stragi, resa circa nove anni dopo l'evento.

Il CP ha riportato come nel rapporto dei Carabinieri relativo al sopralluogo effettuato il giorno dell'incidente, si legga invece: "Giace supino (il cadavere - ndCP -) su una pietraia in forte pendenza, con la testa in direzione monte, con le cinghie del paracadute legate al corpo. A circa un metro si trovano i resti di quello che appare un seggiolino. Poco più in alto si nota un sasso intriso di sangue, misto a materia cerebrale. Non si notano rilevanti quantità o rigagnoli di sostanze ematiche".

In merito alle testimonianze della Carchidi e del Piccolo il CP ha opportunamente replicato di non aver approfondito i significati di tali testimonianze perchè questo non rientrava nel compito ad esso assegnato dall'AG che riguardava, essenzialmente, la verifica della congruenza fra

ipotesi di traiettoria percorsa dal velivolo e traccia radar LJ054. E' stato invece esaminato e discusso quanto riferito dal teste di Capo Rizzuto perchè direttamente collegabile all'interpretazione della predetta traccia.

Allo scopo di liberare il campo da ogni possibile ombra che tale modo di procedere potesse aver indotto e sollecitato dalle osservazioni del generale Melillo, il CP ha ritenuto opportuno effettuare alcune semplici osservazioni sulle testimonianze della sig. Carchidi e del sig. Piccolo riportate in perizia e sul loro possibile impatto su tutta la vicenda MiG. Il CP ha rilevato come su di esse non si potessero fare molte congetture: il velivolo visto dai due testimoni, praticamente nello stesso istante, o era il MiG, o era un velivolo diverso dal MiG.

Il CP, nella perizia, ha dato rilievo al fatto che nessuno dei due testimoni ha visto effettivamente il velivolo impattare contro il costone e questo, non per liquidare il problema in modo semplicistico, come sostenuto dal generale Melillo, ma perchè egli ha ritenuto che a questa particolarità dovesse attribuirsi un significato ben preciso. Infatti, se i due testimoni avessero visto il velivolo impattare contro il costone, non ci sarebbero dubbi in merito: il velivolo visto sarebbe stato il MiG23. Questo però, in accordo alle testimonianze rese, avrebbe significato che il velivolo proveniva da Nord, aveva il motore in funzione ed il pilota era in grado di manovrare. Tutto questo sarebbe stato quindi in netto contrasto con quanto sostenuto nella relazione della Commissione italo-libica e cioè velivolo proveniente da Sud, motore spento, pilota in stato di incoscienza. Il CP ha ritenuto quindi evidente che se il velivolo visto dai due testimoni fosse stato il MiG, esso avrebbe effettuato una missione diversa da quella ipotizzata dalla Commissione italo-libica.

Il fatto che i due testimoni non abbiano visto il velivolo impattare contro il costone, rende possibile formulare l'ipotesi alternativa che il velivolo da loro visto non fosse il MiG. Di conseguenza, in questo caso, sulla base di queste testimonianze, non si potrebbe fare alcuna ipotesi sul tipo di missione effettuata dal MiG, ma si dovrebbe concludere che, in quel giorno, ci fu una simulazione di incidente. E questa ipotesi, sulla quale il CP non si è sentito autorizzato a formulare alcun parere, sarebbe stata molto più inquietante della precedente.

Una terza ipotesi che i due testimoni abbiano visto due velivoli distinti, dei quali uno il MiG, è stata ritenuta dal CP priva di fondamento perchè, in questo caso, si sarebbe in presenza di un inequivocabile scenario di intercettazione del MiG da parte di un altro velivolo e di questo dovrebbe esservi traccia nella documentazione trasmessa dallo SMA all'AG.

Di conseguenza, a parere del CP, un attento esame delle testimonianze della Carchidi e del Piccolo, avrebbe gettato molte più ombre sulla vicenda MiG che non una loro semplice citazione al solo scopo di definire gli eventi, come effettuato in perizia e per i motivi in essa esposti.

Per quanto riguarda la testimonianza di Capo Rizzuto il CP ha affermato di non aver assolutamente dato al testimone in questione l'importanza che il generale Melillo ha creduto di ravvisare nella perizia. Ha sottolineato che la conclusione che la traccia LJ054 non appartenesse al MiG23 è stata presa sulla base di un'analisi scientifica e tecnica dei dati radar limitandosi ad osservare come questa conclusione fosse coerente con tutti i fatti noti, anche con la predetta testimonianza, che, altrimenti, in un quadro di riferimento diverso, il CP stesso non avrebbe saputo interpretare.

Il CP ha considerato poi le osservazioni del generale Melillo volte a controbattere ipotesi formulate in articoli di stampa, secondo i quali i rottami del velivolo sarebbero stati trasportati in quella zona con mezzi terrestri. Le osservazioni si basano sul fatto che un trasporto di questo genere non avrebbe potuto esser fatto a causa dell'impervietà della zona e che ogni pezzo del relitto avrebbe dovuto essere collocato secondo la logica della dinamica dell'impatto. Il CP ha rilevato come tutto questo non corrisponda alla realtà dei fatti osservando come dalla copiosa documentazione fotografica in atti, emerga che i rottami del velivolo furono trovati ai piedi di un costone lungo il quale essi erano rotolati, presumibilmente dopo che il velivolo aveva impattato contro il costone stesso, che si erge quasi in verticale, approssimativamente da quota 400m a quota 600m. La posizione dei relitti è, pertanto, del tutto caotica e non correlabile alla dinamica dell'impatto, ma al successivo rotolamento lungo il costone. Inoltre, la sommità del costone è facilmente raggiungibile attraverso una strada asfaltata che giunge quasi sulla verticale del punto di ritrovamento dei relitti, come può agevolmente osservarsi nella fotografia posta in Cartella 2, pellicola 9, agli atti.

Con questo il CP ha dichiarato di non aver voluto assolutamente sostenere la validità dell'ipotesi alla quale si è riferito il generale Melillo, ma ha voluto solo far osservare che le considerazioni addotte dal generale per confutare tale tesi, in realtà, deporrebbero a favore di essa, se qualcuno avesse interesse a sostenerla. Di conseguenza, per quanto riguarda gli argomenti addotti dall'imputato per sostenere l'ipotesi di caduta del MiG23 in data 18 luglio, l'Ufficio concorda con le affermazioni del CP e che, cioè, tali argomenti siano in contrasto con i fondamentali dati di fatto evidenziati.

3.3 Su alcune osservazioni critiche avanzate ai contenuti della perizia e relative risposte del CP.

In questa parte del documento il generale Melillo discute il problema del possibile effetto sui risultati finali delle approssimazioni inevitabilmente presenti nei dati presi come riferimento dal CP.

In particolare, l'imputato si sofferma sulle possibili approssimazioni presenti nei dati relativi alla quantità di carburante inizialmente presente nei serbatoi del velivolo, alla quantità residua al momento del flame-out, alle caratteristiche meteorologiche, alle letture del Flight Data Recorder e, infine, alla distanza percorsa dal velivolo stesso.

3.3.1. Quantità di carburante inizialmente presente nei serbatoi.

La prima osservazione critica del generale Melillo riguarda la quantità di carburante presente nel velivolo al momento dell'inizio della missione, assunta dal CP pari a 4160kg e definita come quantità imbarcata sul velivolo. Melillo ha dichiarato di non aver compreso da dove sia stato preso il predetto dato osservando che tale quantità sia da ritenersi limitativa, non trascurando l'ipotesi di una cattiva interpretazione del dato fornito dai libici potendosi ritenere la quantità di 4160kg come quantità "imbarcata" all'atto del rifornimento, in aggiunta a quantità preesistente nei serbatoi. La quantità totale avrebbe potuto essere di 4308kg se non addirittura di 4415kg previsti per le missioni di intercettazione. Il generale Melillo osserva poi come il CP abbia dato per certo lo spegnimento del motore con un residuo di 320kg di carburante a bordo e come abbia riportato che in alta quota non sia garantito il regolare afflusso di carburante al motore quando esso funziona al 100% dei giri ed è presente a bordo una quantità di carburante inferiore a 420kg. Egli afferma che queste certezze sono ingiustificate e, quanto riportato sui manuali, deve intendersi solo come avviso al pilota in modo che possa intervenire se rileva anomalie di funzionamento del motore. Conclude poi che assumendo una maggiore quantità di carburante nei serbatoi al momento dell'inizio della missione ed una minore quantità al momento del flame-out, potrebbero essere modificate le conclusioni della perizia in quanto il velivolo avrebbe potuto percorrere almeno altre 50NM che lo avrebbero portato nelle vicinanze del punto di caduta.

Il CP, nella sua replica, ha dichiarato di non avere assolutamente i dubbi esposti. Per quanto riguarda la quantità di 5200lt di carburante

(4160kg) il CP ha riportato che essa è stata tratta dal documento “Aircraft Flight Status and Maintenance Record” fornito dai libici che indica tale quantità come “Total in Tanks” e quindi non vi è alcun dubbio che questa sia la quantità totale presente nei serbatoi all'inizio della missione.

Il CP riporta che l'espressione “carburante imbarcato” non è stata tratta da documenti libici, ma è stata usata dal CP stesso per indicare la quantità totale di carburante e non quella “imbarcata” in aggiunta a quantità preesistente. Il CP ritiene, pertanto, che le argomentazioni addotte dal generale Melillo per sostenere l'ipotesi di una maggiore quantità di carburante presente sul velivolo all'inizio della missione, non abbiano consistenza, in quanto in contrasto con la inequivocabile documentazione ufficiale.

L'Ufficio concorda poi con l'osservazione del CP che se si entra in questo particolare modo di ragionare, si può allora modificare qualunque dato iniziale, ottenendo qualsivoglia risultato finale.

Per quanto riguarda la quantità di carburante residua al momento del flame-out, il CP ha fatto osservare di aver riportato in perizia che lo spegnimento del motore è molto probabile quando il carburante scende sotto i 320kg, secondo quanto indicato dai tecnici di Dresda ma, poichè tale evenienza è da ritenersi di natura statistica, il CP ha ricordato come abbia ritenuto opportuno utilizzare, come residuo di carburante, una quantità di 80kg, che è quanto può rimanere intrappolato nel sistema di alimentazione nell'ipotesi di flame-out per completo esaurimento di carburante. Tale dato è stato indicato, sulla base delle rispettive esperienze, sia dai tecnici di Dresda, sia dai consulenti di parte inquisita (tecnici AM).

Il CP ha fatto anche osservare come anche forti errori nella stima di questa quantità non possano comunque portare a sensibili errori sulla distanza percorsa dal velivolo. Infatti, secondo quanto specificato in perizia, durante la fase finale del volo si può ipotizzare un consumo medio del velivolo di circa 2.0kg/km: di conseguenza, anche un errore del $\pm 25\%$ sulla predetta quantità di carburante può portare, al massimo, ad un errore di circa $\pm 5\text{NM}$ sulla distanza percorsa dal velivolo, del tutto trascurabile ai fini dei risultati finali.

Pertanto si deve concordare con il CP nel non ritenere accettabile l'ipotesi formulata dal generale Melillo che approssimazioni sulla quantità di carburante iniziale e finale presente nei serbatoi del velivolo avrebbero potuto portare ad incrementi sulla distanza percorsa dal velivolo stesso dell'ordine delle 50NM, tali da avvicinare sensibilmente il velivolo alle coste italiane.

3.3.2. Approssimazioni sui dati meteorologici.

Nel suo documento il generale Melillo ha ritenuto che i dati meteorologici forniti dal CEPMMT inglese non fossero del tutto attendibili. Su questo il CP si è mostrato pienamente d'accordo, come specificato in perizia. A questo proposito il CP ha fatto osservare come, nelle proprie analisi, abbia utilizzato sia i dati CEPMMT, sia i dati forniti dal Servizio Meteorologico dell'AM.

Sempre come specificato in perizia, i dati AM debbono ritenersi sfavorevoli all'ipotesi di rotta seguita dal velivolo formulata dalla CIL, mentre i dati CEPMMT debbono ritenersi molto favorevoli ad essa. Pertanto, se nella valutazione del punto di impatto del velivolo calcolata con i dati CEPMMT deve ritenersi presente una approssimazione, questa non può che essere favorevole ad una maggiore autonomia del velivolo. E' infatti poco probabile che si siano verificate condizioni più favorevoli di quelle CEPMMT. Al più le condizioni saranno state di natura intermedia fra quelle AM, sfavorevoli, e quelle CEPMMT, favorevoli.

In questa ipotesi, pertanto, il previsto punto di impatto del velivolo può ritenersi compreso fra le posizioni I1 e I3 indicate in fig.III-19 di perizia. Il CP ha fatto osservare come tale possibile variazione non abbia nessun effetto sul risultato finale.

3.3.3. Approssimazioni sulle letture del Flight Data Recorder (FDR).

In questa parte del documento, il generale Melillo ha affrontato il problema delle approssimazioni insite nelle letture dei dati del FDR. Tale problema è stato approfonditamente discusso sia nella perizia, sia nelle osservazioni dei consulenti di parte, sia nelle risposte ad esse formulate dal CP e quanto riportato dall'imputato non fornisce alcun nuovo spunto di discussione. Il generale Melillo si limita genericamente ad osservare che nelle letture dei dati del FDR, ed in particolare nella lettura dei dati di velocità, possono essere presenti minimi errori che, sommandosi, possono determinare un'area di incertezza che non può essere sottovalutata, tenendo anche conto di quanto da egli stesso in precedenza affermato riguardo alla quantità di carburante presente nei serbatoi che potrebbe far ritenere una quantità superiore a quella dichiarata in perizia.

Per quanto concerne le osservazioni sulla quantità di carburante presente nei serbatoi, il CP ha in precedenza evidenziato come le osservazioni del generale Melillo non abbiano alcun significato in quanto contrastanti con la inequivocabile documentazione ufficiale.

Il CP ha poi osservato come il dato ricavabile dalle letture del FDR che può influenzare in modo determinante l'autonomia del velivolo, sia certamente il valore della velocità di volo, come più volte discusso in perizia. Allo scopo di verificare se una approssimazione nella stima della velocità di volo dai dati dell'FDR possa aver influenzato in modo determinante le caratteristiche di autonomia del velivolo, il CP ha valutato il valore di velocità che il velivolo avrebbe dovuto mantenere per compiere la missione ipotizzata dalla Commissione italo-libica ed ha paragonato tale valore a quello leggibile sull'FDR. A tale scopo il CP ha suddiviso il volo del MiG in due fasi, delle quali la prima, dal decollo fino al punto C (fig.I-4 di perizia), può ritenersi percorsa a velocità variabile mentre la seconda, dopo il punto C e fino al punto di flame-out, può ritenersi percorsa a velocità praticamente costante.

Il CP ha osservato poi come dai dati riportati in perizia e dalle note tecniche trasmesse all'AG sia dai consulenti di parte inquisita sia da gruppi di lavoro costituiti da tecnici AM, si rilevi che il velivolo avrebbe sorvolato il punto C dopo circa 25÷27min. di volo dal decollo. Tenendo conto che dall'FDR risulta che il flame-out può essere avvenuto dopo circa 77÷80min. di volo, come indicato anche nella relazione della Commissione italo-libica, il CP ha ritenuto che la distanza fra il punto C ed il punto di flame-out dovrebbe essere stata percorsa in un tempo compreso fra 50 e 55min.

Supponendo che il MiG23 avesse effettivamente compiuto la missione ipotizzata nella predetta Relazione e che, di conseguenza, la traiettoria finale del volo coincidesse con la traccia LJ054, la distanza del punto C dal punto di flame-out individuabile sulla traccia stessa sarebbe stata di circa 490NM. La velocità media rispetto al suolo (GSP) dovrebbe essere stata, pertanto, dell'ordine di 534÷588kts.

Assumendo tali valori di GSP e tenendo conto delle componenti medie di vento presenti nella zona attraversata (condizioni CEPMMT), il CP ha ricavato i seguenti dati di riferimento:

$$\text{GSP} = 534 \div 588 \text{ Kts}$$

$$\text{TAS} = 509 \div 563 \text{ Kts (velocità vera rispetto all'aria)}$$

$$\text{M} = 0.88 \div 0.98$$

Dall'FDR, durante la fase di volo successiva al punto C, si ottengono, invece, i seguenti dati, riportati anche in perizia:

$$\text{GSP} = 440 \text{ kts}$$

TAS = 415 kts
M = 0.72

Il CP ha concluso quindi che il MiG23, per raggiungere le coste italiane in tempi compatibili con quelli rilevabili sull'FDR, avrebbe dovuto volare, tra il punto C ed il punto di flame-out, a circa $M=0.93$ (valore medio) che corrisponde a quanto indicato nella RCIL. Dalle letture dell'FDR si rileva invece che il MiG23, nel tratto considerato, ha volato ad un valore medio di $M=0.72$. Il CP ha osservato quindi come tale differenza non può essere certamente imputata ai minimi errori insiti nella misura o nella lettura dei dati dell'FDR ipotizzati dal generale Melillo, ma alle ben diverse cause ampiamente discusse in perizia e che costui non ha minimamente tenuto in conto nelle sue considerazioni.

3.3.4. Approssimazioni sulla distanza percorsa dal velivolo.

In questa parte del documento, il generale Melillo, ha esaminato il complesso dei dati di base che sono stati utilizzati nella perizia per raggiungere le conclusioni relative alla distanza percorsa dal MiG23 osservando come tutti, nessuno escluso, abbiano il loro, seppur piccolo, intorno di incertezza.

Andando a confrontare le differenze fra la distanza di 750NM che il velivolo avrebbe dovuto percorrere per raggiungere il punto di impatto e le distanze calcolate in perizia secondo le differenti ipotesi di condizioni meteorologiche e velocità, il generale Melillo ha osservato come esse oscillino in percentuale dal 13% al 7%. Aggiungendo alle distanze calcolate la quantità di 50NM derivante da un maggiore contenuto di carburante nei serbatoi (come sintetizzato nel precedente punto 3.1) tali differenze praticamente si annullerebbero. Il generale Melillo conclude quindi che, poichè in perizia sono stati accettati come in buon accordo dati che differiscono fra loro dell'ordine del 10%, a maggior ragione dovrebbe essere accettata la distanza di 750NM che differisce da quella calcolata per valori percentuali ancora minori.

A questo proposito il CP ha replicato che, generalmente parlando, l'osservazione del generale Melillo (escludendo l'osservazione sulla maggior quantità di carburante priva di ogni valore in quanto in contrasto con la documentazione ufficiale) potrebbe ritenersi certamente corretta ma essa non può applicarsi, così come formulata, al caso in esame. Infatti, considerando la traiettoria percorsa dal velivolo schematizzata in fig.III-19 di perizia e, su

di essa, considerando il punto R di rientro del gregario, posto a circa 309NM dal decollo, il CP ha osservato come tutte le analisi effettuate sia dal CP stesso come dai consulenti di parte inquisita e dai tecnici AM, abbiano rilevato un residuo di carburante nei serbatoi del velivolo compreso fra 1230kg e 1270kg. Questo dato è anche in accordo con quanto dichiarato dal gregario che stimava, al punto R, una quantità residua di 1120kg (1200lt), tenendo conto che, secondo quanto ammesso dai consulenti di parte inquisita, dai tecnici AM e dal generale Melillo stesso, normalmente il gregario consuma più del leader della formazione (in questo caso circa il 10% in più).

Il CP ha osservato quindi che, in corrispondenza del punto R, essendoci accordo fra i risultati di diverse analisi effettuate con differenti metodologie, debbano ritenersi “azzerate” tutte le eventuali approssimazioni, ed in particolare, quelle relative ai consumi di carburante. L'effetto delle approssimazioni che ha portato alla divergenza dei risultati ottenuti dal CP rispetto a quelli ottenuti dai consulenti di parte inquisita, dai tecnici AM od ipotizzati nella relazione della Commissione italo-libica, deve pertanto essersi manifestato dopo il punto R. Ora, la distanza del punto R dal punto di ritrovamento del relitto è circa 440NM mentre la distanza del punto I1 (fig. III-19 di perizia) dal punto R è, invece, circa 340NM. Il CP ha quindi concluso che essa risulta in difetto di circa il 23% rispetto alla distanza del punto di ritrovamento dal punto R. Se poi si prende come riferimento il punto di impatto stimato I3 di fig.III-19 di perizia, che il CP ha ritenuto più plausibile, tale approssimazione in difetto sale al 26%. Pertanto il CP ha rilevato come le approssimazioni insite nei calcoli non dovrebbero avere dato cumulativamente un errore del 13%, come ipotizzato dal generale Melillo, ma del $23\% \div 26\%$, poichè esse avrebbero dovuto influenzare solo la parte di traiettoria successiva al punto R, per i motivi esposti.

E tutto questo senza tener conto dell'errore di longitudine dei punti I1 e/o I3 rispetto alla traccia radar LJ054 che corrisponde ad uno spostamento relativo di circa 70NM, completamente trascurato dal generale Melillo nelle sue osservazioni.

Il CP ha osservato anche come controlli effettuati sia in perizia, sia nel documento “Risposte del Collegio Peritale ai rilievi effettuati dai Consulenti di Parte Inquisita” abbiano consentito di verificare che le eventuali approssimazioni presenti nella stima dello spazio percorso dal velivolo dopo il punto R, possano ritenersi dell'ordine di “qualche %”, decisamente inferiori ai valori dell'ordine del $23\% \div 26\%$ in precedenza indicati. A questo proposito, il CP ha evidenziato anche il seguente punto. Il generale Melillo, portando ad esempio l'episodio del MiG cecoslovacco che,

nel 1989, attraversò la Germania ed il Belgio senza pilota a bordo (si era lanciato) e con l'autopilota inserito (episodio noto anche al CP), ha osservato che, al momento del flame-out per esaurimento carburante, il velivolo entrò in “assetto inusuale” e precipitò al suolo con traiettoria quasi verticale.

Anche il CP è convinto che, a seguito dello spegnimento del motore, la più probabile traiettoria di volo del velivolo possa essere stata di questo tipo, come anche ipotizzato dai tecnici di Dresda.

In perizia, allo scopo di considerare il caso più favorevole ad una maggiore autonomia, il CP ha ipotizzato che il velivolo, dopo il flame-out, si sia stabilizzato su una traiettoria di discesa non eccessivamente inclinata (corrispondente ad una efficienza aerodinamica di circa 6), percorrendo così ulteriori 40NM verso le coste italiane. Il CP ha rilevato come tale tipo di traiettoria non sia certamente impossibile da percorrersi ma, altrettanto certamente, sia da ritenersi poco probabile e quindi estremamente favorevole ad una maggiore distanza percorribile dal velivolo, tale da annullare ogni eventuale approssimazione in difetto, insita nelle valutazioni dello spazio percorso fino al punto di flame-out.

Non può pertanto non condividersi la conclusione del CP che eventuali approssimazioni insite sia nei dati assunti, sia nella loro elaborazione, non possono ritenersi tali da mettere in discussione i risultati conseguiti ed esposti in perizia.

3.4. Sulla interpretazione della traccia radar LJ054.

Quanto alla traccia LJ054 di essa si deve dire, è stata inizializzata in modo automatico dal sistema alle ore 09.12.01Z ed identificata “friendly” dal sito master Jacotenente in 1’34”. E’ stata cancellata alle ore 09.22.57Z, dopo circa 11’ di tracciamento. Essa è stata “vista” dal radar solo nella parte iniziale. Successivamente è stata mantenuta in vita solo con interventi manuali dell’operatore; il che sta a significare che nell’ultima parte presenta poca affidabilità. Infatti non ne viene determinata con esattezza la quota, e la velocità appare credibile solo nella parte iniziale ove diminuisce progressivamente da 520NM a 475NM; i valori successivi, tutti in ulteriore diminuzione, invece non appaiono attendibili proprio perchè relativi ad aggiornamenti manuali effettuati dagli operatori del sito di Otranto.

Le caratteristiche della traccia LJ054 non si adattano alla parte finale della ipotizzata traiettoria del MiG23. I principali punti di divergenza fra questa traiettoria e la traccia LJ054 sono in sintesi i seguenti: a. è

estremamente improbabile che le quote coincidano – 40.000 piedi per il MiG contro una quota stimabile di circa 15.000 piedi per la LJ054-; b. vi è una notevole differenza nella direzione – 330° per il MiG contro 342° per la LJ054-; c. la traccia LJ054 mediante estrapolazione non arriva al punto di ritrovamento dei resti del MiG; perchè ciò fosse avvenuto sarebbe stato necessario che il pilota avesse manovrato il velivolo, contrariamente a quanto sostenuto nella relazione italo-libico, in cui si afferma che il pilota era in stato di incoscienza in quella parte del velivolo e quindi incapace di manovrare.

Sulla base di queste considerazioni il collegio d'Ufficio ritenne che la traccia LJ054 non fosse correlabile alla parte terminale della ipotizzata traiettoria del MiG libico. D'altra parte poichè da testimonianza è emerso che era presente nella zona anche un velivolo militare sicuramente diverso dal MiG libico, quella traccia LJ054 potrebbe essere relativa a quel velivolo militare così come avvistato sopra Capo Rizzuto. Tale ipotesi di certo è la più probabile in quanto è compatibile con: 1. l'identificazione Friendly della traccia LJ054; 2. con il profilo di penetrazione nel territorio italiano del velivolo avvistato sopra Capo Rizzuto; 3. la testimonianza del Piccolo, giacchè il velivolo da lui indicato potrebbe essere lo stesso visto su Capo Rizzuto; 4. la quota della LJ054; 5. la direzione della LJ054.

In base a tale considerazione il CPU conclude che “La traccia LJ054, diversa dal MiG libico, poteva essere relativa al velivolo avvistato sopra Capo Rizzuto la mattina del 18.07.80”. Quindi, se gli aerei presenti la mattina di quel giorno erano due e se la conclusione precedente è corretta, non risulterebbe traccia della registrazione di un velivolo con le caratteristiche di rotta del MiG libico nella documentazione agli atti e relativa alla registrazione delle tracce radar presso i siti di Otranto e Siracusa.

Ma non v'è alcun motivo di stimare tale conclusioni non corrette, ragion per cui vengono fatte proprie dell'inquirente.

* * * * *

TITOLO 3

Conclusioni.

In conclusione si deve dire che più sono gli elementi di prova che quel MiG23 cadde in tempo ed occasione diversi da quelli prospettati nella versione ufficiale. Che questa versione fu generata da una obbiettiva coincidenza d'interessi di tutte le parti, soggetti attivi e passivi, dell'operazione, spettatori e manovratori. Tutti, chi per un verso chi per l'altro, avevano interesse a coprire la realtà dei fatti. Fu da noi accettata per considerazioni puramente politiche e non d'altro genere. Non è affatto sostenibile, come pure s'è sostenuto, che il differimento della scoperta ufficiale derivasse da esigenze di intelligence per favorire l'alleato maggiore. Gli Stati Uniti erano già in possesso di esemplari di quella macchina che forse poteva interessare solo qualche alleato minore. Certo un interesse di carattere tecnico – come in tal senso hanno mostrato – poteva esserci negli americani, per accertare se vi fossero o meno delle innovazioni in quell'esemplare. Essi infatti ritirano soltanto i liquidi e qualche parte da comparare con quanto già posseggono. Al più ci danno spiegazioni per smontare e disinnescare. Certo vi era pure un interesse a comprendere –

nella improbabile ipotesi, sempre da tenere in conto però, che non fossero a conoscenza dell'occasione che aveva dato luogo a quella caduta, che ha tutti i caratteri, lo si ribadisce di un abbattimento – come potesse essere avvenuta quella penetrazione e nella più probabile ipotesi che ne fossero a conoscenza, a comprendere precedenti e conseguenze del fatto. Esigenze di intelligence, sulle quali quand'anche fossero esistite nei termini che alcuni vorrebbero, non sarebbero mai state decise dal solo livello di una forza armata. Ben altro deve essere il livello che decide di dare parti del velivolo per esigenze di quella natura a Servizi di alcuni Paesi, e negarle ad altri. Giacchè con quei comportamenti, forse non lo si è compreso a pieno, si instaurerebbero e si manterrebbero - ma forse è proprio così - circuiti diretti tra Servizi, senza alcuna informazione dei responsabili politici.

E che altri fossero i livelli lo si intuisce dalle parole del Ministro Lagorio il quale in termini di intelligenza e lealtà politica – giacchè se avesse affermato il contrario, avrebbe reso torto sia al suo ruolo che alle capacità a alle aspettative di chi persegue e s'attende la verità- ammette che il caso fu chiuso per ragioni politiche. Non si capisce però perchè non emerga che esso nacque anche per cause politiche e, cosa più importante, che fu gestito secondo direttive politiche, perchè di certo su scelte e decisioni che implicavano un altro Paese e in particolare la Libia appare assurdo un mancato coinvolgimento del livello politico. Castelsilano è come Ustica. I militari negano addirittura l'essenza dei fatti; asseriscono di conseguenza - non potrebbero altrimenti - di non aver riferito, perchè non v'era nulla da riferire ai politici. I politici affermano – e non potrebbero altrimenti, se le cose così stanno – di non aver saputo nulla. Questa è la situazione probatoria e sulla base di essa si deve giudicare. E così apparendo la realtà, non ne può discendere, così come ne è disceso, che l'accusa contestata. Ma se la realtà fosse diversa, non si potrebbe che ribadire quanto concluso in altra parte e cioè che un senso di fedeltà ancor più che malinteso a principi estranei all'ordinamento e un conseguente spirito di supposto sacrificio in pro di coloro che così si sono salvati dall'accusa di aver saputo ed avallato, avrebbero indotto gli imputati ad altrettanto gravi condotte.

Sul fatto, di fronte a una tale massa di prove, molte delle quali oggettive – le poche restanti di origine soggettiva provengono da persone del tutto immuni da sospetti, spontaneamente presentatesi, dei più disperati ambienti e luoghi, senza alcun contatto tra di loro, e pienamente concordi – si supera ogni ragionevole dubbio e si giunge alla certezza che esso non si è verificato il giorno che s'è voluto accreditare – con una messinscena quasi perfetta – è accaduto molto tempo prima, e per più versi si può anche

presumere che sia capitato in quelle medesime circostanze in cui precipitò il DC9 Itavia.

Non solo: è caduto in conseguenza di abbattimento e probabilmente anche per mancanza di carburante, perchè inseguito da altri velivoli da caccia, e quindi per effetto di un vero e proprio duello aereo, un episodio di natura bellica, avvenuto sul nostro territorio, ad opera di velivoli stranieri – non è assolutamente sostenibile, e non v'è alcuna prova in tal senso, che vi sia stato un intervento italiano – e quindi senza, o almeno così appare, che la nostra Difesa s'avvedesse di alcunchè.

Una volta escluso che il differimento della data di caduta sia stato determinato da esigenze di intelligence, nostra o di alleati, se ne deve desumere che altra fosse la ragione di questa scelta. Quello che più impressiona in questa vicenda, lo si è detto in altro capitolo, è l'interesse di tutte le parti – salve le dichiarazioni di accusa contro Stati Uniti da parte del leader della Jamahirija, cui però non consegue la rivelazione dei fatti e delle loro prove- a tacere. E tale interesse fortissimo e mai intaccato, deve essere pari alla gravità dei fatti nascosti. Di modo che da esso ben può dedursi conforto alle ipotesi che sul piano tecnico prevalgono. L'“aggressore” non rivendica l'azione. E anche qui coloro, le aeronautiche, che potevano porla in essere sono poco più di una. E un'azione di tal genere, se non avesse contesti innominabili, non vi sarebbe pudore a rivelarla. Giacchè si verserebbe in quell'ambito che sempre più si estende delle cd. operazioni di polizia internazionale, di interventi a fini umanitari o meno, di progetti di tirannicidî, di cui si fan carico le superpotenze, che in tal modo non ricorrono più alla tradizionale guerra solenne. I rapporti tra gli Stati si modificano con rapidità, e il diritto internazionale non riesce ad adeguarsi con sollecitudine.

Lo stesso è a dire della “vittima” che sul piano ufficiale concorda sulla data che è nata dalla coincidenza di interessi e sulla spiegazione dei fatti che essa stessa contribuisce ad erigere. Sul piano politico il suo leader di tanto in tanto rammenta un'altra verità e non la prova, se ne serve, senza dubbio, per lanciare messaggi ad amici, nemici e manutengoli. Noi per parte nostra, abbiamo aderito alla tesi ufficiale, ammettiamo che si tratta di una scelta politica, ma non tiriamo fuori dalla memoria – perchè dagli archivi già tante circostanze sono emerse – nemmeno mezza verità. Mentre con ogni probabilità di quell'aereo conosciamo vita, morte e miracoli.

Chè se poi l'innominabile fosse l'esser stato quel velivolo nel contesto della sera di quel 27 giugno 80, si spiegherebbero allora i silenzi dell'inseguitore, le grida dell'inseguito, le congetture di chi sa, e sapeva, e

ha dato, mezzano per vocazione o necessità, un colpo alla botte e l'altro al cerchio.

* * * * *

Perizie istruttoria

Le perizie e le consulenze tecniche svolte durante l'istruttoria condotta dal giudice **Rosario Priore**.

- [Le perizie](#)
- [Sintesi e considerazioni](#)
- [Introduzione](#)
- [I – Perizie dell'AG di Palermo](#)
- [II – Relazione del Ministero dei Trasporti cd. "Luzzatti" – 27.03.82](#)
- [III – Relazioni dell'AM "Oddone" – 05.10.82](#)
- [IV – Perizia chimica Acampora-Malorni – 03.02.87](#)
- [V – Perizia tecnica Blasi ed altri – 17.03.89](#)
- [VI – Relazione dello SMA "Pisano" – 05.05.89](#)
- [VII – Relazione della Presidenza Consiglio dei Ministri "Pratis" – 17.11.89](#)
- [VIII – Relazione degli ausiliari Giaccari ed altri – 05.02.90](#)
- [IX – Perizia tecnica Blasi ed altri. Quesiti supplementari – 26.05.90](#)
- [X – Perizia fonica Giordano-Rossi – 02.03.90](#)
- [XI – Consulenza fonica Umilio – 10.03.90](#)
- [XII – Perizia fonica Ibba-Paoloni – 29.05.90](#)
- [XIII – Consulenza tecnica Ugolini – 28.06.90](#)
- [XIV – Consulenza tecnica Giuli – 13.07.90](#)
- [XV – Consulenza tecnica Miggiano – 18.07.90](#)
- [XVI – Consulenza tecnica Di Marco – 09.08.90](#)
- [XVII – Consulenza fonica Benedetti – 05.10.90](#)
- [XVIII – Perizia tecnica Blasi ed altri. Quesiti a chiarimento – 30.10.90](#)
- [XIX – Perizia acustica Ibba-Paoloni – 30.05.91](#)
- [XX – Perizia fonica Ibba-Paoloni – 17.04.92](#)
- [Capitolo XXI – Consulenza tecnica Dell'Oro ed altri – 15.02.91](#)
- [XXII – Consulenza tecnica Di Natale-Torri – 15.02.91](#)
- [XXIII – Consulenza tecnica Di Marco ed altri – 20.02.91](#)
- [XXIV – Perizia chimica Acampora-Malorni a chiarimenti – 19.04.91](#)
- [XXV – Perizia grafica Perrella-Sorrentino – 22.11.91](#)
- [XXVI – Perizia grafica Perrella-Sorrentino – 10.04.92](#)
- [XXVII – Perizia fonica Ibba-Paoloni – 19.05.93](#)
- [XXVIII – Perizia medico-legale Giusti – 22.05.93](#)
- [XXIX – Perizia chimica Lopez ed altri – 12.03.94](#)
- [XXX – Perizia balistico-esplosivistica Ibsch ed altri – 14.04.94](#)
- [XXXI – Perizia metallografica-frattografica Firrao ed altri – 30.07.94](#)
- [XXXII – Consulenza radaristica Di Natale ed altri – 23.03.92](#)
- [XXXIII – Consulenza tecnica Cardinali – 06.05.92](#)
- [XXXIV – Consulenza radaristica Pent-Vadacchino – 21.05.92](#)
- [XXXV – Consulenza tecnica Bazzocchi – 18.07.92](#)
- [XXXVI – Consulenza tecnica Bazzocchi ed altri – 18.07.92](#)
- [XXXVII – Consulenza tecnica Cinti – 20.11.92](#)
- [XXXVIII – Consulenza tecnica Cinti – 12.05.93](#)
- [XXXIX – Consulenza tecnica Miggiano – 04.12.92](#)
- [XL – Consulenza radaristica Neri-Giubbolini – 25.05.93](#)
- [XLI – Consulenza radaristica Neri-Giubbolini – 25.05.93](#)
- [XLII – Consulenza radaristica Pent-Vadacchino – 13.07.93](#)
- [XLIII – Consulenza tecnica Algostino-Vadacchino – 16.07.93](#)
- [XLIV – Consulenza tecnica Bazzocchi ed altri – 19.04.94](#)
- [XLV – Consulenza tecnica Torti ed altri – 09.06.94](#)
- [XLVI – Consulenza tecnica Bazzocchi – 09.06.94](#)
- [XLVII – Osservazioni tecniche Melillo – 16.06.94](#)
- [XLVIII – Perizia tecnico-scientifica Misiti ed altri – 23.07.94](#)
- [XLIX – Perizia tecnico-scientifica Misiti; parte radaristica 1a](#)
- [L – Perizia tecnico-scientifica Misiti; parte radaristica 2a](#)
- [LI – Critiche PM a seguito deposito della perizia Misiti – 28.09.94](#)

- [LII – Osservazioni GI e quesiti a chiarimento – 18.10.94](#)
- [LIII – Risposte ai quesiti a chiarimento dei periti Casarosa-Held – 23.11.94](#)
- [LIV – Risposte ai quesiti a chiarimento dei periti Misiti ed altri – 23.11.94](#)
- [LV – Critiche PM ed osservazioni GI sulle risposte ai quesiti a chiarimento – 29.11.94](#)
- [LVI – Commenti sulla Misiti e sulle consulenze depositate durante il suo corso](#)
- [LVII – Quesiti a chiarimento sui recuperi – 30.11.94](#)
- [LVIII – Quesiti a chiarimento Firrao ed altri – 18.03.95](#)
- [LIX – Risposte Brandimarte ed altri – 21.07.94](#)
- [LX – Risposte Brandimarte ed altri – 04.08.94](#)
- [LXI – Risposte Brandimarte ed altri – 18.02.95](#)
- [LXII – Inquinamento peritale](#)
- [LXIII – Declassifica manuali NATO e nomina collegio Dalle Mese](#)
- [LXIV – Missioni presso la NATO](#)
- [LXV – Elementi radaristici emersi presso il “NATO Programming Center” di Bruxelles](#)
- [LXVI – Osservazioni tecniche Melillo – 22.09.94](#)
- [LXVII – Consulenza radaristica Algostino ed altri – 23.11.94](#)
- [LXVIII – Osservazioni tecniche Melillo – 24.11.94](#)
- [LXIX – Consulenza tecnica Bazzocchi ed altri – 15.12.94](#)
- [LXX – Consulenza Memoria avv.ti Addamiano-Fassari – 29.12.94](#)
- [LXXI – Consulenza tecnica Bazzocchi – 31.12.94](#)
- [LXXII – Osservazioni tecniche Melillo – 14.03.95](#)
- [LXXIII – Consulenza tecnica Cinti – 18.03.95](#)
- [LXXIV – Osservazioni Casarosa-Held – 21.03.95](#)
- [LXXV – Osservazioni tecniche Melillo – 28.04.95](#)
- [LXXVI – Osservazioni Casarosa-Held su documenti depositati dal generale Melillo](#)
- [LXXVII – Consulenza Memoria Addamiano-Fassari – 02.06.95](#)
- [LXXVIII – Consulenza radaristica Algostino ed altri – 31.10.95](#)
- [LXXIX – Osservazioni tecniche Melillo – 23.12.95](#)
- [LXXX – Consulenza tecnica Cinti-Di Stefano – 23.12.95](#)
- [LXXXI – Osservazioni tecniche Melillo – 09.05.96](#)
- [LXXXII – Consulenza tecnica Cinti-Di Stefano – 12.07.96](#)
- [LXXXIII – Consulenza tecnica Cinti-Di Stefano su supplemento radaristica – 12.07.96](#)
- [LXXXIV – Osservazioni tecniche Melillo – 25.02.97](#)
- [LXXXV – Perizia chimica Lopez ed altri – 13.05.97](#)
- [LXXXVI – Consulenza tecnica Cinti-Di Stefano – 20.05.97](#)
- [LXXXVII – Perizia radaristica Dalle Mese ed altri – 16.06.97](#)
- [LXXXVIII – Consulenza tecnica Cinti-Di Stefano dell'1.08.97](#)
- [LXXXIX – Consulenza tecnica Giubbolini di commento a Cinti-Di Stefano – 13.11.97](#)
- [XC – Consulenza radaristica Giubbolini – 13.12.97](#)
- [XCI – Consulenza radaristica Di Marco – 16.12.97](#)
- [XCII – Osservazioni tecniche Melillo – 16.12.97](#)
- [XCIII – Perizia radaristica – Risposte a quesiti aggiuntivi Dalle Mese ed altri – 06.12.97](#)
- [XCIV – Perizia radaristica note aggiuntive Dalle Mese ed altri – 22.12.97](#)
- [XCV – Relazioni Misiti-Santini – 23.12.97](#)
- [XCVI – Relazioni Lilja ed altri – 27.02.98 e 24.03.98](#)
- [XCVII – Consulenza radaristica Giubbolini – 29.12.97](#)
- [XCVIII – La parte delle requisitorie PM dedicata alle perizie](#)
- [XCIX – Consulenza tecnica Pent-Vadacchino – 01.08.98](#)
- [C – Consulenza Radaristica Pent-Vadacchino su tracce di solo primario – 01.08.98](#)
- [CI – Osservazioni Casarosa su consulenze Melillo – 30.12.98](#)
- [CII – Ricostruzione dei fatti Algostino-Pent-Vadacchino -24.03.99](#)
- [CIII – Note di conclusione Casarosa – Held – 08.04.99](#)
- [CIV – Note di conclusione Dalle Mese-Donali-Tiberio – 08.04.99](#)
- [CV – Consulenza di parte civile Bonfietti ed altri – 02.06.99](#)
- [CVI – Note Casarosa-Held – 07.07.99](#)
- [Conclusioni sulle perizie](#)
- [I – L'ipotesi del cedimento strutturale](#)
- [II – L'ipotesi di esplosione interna](#)
- [III – Il contesto esterno](#)

- [IV – L'ipotesi di abbattimento per missile](#)
- [V – L'ipotesi della quasi collisione](#)

CAPO 3°
Gli inquinamenti.

Capitolo I
Considerazioni preliminari.

Il disastro di Ustica ha scatenato, non solo in Italia, processi di deviazione e comunque di inquinamento delle indagini. Gli interessi dietro l'evento e di contrasto di ogni ricerca sono stati tali e tanti e non solo all'interno del Paese, ma specie presso istituzioni di altri Stati, da ostacolare specialmente attraverso l'occultamento delle prove e il lancio di sempre nuove ipotesi – questo con il chiaro intento di soffocare l'inchiesta – il raggiungimento della comprensione dei fatti.

A partire dalle 14.10 dell'indomani a poco più di diciassette ore a finire con la serie dei grandi inquinamenti che hanno imperversato sino agli ultimi tempi l'istruzione; avvelenando questa più di tante altre inchieste. Già soltanto questa eccezionalità dovrebbe impedire la classificazione di questi evento come un "ordinario" fatto di strage o peggio come pure s'è a lungo sostenuto, un "ordinario" incidente di volo. Se così fosse stato, sarebbe bastato poco ad inquinare ogni investigazione: tre false sigle di rivendicazione e quattro "pentiti"; come spesso si rifà, e come pure s'è tentato di fare. Ma ogni depistaggio di tal genere era a tal punto mal costituito che ha mostrato la corda nell'ambito di brevi ore e senza necessità di riscontri.

Sono state tessute trame più raffinate. Si sono mossi personaggi di spessore che hanno saputo – o più credibilmente, sono stati così ben indottrinati – mescolare vero con falso, sollevare polveroni di tal fatta, da confondere ogni vista e rendere incredibili quelle parti di vero che anch'essi proponevano. Dietro costoro una folla di psicolabili, malati di protagonismo, inquinatori senza consapevolezza, mestatori; che se non sono riusciti a minare le fondamenta dell'inchiesta, l'hanno terribilmente appesantita, ed hanno contribuito per la loro parte a determinare l'estenuante durata dell'istruzione.

Oltre a questi fenomeni, che, anche se in misura nettamente inferiore, hanno aggredito ogni inchiesta per stragi, qui, come sopra si accennava, vi sono stati anche seri progetti di soffocazione, sia con il numero delle ipotesi che con la quantità delle carte. Ma il processo ha retto nonostante gli intenti di chi voleva farlo morire, non è divenuto ingestibile nonostante i tentativi di chi lo considerava kafkiano – ma chi così lo definiva, probabilmente non conosceva il significato del termine – ed è giunto alla conclusione dell'istruzione.

A parte i giocatori in proprio, piccoli depistatori con scarso peso inquinante, i grandi se veduti in filigrana mostrano non solo di essere mandati, ma anche i mandanti, permettendo così di comprendere le ragioni dei mandati.

Non può perciò che affermarsi che l'opera di inquinamento è risultata così imponente da non lasciar dubbi sull'ovvia sua finalità: impedire l'accertamento della verità. E che, va pure osservato, non può esserci alcun dubbio sull'esistenza di un legame tra coloro che sono a conoscenza delle cause che provocarono la sciagura ed i soggetti che a vario titolo hanno tentato di inquinare il processo, e sono riusciti nell'intento per anni.

* * * * *

Capitolo II
Le singole vicende.

1. Sinigaglia Guglielmo.

1.1. Premessa.

L'interesse per il Sinigaglia in relazione alla vicenda di Ustica nasce da una sua ipotesi di collegamento tra la tensione esistente con la Libia e la perdita del DC9 dell'Itavia avvenuta la sera del 27.06.80 a largo dell'isola di Ustica. Egli dichiarava di aver partecipato, inconsapevole delle finalità e quale appartenente alla Legione Straniera, ad una operazione congiunta tra le Forze aeree e navali italiane, americane, francesi e inglesi, finalizzata all'abbattimento di un aereo civile libico, operazione che per errore aveva cagionato l'abbattimento del DC9; operazione quindi multinazionale, coordinata dalla base di Decimomannu. Come si vedrà in seguito, sulla base delle sue dichiarazioni, fu svolta un'intensa attività istruttoria, al termine della quale venne appurato che le sue rivelazioni erano menzognere e prive di ogni fondamento, tanto che esso veniva imputato del delitto di calunnia.

L'entrata in scena di questo personaggio è inquietante, così come le sue dichiarazioni, costellate di elementi palesemente falsi e al limite dell'assurdo – come rileva anche il PM – e di altri invece che hanno trovato riscontro, come per esempio i contatti del capitano Puppo con il S.I.S.DE ed in particolare con il colonnello Rossi, capo Centro di Milano, l'omicidio di Ferro in Sicilia, l'esistenza di Radio Mazara International, ed altri.

1.2. Il rapporto dell'Arma dei CC. di Milano.

Con rapporto datato 27 maggio 89 dei Carabinieri del Nucleo Operativo Milano, redatto dall'allora tenente Roberto Zuliani ed a firma del maggiore Massolo Umberto, venivano comunicati a quest'Ufficio elementi d'interesse per l'inchiesta riferiti da Sinigaglia il 22 maggio precedente. È bene riportare per intero il rapporto anche perché sarà oggetto di imputazione a carico dell'ufficiale che lo redasse: “Per quanto di interesse si riferisce quanto segue: alle ore 04.00 del 22.05.89, lo scrivente, tenente Roberto Zuliani, effettivo al Nucleo Operativo del Gruppo CC. Milano 1°, veniva informato dal vice brigadiere Francesco Ricci, sottufficiale di servizio, che tale Guglielmo Sinigaglia, in rubrica generalizzato, aveva espresso il desiderio di parlare urgentemente con un ufficiale per riferire fatti di particolare gravità.

Durante il colloquio il Sinigaglia sosteneva di essere stato picchiato da cinque persone, tutte appartenenti ai servizi segreti francesi, poichè ritenuto responsabile della sottrazione di un dossier, redatto da quei Servizi, concernente l'abbattimento del DC9 Itavia nei pressi di Ustica. Affermava, inoltre, di essersi arruolato, nel '73, nella Legione Straniera e di aver successivamente partecipato, con i suoi reparti speciali della stessa, a parecchie missioni segrete, fra le quali citava l'operazione Tobruk, avvenuta nel '79, e l'operazione Eagles Run-to-Run svoltasi tra il 25 ed il 30.06.80. Queste operazioni dovevano tendere a destabilizzare il governo libico e a dar appoggio alle fazioni avverse a Gheddafi.

Secondo quanto dichiarato verbalmente dal Sinigaglia nel corso della missione Eagles Run-to-Run, i sottomarini americani, italiani e francesi impiegati per il trasporto dei componenti della forza di sbarco, intercettati da due aerei sovietici, lanciarono contro questi dei missili, uno dei quali colpì il DC9 Itavia. Il dossier sulla operazione e sull'abbattimento dell'aereo passeggeri, che doveva essere inviato, per poi essere pubblicato, dal capo dei servizi segreti francesi a due giornalisti italiani, Romano Cantore e Sandro Tonelli, rispettivamente vice-capo redattore ed inviato in Francia della rivista "Panorama", non risulta, sempre attenendosi alle dichiarazioni del Sinigaglia, esser mai pervenuto a costoro. Non solo: i servizi avrebbero ritenuto responsabile della sparizione del fascicolo lo stesso Sinigaglia e la giornalista Francesca Oldrini, anch'essa impiegata nella predetta rivista. Dovrebbe essere stata a conoscenza di tutta la vicenda, un altro giornalista di Panorama, Antonangelo Pinna, amico di Sinigaglia.

Dagli accertamenti svolti presso la stazione CC. di S. Donato dove Sinigaglia risultava risiedere, è emerso che lo stesso era elemento di pessima condotta morale e civile, dedito alla consumazione di truffe e millantatore. Risultava anche che si fosse spacciato per tenente dei CC., appartenente ad un reparto speciale e, durante il terremoto dell'Irpinia, per medico addetto ai soccorsi." (v. rapporto dell'Arma CC. di Milano, in data 27.05.89).

Sarà accertato che l'ufficiale che aveva redatto il rapporto, nessun riferimento aveva fatto alla circostanza che Sinigaglia era stato sottoposto a visita medica presso il pronto soccorso dell'ospedale Fatebenefratelli, così come risultava dal referto medico, non ancora trasmesso dall'ospedale, ma già noto allo Zuliani. Verrà accertato anche che era stato rilevato il segno di una ferita già rimarginata, probabilmente originata da un proiettile, come Sinigaglia aveva in effetti riferito. Per quanto riguarda il giornalista Pinna nel rapporto non veniva riferito che costui in realtà aveva soccorso il Sinigaglia dopo l'aggressione e che lo Zuliani stesso aveva raccolto

informazioni informali sia dal Pinna che dalla Oldrini. Nessun riferimento veniva fatto, tra l'altro, alla circostanza che, nonostante il Sinigaglia fosse stato descritto come un millantatore, lo Zuliani si era rivolto al Centro CS del S.I.S.MI di Milano. Ma di questo in particolare nella posizione Zuliani. Qui va solo detto che sentito al riguardo l'ufficiale dichiarava di ricordarsi dell'accaduto e delle dichiarazioni del Sinigaglia in ordine alla patita aggressione; questi, rammentò Zuliani, che aveva dichiarato di appartenere ai Servizi d'Intelligence della Legione Straniera, sosteneva di essere stato aggredito in strada, perché un ufficiale dei Servizi francesi era convinto che esso e la giornalista Oldrini fossero in possesso di un dossier relativo ad Ustica, nel quale si faceva esplicito riferimento alla nota operazione "Eagles run to run", di destabilizzazione del governo libico. Alle contestazioni dell'Ufficio in merito alla mancata menzione della circostanza relativa ai colpi di arma da fuoco di cui il Sinigaglia sarebbe stato fatto segno, al soccorso ad opera del Pinna e alla conoscenza del Sinigaglia del capitano Puppo – ufficiale al quale il Sinigaglia, a suo dire, aveva riferito la vicenda di cui era stato testimone e che per tale motivo sarebbe stato eliminato – il teste dichiarava che in relazione ai colpi di arma da fuoco aveva accertato, contrariamente a quanto affermato dal Sinigaglia, che quest'ultimo non presentava ferite riconducibili a "ogive di proiettili"; infatti non erano emersi riscontri in tal senso neppure dalla documentazione del pronto soccorso del Fatebenefratelli. Inoltre l'ufficiale, sul soccorso prestato dal Pinna, non ne aveva fatto cenno, per non averne parlato neppure il Sinigaglia nelle sue dichiarazioni orali; aveva riferito di conoscere soltanto la Oldrini; i due giornalisti, entrambi sentiti "informalmente, la mattina successiva, confermarono di non essersi recati sul luogo dell'incidente. Per la vicenda del capitano Puppo, che il Sinigaglia riteneva fosse stato ucciso per il suo coinvolgimento diretto in indagini relative al caso Ustica – sulla cui vicenda si tornerà più innanzi – Zuliani non ritenne di considerarla, essendo il Puppo deceduto a seguito di un normale incidente stradale.

Risultano evidenti le singolarità che emergono dalla lettura del rapporto e dalle dichiarazioni rese dall'ufficiale. Infatti non appare usuale che siano richiesti accertamenti, l'indomani, presso il Servizio militare, quando ci si è resi conto che il Sinigaglia si era presentato "in stato confusionale e puzzando d'alcool" e quindi con un indice di credibilità molto basso; e non si comprende, se si fosse attribuito anche un minimo di attendibilità alle sue dichiarazioni, il motivo per il quale fu omesso di accertare la possibilità che il Sinigaglia, anche se non colpito, fosse solo stato fatto segno comunque a colpi di arma da fuoco; come non si

comprende la mancata verbalizzazione delle dichiarazioni della Oldrini e del Pinna e conseguente alligazione al rapporto.

1.3. L'articolo apparso sul Messaggero.

Verrà quindi accertato che sia prima che dopo l'intervento dei Carabinieri di Milano la vicenda raccontata da Sinigaglia aveva attirato l'attenzione di alcuni giornalisti ai quali il Sinigaglia si era rivolto. La vicenda però compariva per la prima volta sulla stampa nelle colonne del quotidiano "Il Messaggero" all'edizione del 3 giugno 90 in un articolo intitolato "Ustica-Guerra nel Tirreno". L'articolo firmato da Aperio Bella riportava il "racconto" di un "capitano" della Legione Straniera, arruolatosi con il nome di copertura di Giulio Giroto", (ma rispondente al nome di Guglielmo S.) che alle ore 22.00 del 27.06.80 accolse, presso la base di Calvi, luogo ove prestava servizio, un gruppo di militari francesi "sconvolti", appena sbarcati da un velivolo "Nimrod", aereo radar inglese. In quella circostanza apprese che nel corso della loro missione era stato abbattuto, con un missile lanciato da un sottomarino, un velivolo civile. Si leggeva inoltre che sempre quella sera, il legionario avrebbe dovuto partecipare ad una missione, denominata "Eagles run to run", che avrebbe permesso al Governo francese, grazie ad un contingente militare sbarcato da un sottomarino direttamente sulla costa cirenaica in prossimità di Bengasi, di tornare in possesso degli aviogetti Mirage incautamente venduti al Governo libico; questa operazione, che si sarebbe dovuta svolgere contestualmente ad una rivolta di giovani ufficiali della guarnigione di Tobruk, finalizzata al rovesciamento del leader libico Gheddafi, venne all'ultimo momento annullata.

Al fine di conoscere ulteriori dettagli sulla vicenda veniva convocato l'Aperio Bella che, nel corso dell'esame testimoniale, riferiva che il legionario aveva contattato l'anno precedente dapprima il capo-redattore del "Messaggero", Paolo Gambescia, il quale, avendo ritenuto interessanti le dichiarazioni, lo aveva invitato, in quanto si era già occupato della vicenda di Ustica, ad incontrare la "fonte" per approfondire l'argomento. L'incontro ebbe luogo verso la metà dell'89 nella cittadina di Lenna, presso l'abitazione del legionario, il quale al termine del colloquio, i cui brani più significativi sono stati riportati nel cennato articolo, spiegò di non averne mai parlato sino a quel momento solo per timore di rappresaglie. A conferma di ciò, citava l'episodio del decesso, a seguito di un singolare incidente stradale, del capitano dei CC. Puppo che aveva svolto indagini legate all'incidente di Ustica. (v. esame Aperio Bella Dany, GI 04.09.90).

Gambescia precisava che in un primo momento, non essendo emersi riscontri alle dichiarazioni del legionario, non aveva pubblicato alcun articolo. Solo successivamente, allorché “filtrarono” dalla Commissione Stragi delle “indiscrezioni” su tracce radar correlabili ad aerei provenienti o diretti verso la Corsica, di comune accordo con Aperio Bella, decise di pubblicare il testo dell’articolo, aggiungendo infine che il Sinigaglia, dopo il colloquio da cui aveva avuto origine l’articolo, non s’era fatto più vivo (v. esame Gambescia Paolo, GI 08.09.90).

1.4. I contatti di Sinigaglia con i giornalisti di “Panorama”.

I primi giornalisti a entrare nuovamente in contatto con Sinigaglia sono stati Francesca Oldrini e Massimo Cantore. La Oldrini così descrive la vicenda. Il 28 marzo 89 giungeva presso la segreteria di “Panorama” la telefonata di una persona che si diceva in possesso di importanti notizie sulla vicenda di Ustica. Il Direttore del periodico le affidava l’incarico, unitamente a Massimo Cantore, di contattare colui che aveva chiamato. Prima di incontrarlo – continua la Oldrini – chiesero alla persona che aveva telefonato garanzie sulla sua attendibilità che quest’ultimo fornì accreditandosi come referente di Sandro Colongo, brigadiere dei Carabinieri della Stazione di S.Pellegrino Terme, di tal Fabrizi, maresciallo della Polizia della Questura di Bergamo e di Mario Tropea di professione avvocato. Dopo avere avuto assicurazioni da parte del brigadiere Colongo sull’attendibilità di Sinigaglia ed aver appreso che a causa delle indagini che stava compiendo sulle dichiarazioni di Sinigaglia la sua ragazza aveva subito delle minacce – circostanza che sarà negata, invece, dal sottufficiale – la Oldrini insieme a Cantore si recava, in data 5 aprile 89, a Lenna, località dove incontrarono il Sinigaglia che narrò loro l’intera vicenda di cui era a conoscenza, fornendo un elenco di suoi ex commilitoni della Legione che avevano partecipato all’operazione denominata “Eagles run to run”. (v. esame Oldrini Francesca, GI 10.09.90).

Il brigadiere Colongo ha ammesso di aver conosciuto il Sinigaglia nel corso di un intervento notturno nei pressi di Lenna. Ricordava che in quella circostanza nell’auto guidata da Sinigaglia venne rinvenuta la targa di autovettura asportata ad altra auto, risultata poi dell’autovettura in uso alla convivente del Sinigaglia medesimo. Nel corso di successivi colloqui richiesti dal Sinigaglia, questi confidò al sottufficiale che i Servizi francesi volevano rapire la propria donna, Russolo Adriana, poiché esso Sinigaglia aveva militato nella Legione Straniera ed era a conoscenza di vicende

legate al caso Ustica; che poco tempo prima ignoti avevano tentato di ucciderlo e che un maresciallo del Gruppo della Questura di Bergamo voleva avere un incontro con il legionario; che quest'ultimo però gli aveva riferito di non averlo "cercato" (v. esame Colongo Sandro, GI 28.09.90).

Il maresciallo della Questura di Bergamo, identificato nel sovrintendente capo Fabrizi Paolo, ha dichiarato che nel 1988 un sottufficiale dei CC. gli inviò una persona. Persona di cui non ricordava il nome ma che si era presentata come colonnello dei Carabinieri e che nel corso della conversazione gli aveva anche detto di essere un tenente dell'esercito. Il sottufficiale però non ha ricordato se, nell'occasione dell'incontro con il Sinigaglia, questi gli avesse parlato di Ustica, non escludendo però che gli avesse detto di essere un legionario (v. esame Fabrizi Paolo, GI 20.11.90).

Inoltre Colongo ha smentito la versione della Oldrini, secondo la quale il sottufficiale avrebbe garantito sulla serietà del Sinigaglia; ha ricordato di aver espresso forti dubbi sulla sanità mentale del soggetto, aggiungendo di non aver mai ricevuto minacce e né che fosse stata mai minacciata la propria fidanzata (v. esame Colongo Sandro, GI 28.09.90). La fidanzata di questi, Argenti Anna, confermava quanto dichiarato dal militare. (v. esame Argenti Anna, GI 28.09.90).

È stato possibile ricostruire lo scenario raccontato da Sinigaglia ai giornalisti di Panorama in occasione degli incontri di Lenna mediante la registrazione della conversazione che la giornalista Oldrini accuratamente aveva effettuato. Sinigaglia narra che la Legione Straniera lo aveva incaricato nel 1980 di recarsi a Petrosino in Sicilia per pianificare un'operazione che prevedeva la consegna di armi ai nazionalisti libici. L'operazione che veniva attuata nelle acque del Mediterraneo, secondo Sinigaglia, godeva dell'appoggio delle motovedette francesi ed italiane. All'esito di questa prima operazione Sinigaglia veniva inviato a Calvi in Corsica per addestrarsi a prender possesso di un aeroporto. L'operazione prevedeva il recupero di 15 Mirage venduti dalla Francia alla Libia. A questa operazione avrebbero partecipato 200 uomini della Legione. Il 25 giugno 80 venivano messi in preallarme cominciando così a familiarizzare con la strumentazione a bordo di un velivolo Nimrod. Il giorno successivo vennero tutti convocati presso la sala operativa. Sinigaglia veniva pertanto incaricato di far parte dell'equipaggio di quel velivolo insieme ad altri due ufficiali. Le centrali operative che coordinarono le operazioni erano due, Decimomannu e Calvi. A Decimomannu vi erano francesi, inglesi, tedeschi e italiani. Appena giunto il segnale "l'uccello vola" che stava ad indicare che il velivolo - un Tupolev o Antonov - con a bordo Gheddafi o Jallud era in volo, scattava l'operazione che prevedeva che un MiG pilotato da un

libico si alzasse in volo per intercettare il velivolo con la personalità. Però - continua il racconto Sinigaglia - era accaduto che il primo segnale fosse stato un falso allarme - il MiG per problemi di autonomia non poteva stare in volo con mezz'ora di anticipo. Dopo circa mezz'ora dal primo segnale, giunse il secondo segnale che segnalava il volo dell'obiettivo. Fu a questo punto che venne dato il via all'operazione di rincalzo che prevedeva il volo di tre Mirage provenienti da una base della Corsica. Altri aerei F104 si alzavano in volo da Decimomannu, altri ancora dalla portaerei Foch. Contemporaneamente dalla portaerei sovietica Kiev si alzavano un MiG ed uno Yak 36. In quei momenti - continua Sinigaglia - essi avevano sui loro schermi a bordo del Nimrod soltanto il velivolo- che questa volta indica come un Antonov o un Ilyshin - con a bordo la personalità libica ed un A310 dell'Air France diretto a Barcellona. Giunti al cosiddetto "rendez vous" il velivolo con a bordo la personalità libica deviava però su Malta; essi però hanno ritenuto che si trattasse di un velivolo di linea che stava atterrando nell'isola. Ed è proprio a questo punto che il DC9 dell'Itavia veniva scambiato per il velivolo libico. È così che Sinigaglia descrive alla Oldrini quegli istanti: "Sinigaglia: lui sembra quello che noi aspettiamo. Capito? In compenso però era già scattato, perché lì è stata proprio frazione di pochi istanti, l'ordine di abbattere il MiG e lo Yak. L'ordine di abbattere non è partito soltanto per i Mirage, gli F104 e gli aerei decollati dalla Foch, ma è partito anche per i sommergibili, pertanto si è scatenata una sarabanda. Morale della sarabanda, va giù il DC9 Itavia, va giù un Mirage francese va giù e va giù sulla Sila il MiG, mentre lo Yak con una picchiata si sottrae a tutto e a tutti e se la squaglia. Ecco, questo è quello che è successo quella sera.

Oldrini: quindi non si sa bene quale missile abbia colpito il DC9?

Sinigaglia: il missile sicuramente francese, sicuramente francese, perché tutti gli aerei erano francesi, gli aerei erano francesi, gli F104 non erano in grado, non erano operativi a quella distanza. Partendo da Decimomannu per quello che poi ho saputo anche io dopo... non sono armati come i Mirage i missili che possono tirare a 90km dal bersaglio. Devono essere prossimi al bersaglio per tirare gli F104, ragione per cui la reazione, l'ordine di tirare è stato comunicato soltanto ai mezzi in volo francesi e ai sottomarini francesi che erano quelli in grado di poter tirare; non ce ne erano altri.

Oldrini: il sottomarino non era inglese?

Sinigaglia: questo è stato il primo ordine, per cui si scatena la sarabanda, viene fuori. In allineamento se tu ti ricordi avevamo un sottomarino che era avanti di parecchie miglia.

Oldrini: ottanta.

Sinigaglia: ottanta.

Oldrini: americano.

Sinigaglia: che di quello si può dire poco, si può dire tutto e si può dire, poteva essere lì come osservatore delle operazioni, questo io non posso dirtelo. Poi avevamo i nostri bravi sottomarini e a sette miglia avevamo quello inglese. Lì han tirato tutti per quel punto.

d: quanti erano i sommergibili francesi?

Sinigaglia: tre.

d: e gli inglesi?

Sinigaglia: uno e uno americano.

d: chi ha dato l'ordine di sparare, di aprire il fuoco?

Sinigaglia: è arrivato da Decimomannu che a loro volta lo hanno ricevuto però.”.

Sinigaglia continua affermando che nella battaglia aerea veniva colpito anche un Mirage francese, il cui pilota veniva recuperato in mare da un elicottero dell'Aeronautica italiana. A seguito di eventi l'ordine, da Decimomannu, di rientro in quanto era stato abbattuto un aereo civile. Sinigaglia afferma di non avere subito saputo dell'abbattimento del DC9 Itavia, ma di averlo appreso in seguito dalla stampa (v. trascrizione audiocassetta).

Questo pertanto lo scenario che Sinigaglia propone ai giornalisti di Panorama. In altra conversazione, sempre accuratamente registrata dalla Oldrini, Sinigaglia si dilunga a parlare della possibilità di recuperare documentazione in possesso di ufficiale della Legione Straniera che proverebbe l'abbattimento del DC9 dell'Itavia. Si dilunga anche sulle sue missioni in Sicilia; la prima nel 1980, a Petrosino, la seconda nel 1981 a Mazara del Vallo, finalizzate a forniture di armi ai controrivoluzionari libici.

1.5. Il viaggio di Cantore con Sinigaglia ad Aubagne sede della Legione Straniera.

Il Sinigaglia pertanto si rese disponibile a fornire documentazione concernente la vicenda di cui si diceva essere stato testimone. Si recò quindi con il Cantore si recò a Marsiglia, dove giunse da Parigi, su richiesta di Cantore, anche il giornalista Ottolenghi. Da qui partirono per Aubagne allo scopo di incontrare un ufficiale della legione Straniera che avrebbe dovuto confermare le dichiarazioni di Sinigaglia. Quest'ultimo però, dopo asseriti contatti all'interno della sede della Legione, riferì ai giornalisti che l'ufficiale al momento non era disponibile, ma che li avrebbe incontrati il giorno successivo portando anche documentazione di interesse. Il giorno

successivo, invece, Sinigaglia si presentava all'appuntamento da solo, sostenendo che l'ufficiale aveva ritenuto opportuno non venire - per motivi di sicurezza - e che aveva spedito la documentazione per posta all'albergo ove essi erano alloggiati. A riprova di ciò il Sinigaglia mostrava la ricevuta di un plico postale. A questo punto i due giornalisti - ritenuto opportuno non aspettare l'arrivo del plico e cominciando a sospettare della attendibilità del Sinigaglia - dopo aver dato disposizioni al portiere dell'albergo di inviare il plico a loro destinato presso la direzione parigina di Panorama, lasciavano Marsiglia. Ottolenghi ritornava a Parigi, mentre Cantore e Sinigaglia in Italia. Dopo circa due o tre giorni dalla partenza l'Ottolenghi ricevette il plico constatando, con meraviglia, che era pieno di carta straccia. Cantore messo al corrente da Ottolenghi, a sua volta, riferì il tutto alla Oldrini. Proprio in questa occasione Sinigaglia telefonò alla Oldrini e nella circostanza Cantore gli intimò di non farsi più sentire né vedere. Ma ciò non avvenne in quanto la Oldrini continuò ad essere chiamata da Sinigaglia, che accusava Cantore e Ottolenghi della sparizione del dossier (v. esami Cantore Romano, GI 13.09.90 e Ottolenghi Sandro, GI 23.11.90).

A questo punto va però rilevato al di là della frode perpetrata da Sinigaglia, che Cantore prima di recarsi a Marsiglia, aveva tentato di verificare la sua attendibilità attraverso proprie conoscenze in Francia. In particolare Cantore affermava di avere chiesto a tale Enrico Mezzani, informatore dei Carabinieri e della Guardia di Finanza, di accertare presso i Servizi segreti francesi, tramite un suo amico in servizio presso la Gendarmeria di Monaco, l'effettiva presenza di Sinigaglia nella Legione Straniera (v. esame Cantore Romano, GI 13.09.90). L'iniziativa appare abbastanza singolare, se si tiene conto che egli doveva recarsi in Francia per ricevere documenti riservati e che un'eventuale circuitazione della notizia avrebbe di fatto vanificato qualsiasi possibilità concreta di giungere all'acquisizione dei documenti stessi.

1.6. I contatti con Oldrini e Pinna.

Dopo la rottura dei rapporti di Cantore e Ottolenghi provocata dalla "truffa" francese dei documenti, per un breve periodo Sinigaglia non si fece più vivo. Ma a metà aprile dell'89, nel corso di un nuovo incontro avvenuto a Lenna, comunicò alla Oldrini di aver riferito tutta la vicenda accaduta in Francia ai giornalisti Daria Lucca de "Il Manifesto", Andrea Purgatori de "Il Corriere della Sera", Bruno Ruggero de "Il Giorno", Aperiò Bella de "Il

Messaggero” ed all’avvocato Romeo Ferrucci, difensore di parte civile nel procedimento penale di Ustica. La giornalista pertanto informò degli ulteriori sviluppi il condirettore Antonangelo Pinna e quindi anche questi prese contatto con il Sinigaglia, con il quale si incontrò due o tre volte sempre con la promessa che ad ogni successivo incontro sarebbe stato consegnato il materiale documentale concernente la vicenda di Ustica. Nel corso di questi incontri Sinigaglia si diceva certo che i documenti trasmessi per posta erano stati occultati da Cantore e Ottolenghi e che comunque egli avrebbe tentato di ottenerne una copia. Pinna riferisce anche sui pestaggi subiti da Sinigaglia. Così egli racconta la vicenda: “Fui chiamato per telefono in piena notte, tra le 3 e le 4, dallo stesso Sinigaglia, che chiedeva aiuto, giacchè a suo dire sarebbe stato picchiato e si sarebbe trovato sanguinante nella cabina da cui chiamava. Lo raggiunsi immediatamente. Andai da solo. Non ricordo il nome della piazza, ma era di sicuro nei pressi di piazzale Brescia. Qui effettivamente lo trovai letteralmente coperto di sangue. Era ferito al capo ed aveva il naso spaccato. Egli mi disse che era stato aggredito da più persone, che gli avevano anche sparato dei colpi di arma da fuoco. L’ho messo sulla mia autovettura e mentre mi dirigevo verso il Pronto Soccorso Fatebenefratelli, abbiamo incrociato una pattuglia dei Carabinieri. L’ho consegnato ai militari e loro lo hanno portato a quello stesso pronto soccorso. Li ho seguiti sino all’ospedale e poi ho fatto ritorno a casa. Alle 6 circa Sinigaglia mi ha richiamato a casa. Chiamava da via Moscova. L’ho raggiunto lì e l’ho incontrato all’ingresso della caserma. L’ho accompagnato sino alla stazione e qui l’ho lasciato senza accertare se e per dove partisse. Durante il viaggio mi ha detto di aver narrato la storia di Ustica ad un ufficiale di nome Roberto. Io ho individuato questo ufficiale, che è il tenente Zuliani. Costui mi ha confermato di aver interrogato il Sinigaglia ed ha aggiunto che avrebbe inviato la verbalizzazione al giudice Bucarelli. L’ufficiale mi disse “non le scrivete mica queste cose” e “speriamo che non le scriva nessuno”. Zuliani mi ha confermato che il Sinigaglia presentava un foro da proiettile alla spalla” (v. esame Pinna Antonangelo, GI 10.09.90).

Sinigaglia dopo aver subito il pestaggio e prima di aver telefonato a Pinna si era messo in contatto con la Oldrini. È proprio quest’ultima a suggerirgli di chiamare il Pinna. Così la Oldrini ricostruisce la vicenda: “La notte tra il 21 e il 22 maggio intorno all’una ho ricevuto a casa mia una telefonata di Sinigaglia, che mi diceva che lo avevano massacrato e che stava morendo in una cabina telefonica. Io gli ho detto di chiamare Pinna e so che costui è intervenuto sul luogo. L’indomani io e Pinna siamo andati a via Moscova, ove abbiamo parlato con il tenente Roberto Zuliani. Commentando l’accaduto, riferii la vicenda del brigadiere e sentii parlare

Pinna e Zuliani di una ferita di arma da fuoco alla spalla sinistra. Ricordo che Zuliani parlava del calibro. Se non ricordo male Pinna diceva che Sinigaglia gli aveva riferito che si trattava di un calibro 22 e Zuliani rispondeva con un'altra cifra accompagnata dalla parola magnum. Mi è stato letto dal vice-questore Carluccio il referto relativo alle lesioni di Sinigaglia e non vi apparivano riferimenti a ferite da arma da fuoco. Questo accadeva venerdì sera ultimo scorso. Lo stesso giorno che abbiamo incontrato Zuliani abbiamo, io e Pinna, telefonato a Bucarelli, dicendogli che eravamo in contatto con una persona che sosteneva di avere la verità su Ustica, chiedendogli se voleva sapere quello che sapevamo. Il giudice ci disse che non gli interessava parlare con noi, ma di mandargli direttamente la persona. Non so se è stato interrogato da Bucarelli. Sinigaglia sosteneva di essersi incontrato con il giudice due volte. Ho tentato, secondo gli accordi, due o tre volte di contattare Zuliani per dargli notizie più dettagliate, ma egli, dopo aver più volte rinviato gli appuntamenti, mi ha detto che il caso non interessava più, essendo il Sinigaglia un millantatore e un piccolo truffatore” (v. esame Oldrini Francesca, GI 10.09.90).

In un successivo esame il Pinna assumeva di essere stato contattato telefonicamente, verso le ore 20.00 del 4.11.90, dal Sinigaglia che gli disse di essere stato nuovamente picchiato presso la stazione Centrale di Milano, aggiungendo la preghiera di raggiungerlo; il redattore riferì che in quella circostanza il Sinigaglia sosteneva di essere stato aggredito da tre o quattro persone di cui una armata di coltello, e che la Polizia intervenuta, invece di inseguire i suoi aggressori, lo aveva trattenuto in stato di fermo. Il Pinna dal pronto soccorso dell'ospedale Fatebenefratelli, dove aveva accompagnato il Sinigaglia, chiamò direttamente il Tenente Zuliani che inviò sul posto una pattuglia che, a sua volta, invitava il ferito a sporgere denuncia. Successivamente tra il 6 e l'8 di novembre, il Pinna ricevette una telefonata dalla Oldrini che gli riferiva che Sinigaglia era stato nuovamente percosso, questa volta in piazza Aspromonte. Anche questa volta il Pinna contattava nuovamente il tenente Zuliani, che gli assicurò che avrebbe inviato del personale (v. esame Pinna Antonangelo, GI 20.11.90).

Pinna così racconta la versione che Sinigaglia aveva dato sull'abbattimento del DC9 Itavia: “Su Ustica aveva diviso la cosiddetta operazione in tre fasi. Nella prima definita “Tobruk 1”, era previsto l'invio di armi alle forze anti Gheddafi - principalmente si trattava di ufficiali antiregime di stanza a Tobruk - attraverso pescherecci siciliani. In questa fase egli avrebbe tenuto collegamenti attraverso una radio di Mazara del Vallo, che aveva nome Mazara International o simile. Erano messaggi in codice che partivano dopo le ore 24.00. La seconda fase, definita “Eagles run to run”, prevedeva in primo luogo l'abbattimento dell'aereo di

Gheddafi - specificando di non essere stato all'epoca a conoscenza di chi dovesse essere a bordo dell'aereo, se Gheddafi o Jalloud. In secondo luogo il trasferimento di una task force addestrata all'occupazione di un aeroporto, task force che comprendeva una quindicina di piloti, che avrebbero dovuto riportare in Francia altrettanti Mirage, venduti da questo Paese alla Libia. In contemporanea con la "Eagles run to run" in Libia doveva "partire" l'insurrezione. La terza fase, definita "Tobruk 2", sarebbe stata varata dopo il fallimento della "Eagles run to run". La Tobruk 2 finì, com'è noto, con un bagno di sangue. Secondo Sinigaglia nella "Eagles run to run" il comando dell'operazione era misto, franco-inglese-statunitense-tedesco-italiano. Il comando aveva sede a Decimomannu. Gli italiani avrebbero dovuto contribuire con il trasporto della task-force, a mezzo "sparvieri", dalla Corsica fino ai sommergibili che erano già in navigazione nel Sud-Tirreno. I sommergibili erano tre francesi, uno inglese e un altro statunitense, che precedeva i quattro di circa 80 miglia ed aveva funzione di "electronic jamming". L'aereo della personalità doveva essere abbattuto da un MiG libico, pilotato da un ufficiale ribelle. Questo MiG però non riuscì ad intercettare l'obiettivo e fu costretto per fine autonomia a rientrare alla base. Si sarebbero allora alzati dei Mirage dalla Foch. I Mirage avrebbero sparato contro due aerei sopraggiunti in zona, provenienti uno dalla Libia, un MiG forse 21, e l'altro, uno Yak 36, proveniente dalla portaerei sovietica Kiev, che si trovava nel golfo della Sirte. Sempre secondo il Sinigaglia il missile che colpì il DC9 sarebbe stato sparato da uno dei sommergibili francesi, che era dotato di una piccola rampa per missili antiaerei. Il DC9 colpito sarebbe ammarato e quindi sarebbe stato affondato con cariche applicate da sommozzatori inglesi, provenienti dal sommergibile inglese. Ricorda che Sinigaglia riferì anche i nomi dei diversi sommergibili. "Nimrod avrebbe fatto da rilancio degli ordini da Decimomannu alle forze operative. Gli "sparvieri" avevano incarico di impedire che passeggeri lasciassero l'aereo (v. esame Pinna Antonangelo, GI 10.09.90).

In un incontro con i giornalisti, avvenuto nel marzo del 90, il Sinigaglia riferiva che il DC9 Itavia era stato affondato da sommozzatori inglesi sbarcati da un sommergibile, dopo essere ammarato e rimasto in galleggiamento. Accusava il deputato Falco Accame di aver organizzato un pattugliamento finalizzato ad impedire il recupero dei passeggeri e dell'equipaggio. In un ulteriore incontro riferiva di operare per conto di quella parte dei Servizi Segreti francesi che si riproponevano di utilizzare il disvelamento della verità su Ustica per danneggiare la figura di Giscard D'Estaing, all'epoca dei fatti Presidente della Francia; sosteneva che tutta l'operazione finalizzata a far emergere la verità su Ustica era coordinata da

Alessandro De Marenches e che al Comando delle Forze italiane a Decimomannu, nell'operazione "Eagles run to run" vi era il generale Pisano, che aveva assunto il servizio in quella base il 25.06.80; riferiva altresì che l'operazione denominata Tobruk 2, nel corso della quale i ribelli furono massacrati, venne interrotta per l'afflusso in Sicilia di Forze dell'Ordine e della Protezione Civile, causato da eventi sismici (v. esame Oldrini Francesca, GI 10.09.90).

1.7. Gli accertamenti sul capitano Puppo.

Emergeva che Giovanni Battista Puppo, all'epoca dell'incidente di Ustica, rivestiva il grado di capitano ed era comandante della Compagnia CC. di Crema. Aveva perso la vita in data 09.07.81 a Melzo (MI) in seguito ad un incidente stradale a bordo della sua autovettura. Erroneamente l'ufficiale aveva imboccato un sottopassaggio pedonale sottostante la linea ferroviaria. Dal rapporto dei Carabinieri si legge che l'evento doveva, con molta probabilità, "imputarsi ad un errore del conduttore che, non conoscendo molto bene il centro abitato di Melzo, aveva scambiato il viale da lui percorso per altro viale, parallelo al primo, pure munito di sottopassaggio - ma accessibile agli autoveicoli - e con numerose altre analogie architettoniche ed urbanistiche (tale impressione è stata perfettamente verificata nel corso di specifici sopralluoghi in ore notturne)". Il rapporto continua rilevando che il conduttore accortosi dell'errore ha tentato una frenata - sul terreno vi erano tracce visibili del tentativo - insufficiente ad arrestare il velivolo. L'autovettura pertanto, proseguendo la corsa e staccandosi letteralmente dal suolo colpiva con il parabrezza l'arcata in cemento armato sovrastante l'imboccatura del sottopasso, subendo lo schiacciamento del tetto e ricadendo di "muso" nel vuoto sottostante, al termine delle rampe di scale. L'autopsia eseguita sul cadavere del capitano Puppo portava a stabilire che il decesso era avvenuto a causa delle ferite riportate alla testa. L'autovettura esaminata non presentava manomissioni o imperfezioni all'impianto di frenatura e agli altri organi meccanici (v. rapporto Reparto Operativo CC. datato 07.09.90 e relativi allegati).

La circostanza riferita da Sinigaglia sulle indagini che l'ufficiale avrebbe condotto sulla vicenda di Ustica prima della morte non hanno trovato tuttavia alcuna conferma. Il maggiore Lodovico Triscari, Comandante della Compagnia di Cassano d'Adda, collega di Puppo, e firmatario del rapporto di cui sopra, riferiva che costui all'epoca

dell'incidente che gli costò la vita, si stava occupando di rapine e furti di opere d'arte compiute nella zona Est di Milano, aggiungendo di non essere al corrente se questi avesse tra le sue fonti un legionario francese o se si fosse occupato del caso Ustica. Descriveva il capitano Puppo come un ottimo investigatore, che dedicava tutto il suo tempo alle indagini (v. esame Triscari Lodovico, GI 10.09.90).

Sinigaglia, sempre con riferimento al capitano Puppo, aveva riferito alla Oldrini, nel corso della conversazione registrata, che tale "colonnello Rossi" era il referente del capitano Puppo. L'annotazione di tale nome si rileva anche nelle note che il tenente Zuliani aveva stilato all'atto della conversazione informale con il Sinigaglia. A precisa domanda il Sinigaglia riferiva che questi era una persona gravitante nell'area dei Servizi. Tra l'altro dall'esame del fascicolo personale del capitano Puppo veniva rilevato che questi aveva fatto domanda di ingresso al S.I.S.DE e che tale istanza era stata rigettata dal Direttore pro-tempore, generale Grassini. Si rilevava inoltre che proponente del Puppo al S.I.S.DE era stato tale "Rossi". Gli accertamenti esperiti sul conto del "Rossi" hanno portato ad individuarlo nel colonnello Pietro Rossi, Capo Centro del S.I.S.DE di Milano dal 78 al settembre dell'80. Questi ha dichiarato di aver conosciuto il capitano Puppo, ma che lo stesso non era mai stato alle sue dipendenze. Ha precisato di non aver mai conosciuto Sinigaglia. Relativamente al mancato arruolamento al S.I.S.DE non ha saputo fornire notizie (v.esame Rossi Pietro, GI 23.05.91).

1.8. Gli accertamenti in Sicilia.

Sinigaglia aveva anche dichiarato di essere stato inviato per conto della Legione Straniera in Sicilia per pianificare, attraverso contatti in loco con persone che erano a conoscenza della sua missione, l'invio di armi ai controrivoluzionari libici. A tal fine nel 1980 si stabilì a Petrosino e nel 1981 a Mazara del Vallo. Da qui utilizzò la sede dell'emittente locale Radio Mazara International per trasmettere messaggi ai rivoltosi. La radio era di proprietà di Emilio Patrì, primo suo contatto, mentre delle forniture di armi si sarebbe occupato Giuseppe Ferro attraverso un motopeschereccio, l'"Elisabetta C". Un ulteriore contatto passava attraverso con il Presidente della Associazione ex legionari della Legione Straniera con sede a Trapani, vicenda cui si farà riferimento nel capitolo dedicato alla Francia.

Dagli accertamenti disposti in territorio mazarese è emerso che effettivamente il Sinigaglia era stato in quei luoghi nel 1981. Ha trovato anche conferma la sua presenza in seno alla emittente radiofonica “Radio Mazara International”. La Rosa Antonio, speaker di Radio Mazara International, ha dichiarato di aver conosciuto Sinigaglia nel 1981 su presentazione di Emilio Patrì, proprietario della emittente radiofonica. Questi gli disse che da quel giorno il Sinigaglia avrebbe assunto la direzione dell'emittente. Aggiungeva di aver fatto comunque notare al Patrì dopo circa un mese, che il Sinigaglia non era persona affatto indicata a svolgere il compito di direttore in quanto mancava sia di esperienze che di cognizioni tecniche. Il Patrì tuttavia lo rassicurò affermando che il Sinigaglia gli era stato presentato da un Carabiniere. Ricordava che il Sinigaglia a seguito dell'evento sismico di quell'anno richiese ed ottenne una tenda che piazzò nello spazio antistante il distributore Agip, al fine di continuare le trasmissioni. Riferiva inoltre che Sinigaglia durante il suo soggiorno contrasse debiti con i negozianti di Mazara, tra i quali anche il titolare del distributore dell'Agip, Giuseppe Ferro. Quest'ultimo era in buoni rapporti con il Patrì (v. esami La Rosa Antonio, PG 02.11.90 e GI 22.11.90).

Altra persona sempre interna alla Radio Mazara International che riferiva altri particolari sul soggiorno di Sinigaglia a Mazara è Pandolfo Salvatore. Questi ha riferito di essere stato in ottimi rapporti con il Sinigaglia almeno fino a quando non lo accompagnò a Palermo, città nella quale si fermarono per circa tre giorni dormendo in un albergo. Fu proprio in questa occasione che con una scusa il Sinigaglia lo allontanò da Palermo per poi sparire lasciando l'albergo senza aver pagato il conto. Il Pandolfo ricordava che Sinigaglia gli disse di essere un colonnello dei Carabinieri in missione a Mazara del Vallo per indagini sui traffici di droga ed era accompagnato da un capitano. Pandolfo precisava che Ferro era conosciuto sia da Sinigaglia che da Patrì (v. esame Pandolfo Salvatore, PG 08.11.90 e GI 22.11.90).

Anche Giacalone Nicolò altro mazarese che frequentava la radio e che in seguito l'aveva rilevata dal Patrì ha ricordato la persona del Sinigaglia come “il milanese”, ma con il quale non ha intrattenuto nessun rapporto (v. esame Giacalone Nicolò, GI 22.11.90).

Accertata la presenza di Sinigaglia a Mazara si è pertanto proceduto a sentire il proprietario di quella radio Patrì Emilio. Questi - va subito premesso - è risultato effettivamente in contatto con il mondo arabo. Contatti che lo stesso faceva risalire agli anni 80 periodo in cui il suocero, Saporito Marco, era stato fermato in Tunisia in quanto sospettato di spionaggio e traffico di armi. A dire del Patrì i sospetti sul suocero erano

scaturiti a causa dei numerosi visti d'ingresso in Libia che apparivano sul suo passaporto; svolgeva attività d'intermediazione con i paesi arabi. Quanto al Sinigaglia che ricordava con il nome di battesimo "Guglielmo", escludeva di averlo introdotto egli stesso nella direzione dell'emittente radio. Negava di aver detto a La Rosa che il Sinigaglia avrebbe diretto la radio. Riguardo alle assicurazioni che avrebbe dato a La Rosa, sul Sinigaglia come persona presentatagli dai Carabinieri, affermava che "allo stato non so dire né sì, né no. Può darsi che il La Rosa ricordi meglio di me" (v. esame Patrì Emilio, GI 08.11.90).

Si provvedeva pertanto ad eseguire perquisizione presso la sede della stazione radio, all'esito della quale venivano sequestrate 21 bobine di registrazione. Bobine da cui non sono emerse registrazioni nè in lingua araba né in lingua francese.

Va rilevato, che dopo le prime "rivelazioni" di Sinigaglia ai giornalisti di Panorama, Oldrini e Cantore si erano messi in contatto con Emilio Patrì. La prima ha dichiarato di averlo contattato su invito di Sinigaglia. Cosa che in effetti fece. Patrì gli rispose "allarmatissimo e terrorizzato della possibilità che io in quanto giornalista potessi parlare di quella vicenda. Gli ho fatto delle domande ma lui non mi ha dato alcuna risposta. Mi ha invitato a richiamarlo dovendo chiedere informazioni a quelli che al tempo lavoravano alla radio. L'ho richiamato più volte nei giorni successivi, ma egli non si è fatto mai trovare" (v. esame Oldrini Francesca, GI 10.09.90).

Massimo Cantore riferiva nel primo esame testimoniale che cercò effettivamente di contattare il Patrì. Questi appena sentì il nome di Sinigaglia chiuse subito il telefono. Affermava che, nonostante il comportamento del Patrì gli fosse sembrato strano, non ritenne opportuno approfondire la vicenda (v. esame Cantore Romano, GI 13.09.90).

Di diverso avviso invece il giornalista Pinna che invece ha riferito di aver appreso da Cantore che questi aveva invece ascoltato le bobine di Radio Mazara International e che aveva sentito voci in arabo ed in francese e che gli avevano chiesto cifre esorbitanti per ottenerle e che a tal fine egli si era recato a Mazara del Vallo (v. esami Pinna Antonangelo, GI 20.11.90 e 31.12.90).

Anche l'Oldrini riferisce sulle bobine: "poco prima che Cantore andasse via da Panorama - cioè del 1989 - costui mi chiese il nome e l'indirizzo di "quello di Mazara del Vallo", di colui cioè che aveva la Radio Mazara International. Dopo quel giorno invitandolo in redazione gli ho chiesto come era andata ed egli mi ha risposto che c'erano delle "pizze", che avevano sentito registrate in francese ed in arabo e che Patrì gli aveva

chiesto una cifra nell'ordine di milioni" (v. esame Oldrini Francesca, GI 13.12.90).

Sentito nuovamente, Cantore aggiunge particolari sugli accertamenti disposti a Mazara del Vallo. Afferma di aver chiesto al suo interlocutore se conoscesse Sinigaglia e se questi gli avesse riferito di essere della Legione Straniera e della sua missione a Mazara. Il suo interlocutore, "Patrì", rispose affermativamente sulla missione. Cantore esclude tuttavia di aver incontrato di persona Patrì e di aver ascoltato le bobine. Per quanto riguarda il viaggio in Sicilia risponde che "è probabile che io abbia ufficialmente dichiarato al giornale che andavo in missione in Sicilia e che abbia pertanto anche prenotato un viaggio verso questa regione, ma che poi me ne sia andato altrove per motivi privati" (v. esame Cantore Romano, GI 20.11.90).

Patrì, sui contatti dei giornalisti di Panorama, ha dichiarato di non ricordare di essere stato chiamato e di non aver mai offerto in vendita bobine di Radio Mazara International così come di non aver mai ricevuto richieste di queste bobine. Solo dopo aver preso atto delle dichiarazioni della Oldrini, ha dichiarato di ricordare il colloquio, ma ha precisato di non aver dato mostra di essere spaventato. Ha escluso infine di aver parlato con Cantore e di avergli chiuso il telefono in faccia. (v. esame Patrì Emilio, GI 08.11.90).

Come già si è detto altra vicenda di cui ha parlato Sinigaglia è quella relativa al ruolo che il Ferro avrebbe avuto nell'operazione Tobruk 2. Questi, consapevole della missione di Sinigaglia, si sarebbe adoperato mediante i pescherecci mazaresi ed in particolare con l'Elisabetta C., a trasportare le armi a coloro che preparavano l'insurrezione contro il regime ad un appuntamento nel Mediterraneo. Ferro come contropartita avrebbe ottenuto un distributore Agip e l'aiuto per l'elezione del figlio nella lista del PRI. Gli accertamenti di PG disposti su Ferro hanno consentito di accertare che le indagini sul suo omicidio erano state compiute dal commissariato di PS di Mazara unitamente all'Arma dei Carabinieri. Il delitto era stato consumato la sera del 21.02.83, all'interno dell'ascensore dell'abitazione del Ferro trovato fermo al 5° piano. Non è risultato che il Ferro fosse proprietario del moto peschereccio "Elisabetta C.". In tal senso si è anche espresso il figlio Ferro Girolamo, che sin da ragazzo collaborava con il padre nella conduzione dell'attività commerciale. Il Ferro era titolare di un distributore Agip sito in Mazara del Vallo, nonché della Ferro Trasporti S.r.l., ed era anche socio della "Conserviera Sud". Il procedimento relativo a questo omicidio fu archiviato dal GI presso il tribunale di Marsala con le seguenti sentenze: 07.06.88 - sentenza parziale

di non doversi procedere nei confronti di Ferro Angela per insufficienza di prove; 06.10.88 - non doversi procedere contro ignoti e contro Jabeur Anouar per non aver commesso il fatto (v. rapporto Digos Trapani del 14.09.90).

Va tuttavia rilevato che dalla consultazione del fascicolo processuale relativo al suo omicidio è emerso invece che egli era stato socio di maggioranza della “Conserviera Sud S.r.l.”, il cui oggetto sociale era l’industria, il commercio, l’importazione e l’esportazione di prodotti ittici.

Come si è detto il suocero di Patrì, Marco Saporito, anch’esso deceduto, era stato arrestato a Tunisi nel giugno dell’80 per sospetta attività di intelligence con il Servizio libico. Negli atti del Centro CS del S.I.S.MI di Palermo si legge che Saporito era stato arrestato a Tunisi unitamente al cittadino tunisino Mohamed Abdallah Ayari in quanto si era accertato che dovesse localizzare - per conto dei servizi libici dai quali era stato contattato in Italia - il dissidente libico Omar Mehichi. Nel corso della perquisizione operata da quelle autorità nei suoi confronti veniva accertato che il Sinigaglia si era recato più volte in Libia e custodiva nella sua borsa le foto di Omar Mehichi, il cui nome risultava scritto nella sua agenda in codice. Le autorità tunisine riuscirono a stabilire che Saporito era stato incaricato da tre membri del Servizio Speciale libico dimoranti ed operanti in Italia, di localizzare l’Omar Mehichi prima in Italia e poi in Tunisia (v. nota informativa del Servizio Informazioni “SIA” in allegato alla missiva della 1^a Divisione del 1 luglio del 1980 in provvedimento d’acquisizione S.I.S.MI di Palermo del 17.11.90).

Conferma dell’incarico ricevuto la fornisce Saporito al rientro dalla Tunisia al comandante della Compagnia dei Carabinieri di Marsala. Saporito a quell’ufficiale riferiva che si sarebbe recato espressamente in Tunisia per tentare di rintracciare il dissidente Omar Mehichi ricercato dalle autorità di Tripoli. Tale incarico egli avrebbe ricevuto dal Servizio libico con cui da tempo era entrato in contatto; in Tunisia si era recato unitamente al cittadino tunisino Mohamed Abdallah cointeressato nella missione dai committenti libici; avrebbe ricevuto, al termine della missione, se positiva, un compenso di lire 100.000.000. Il traffico di armi in svolgimento tra Oto-Melara e la Libia, passava per Mazara del Vallo ed era diretto da Maher Kalil. Viveva costantemente preoccupato per il timore che killer libici potessero ucciderlo per il sospetto che egli si lasciasse andare a confidenze con la polizia italiana (v. atto 13 pratica Saporito in provvedimento di esibizione del Centro CS di Palermo).

1.9. Gli accertamenti sul Sinigaglia del Centro CS del S.I.S.MI di Milano.

Come si è fatto cenno l'allora tenente Zuliani, nonostante avesse dato poco credito alle rilevazioni di Sinigaglia, non mancò di riferire le notizie fornite dal predetto al Centro CS del S.I.S.MI di Milano. E il Centro in effetti si attivò. Il direttore del Centro Giorgio Parisi riferiva che nel maggio 89, su invito di un ufficiale dell'Arma dei CC. di Milano, aveva inviato presso l'Arma il capitano Castaldo ed un sottufficiale del Centro. Questi al loro rientro stilarono una relazione. Quindi trasmetteva un rapporto alla Direzione Centrale (v. esame Parisi Giorgio, GI 12.09.90). L'ufficiale dichiarava, inoltre, di aver disposto accertamenti sui numeri telefonici dei Servizi francesi che risultarono relativi al Consolato di Francia ed ad un imprenditore farmaceutico. Relativamente al soggiorno a Cagliari che risultava da un'informativa del Centro CS del S.I.S.MI di Cagliari nei primi di luglio del 1980 dichiarava di non aver disposto alcun accertamento. Ciò appare alquanto singolare in quanto il soggiorno di Sinigaglia a Cagliari è ad appena otto giorni dalla strage. E pertanto tale circostanza avrebbe dovuto destare l'attenzione dei funzionari di quel Centro di Cagliari.

Proprio da quell'informativa originata dal Centro CS di Cagliari emergeva che il Sinigaglia aveva soggiornato dal 5 al 10 luglio del 1980 presso l'Hotel "Moderno" di Cagliari, spendendo nel corso di una giornata una somma considerevole senza apparente giustificazione; vi veniva inoltre riportato che questi riceveva di "continuo" somme di denaro da Milano a mezzo vaglia. Il Centro CS di Milano all'esito degli accertamenti svolti trasmetteva un'informativa, nella quale oltre ai dati anagrafici del Sinigaglia si leggeva la seguente considerazione: "vive di espedienti ed è solito spostarsi nel territorio nazionale per attività truffaldine".

Sempre il Centro CS di Milano aveva compiuto accertamenti sulle telefonate che il Sinigaglia aveva fatto e ricevuto. E proprio una di queste risultava a un'industria farmaceutica. Ma neanche questa volta i funzionari del S.I.S.MI di Milano hanno dedotto collegamenti con il fatto che uno dei numeri forniti da Sinigaglia al tenente Zuliani risultasse intestato a cittadino francese impiegato proprio nel ramo farmaceutico. Parisi non sapeva neanche spiegare per quali motivi gli accertamenti disposti sull'indirizzo di Corso Venezia, 42 - supposta sede del servizio francese - fossero invece stati svolti sul civico 46 (v. esame Parisi Giorgio, GI 12.09.90).

Dalla acquisizione al Centro CS di Milano della documentazione relativa al Sinigaglia, è stato così possibile accertare che nell'informativa

trasmessa alla Direzione sul conto di Sinigaglia erano stati omessi il numero dei giornalisti ai quali Sinigaglia aveva riferito la vicenda, cioè quattro e non due come invece si scriveva nell'informativa, e gli indirizzi di Milano dei servizi informativi francesi. In altre parole l'informativa veniva redatta in modo tale da rendere le informazioni ricevute poco credibili. In ragione di ciò il 20 maggio 91 nei confronti del Capo Centro di Milano, Parisi, veniva emessa comunicazione giudiziaria, per il reato di falsità ideologica di cui all'art.479. Interrogato riconduceva l'invio dell'informativa soltanto a mera notizia finalizzata soprattutto a prevenire eventuali richieste del CESIS alla registrazione del Sinigaglia nella categoria dei "venditori di fumo". Sui motivi della sciattezza degli accertamenti compiuti affermava che se Sinigaglia si fosse rivolto direttamente al Centro, gli accertamenti sarebbero stati di certo più approfonditi. Sulle altre contestazioni si rinvia alla relativa posizione.

La 1^a Divisione dal canto suo si attivò per avere notizie sul Sinigaglia soltanto a seguito dell'articolo pubblicato dal Messaggero. Di cui s'è detto. Dagli accertamenti effettuati era stato così possibile accertare che quegli si era arruolato nella Legione Straniera il 5.11.75 con il nome di Sinotto (aut Giroto) Giulio, nr di matricola 155666, per poi disertare l'8.08.76 dal IV Reggimento della Legione Straniera di stanza a Castelnaudary. E che in seguito era stato condannato per diserzione alla pena di otto mesi, e successivamente amnistiata il 4.08.81. (v. provvedimento di esibizione al S.I.S.MI in data 11.09.90).

1.10. I motivi del soggiorno di Sinigaglia a Cagliari.

Escusso in merito, il Sinigaglia asseriva che la somma pervenuta a mezzo vaglia a Cagliari era il prestito di un suo amico, Franco Pettinato, titolare della ditta "Metalcesoiature" con sede a San Donato Milanese. Quella somma sarebbe dovuta servire per un dono a un bambino sardo, che, pur portando il suo nome, non era suo figlio; successivamente però egli non aveva avuto il coraggio di incontrare il bambino per consegnargli il dono, ed aveva perciò restituito la somma al Pettinato; aggiungeva inoltre di non aver particolari motivi per recarsi a Cagliari, se non quello di estraniarsi dalla realtà in cui viveva, collocando inoltre la vicenda del prestito in un tempo precedente il 1980; spiegava comunque che era solito spendere anche centomila lire al giorno, in quanto la Legione lo retribuiva con circa cinque milioni al mese. Poiché dagli accertamenti disposti dal Centro S.I.S.MI di Milano era emerso che Sinigaglia aveva telefonato da Cagliari

alla ditta farmaceutica Recordati, negava di essere stato in quel periodo a Cagliari e di intrattenere rapporti con ditte farmaceutiche (v. esame Sinigaglia Guglielmo, GI 02.11.90). Le dichiarazioni in merito al soggiorno a Cagliari, alla ricezione dei vaglia e alla conoscenza di ditte farmaceutiche venivano invece stravolte in un successivo esame verbale, nel corso del quale il Sinigaglia riferiva di aver svolto un secondo soggiorno a Cagliari, per conto della Legione nei primi di luglio del 1980, con il compito di “portare via alcuni uomini che erano in Sardegna, affinché non potessero essere interrogati”. Di questo gruppo, due gli espressero il desiderio di disertare e pertanto fornì loro del denaro, chiesto in prestito al Pettinati, per il tramite del segretario di quest’ultimo, Fileri Cosimo. Aggiungeva anche di aver telefonato alla Recordati allo scopo di contattare la signora Adriana Consoli (Russolo), amante di Buccheri Giuseppe, uomo al soldo della Legione, ucciso nel periodo 1979-1980 ufficialmente per ragioni legate al traffico di stupefacenti. L’interesse del Sinigaglia per il Buccheri era dettato dalla necessità di acquisire un plico contenente documenti della Legione nella disponibilità di Buccheri (v. esame Sinigaglia Guglielmo, GI 03.11.90).

Dopo le citate dichiarazioni, si procedeva all’acquisizione di documentazione presso la ditta Metalcesoiature di San Donato Milanese, sulla presunta spedizione di vaglia postali al Sinigaglia, (v. sequestro del 13.12.90) accertando che la ditta rimborsò al Sinigaglia le sole spese del viaggio e del soggiorno a Cagliari per il periodo 20-24 giugno 1980. Convocato il Pettinati, che dal 1979 al 1984 è stato dirigente responsabile di quella ditta, questi riferiva di ricordare il Sinigaglia come operaio dipendente con le mansioni di cesoiatore, presumibilmente assunto nel 1979 e licenziato nel settembre-ottobre del 1980 per le sue innumerevoli assenze ingiustificate; inoltre ricordava che il viaggio in Sardegna del Sinigaglia era stato effettuato per conto della ditta, ricordando inoltre che il Sinigaglia asseriva di essersi recato in Sardegna per prendere il figlio per l’esecuzione di un’operazione, dicendosi certo di non aver inviato vaglia al legionario (v. esame Pettinati Francesco, GI 14.12.90).

Escussa anche Adriana Russolo, costei dichiarava che nel periodo giugno-ottobre 80 era stata, dopo essere stata abbandonata dal marito, la compagna del Sinigaglia conosciuto tramite una sua amica, impiegata presso la ditta Metalcesoiature di San Donato Milanese, ove lavorava anche il Sinigaglia; confermava di aver conosciuto il Buccheri, che aveva frequentato per circa quattro anni fino al 66, e con il quale aveva intrattenuto, anche dopo la relazione, sporadici contatti fino al suo decesso nel giugno del 1980; ricordava inoltre che il Sinigaglia aveva effettuato un

viaggio, quasi sicuramente nel giugno del 1980, in Sardegna (v. esame Russolo Adriana, GI 13.12.90).

Pur non essendo chiari i motivi del soggiorno di Sinigaglia a Cagliari né chi lo abbia sovvenzionato è comunque certo che egli condusse un tenore di vita superiore alle proprie possibilità, e che su tali circostanze non sono state compiute sufficienti indagini.

1.11. Le dichiarazioni di Sinigaglia.

Il 30 ottobre 90 veniva raccolta la testimonianza di Sinigaglia. Questi affermava di essere entrato nella Legione Straniera nel 72 con il nome di Sinotto Giulio, nato a Napoli nel 52. Ricevette la matricola 155666 e il nome di copertura di "Licaone"; fu addestrato a Cortè e a la Cittadelle in Corsica. Qui rimase per circa due anni; nell'autunno del 74 partecipò al cd. battesimo del fuoco, in missione a Gibuti per la repressione di una rivolta popolare per l'indipendenza dalla Francia; a seguito di questa missione venne nominato "adjutant" e quindi dopo sei mesi "aspirant" che è il primo grado della carriera di ufficiali. Venne inviato in diverse altre missioni in territori delle ex colonie; ricordava il Ciad, l'Angola, le isole Comore, Tahiti e la Guyana. Precisava di aver disertato nel 1987 - dopo un primo tentativo andato male mentre si trovava in Libano - ad Aubagne. A contestazione che dagli accertamenti svolti la sua diserzione risultava prima di quella data, tant'è che colpito da due "fichiers de recherche" emesse in data antecedente al 1981, il 5.09.81 risultava amnistiato, rispondeva che "tutta la situazione era stata retrodatata per consentire l'applicazione della amnistia" (v. esame Sinigaglia Guglielmo, GI 30.10.90).

Sentito nuovamente il giorno successivo, iniziava ad illustrare le vicende in cui sarebbe rimasto coinvolto il DC9 dell'Itavia. Asseriva, che intorno alle 18 era decollato dalla base di Calvi a bordo di un Nimrod che si diresse verso Cagliari e s'era poi messo ad orbitare "a metà strada" tra la costa meridionale della Sardegna e la costa settentrionale della Tunisia. Altri due Nimrod volavano rispettivamente uno al largo del Golfo della Sirte, l'altro al largo delle coste turche. Quest'ultimo aveva il compito di tenere sotto il proprio raggio di controllo la portaerei sovietica "Kiev". Il Nimrod sul quale si trovava a bordo era inglese. La missione da compiere, secondo la versione del Sinigaglia, consisteva nel coordinamento di una operazione di abbattimento di un velivolo libico con a bordo un importante personaggio del regime libico, a mezzo di un MiG della stessa nazionalità ma pilotato da un oppositore del regime instaurato dal leader Gheddafi. Era stata anche considerata la eventualità che, in caso di mancata intercettazione da parte del MiG, sarebbero decollati altri caccia dalla

portaerei francese Foch. Se il velivolo libico fosse stato abbattuto, il Sinigaglia con altri componenti dell'equipaggio francese sarebbe sbarcato a Decimomannu, per poi reimbarcarsi nuovamente grazie ad elicotteri a bordo di sottomarini francesi, insieme con diciotto piloti di aviogetti; scopo di questa seconda parte della missione era il recupero di quindici Mirage ceduti dalla Francia alla Libia, sfruttando i disordini che si sarebbero innescati nel Paese nordafricano per effetto dell'abbattimento del velivolo libico che portava a bordo la personalità. La missione non si svolse però secondo i piani e nel momento in cui il Nimrod con a bordo il Sinigaglia si sganciò dalla zona operazioni, alle ore 21.15 circa, ricevette un messaggio di cui ricordava esattamente il testo "On a echoppé un avion civil; nouvel destination Calvi". Al momento dell'atterraggio, alle ore 22.00 circa, fu separato dai soldati inglesi ed inviato la mattina dopo alla base di Aubagne, per essere nuovamente trasferito alla base di Murroa. Il 28 o 29 giugno apprendeva dal quotidiano "Le Figaro" della caduta di un aereo civile italiano nel mar Tirreno. In seguito, nel febbraio dell'81, venne dato avvio alla operazione Tobruk 2, in cui egli avrebbe dovuto contattare due persone, definite "contatti della Legione", e cioè Giuseppe Ferro e Emilio Patrì allo scopo di essere accreditato per gestire radio Mazara International, emittente privata dalla quale, ad orari prestabiliti, avrebbe dovuto inviare dei messaggi registrati in lingua araba e francese ai dissidenti libici, messaggi registrati su bobine magnetiche che giungevano direttamente dalla Francia. Affermava che sia il Patrì che il Ferro erano a conoscenza della sua missione. Riferiva inoltre che nel 1980, su ordine del Comando Generale della Legione si era recato a Trapani per consentire di tenere i contatti fra quest'ultimo con l'associazione "Ex Legionari d'Italia".

Deve immediatamente essere rilevato che nella narrazione dei fatti relativi all'abbattimento del DC9 Itavia si riscontrano discordanze tra le affermazioni rese da Sinigaglia all'Ufficio e le dichiarazioni rese ai giornalisti di Panorama e del Messaggero. Infatti il Sinigaglia aveva riferito non di aver accolto militari che erano a bordo di velivoli "radar" sconvolti per l'abbattimento di un aereo civile, ma che la sera del 27.06.80 verso le ore 18.00 locali era decollato dall'aeroporto di Calvi a bordo di un velivolo "Nimrod", aereo di sorveglianza radar, con l'incarico di coordinatore della missione. Oltre a questo velivolo, comandato dal tenente Kerstens, che in un primo momento il Sinigaglia aveva definito francese e successivamente inglese, vi sarebbero stati altri due velivoli "Nimrod" impiegati per il pattugliamento delle zone interessate alla missione.

Nel 1988 - continua Sinigaglia - sarebbe stato contattato da funzionari della Legione Straniera, che in un incontro avvenuto ad Aviano gli richiesero di "far emergere" Tobruk 1 e 2 e Eagles run to run.

All'incontro parteciparono anche un americano e due italiani. Sinigaglia afferma che in un primo momento aveva rifiutato, ma che a causa delle minacce ricevute, dovette accettare la proposta; venne pertanto fissato un incontro per il giorno successivo al Parco Azzurro di Milano, ove un uomo gli ordinò di contattare il Pinna della redazione di Panorama per metterlo al corrente del caso Ustica. Aggiungeva che "loro" gli avrebbero fornito i riscontri alle dichiarazioni attraverso materiale documentale. Sinigaglia asserisce di aver rifiutato l'incarico per non esporsi direttamente, ma che ne seguirono nuove vessazioni telefoniche. Proprio per questo motivo si era rivolto a Sandro Colongo vicebrigadiere dei CC. conosciuto precedentemente, e, avendo fiducia in lui gli aveva raccontato tutta la storia. Questi lo mise in contatto con il maresciallo Fabrizi della Digos di Bergamo, che però non gli dette credito; tentò allora di contattare il condirettore di Panorama Pinna tramite la segreteria del settimanale. A seguito di accordi il Cantore insieme con il Sinigaglia partì per la base di Aubagne; la Oldrini sostenne che l'idea della trasferta straniera era stata del Cantore. A dire del Sinigaglia dalla trasferta rientrarono, a Milano, "molto velocemente" dopo che il Cantore aveva ricevuto una telefonata. Il Sinigaglia continuava riferendo che la Oldrini lo mise in guardia nei confronti del Cantore e l'Ottolenghi affermando che sicuramente essi si erano appropriati del dossier. Il teste, continuando nella sua versione dei fatti, riferiva che verso l'aprile del 1989 era stato aggredito da cinque individui in una piazza di Milano; gli aggressori nell'udire una sirena fuggirono sparando un colpo di pistola, che non lo colpì. Raggiunta una cabina telefonica chiamò prima la Oldrini a cui chiese il numero di Pinna; che chiamato andò a prelevarlo sul posto. Contemporaneamente giunse una pattuglia dei carabinieri da cui si fece accompagnare al pronto soccorso e a cui chiese di poter parlare con un ufficiale. In quella circostanza conobbe il tenente Zuliani al quale raccontò la vicenda di Ustica, ricevendone assicurazione che il tutto sarebbe stato portato a conoscenza del magistrato. Sinigaglia asserisce di aver tentato più volte di entrare in possesso del dossier, riuscendo anche a fissare un appuntamento tra Pinna e Jesner, incontro che per non meglio indicati motivi non ebbe però mai luogo. Da quel momento decise di abbandonare ogni cosa e si rifugiò dai Padri Pavoniani. Sinigaglia riferiva anche di aver subito altre intimidazioni - da un'auto in corsa erano stati esplosi contro di lui tre colpi di arma da fuoco - tentando invano di mettersi in contatto con il tenente Zuliani. Infine affermava di avere appreso dal Pinna che Cantore aveva tentato di comprare le bobine dal Patrì, ma che dato l'alto prezzo di vendita, circa nove milioni a bobina per 21 bobine, l'affare non si concluse. (v. esame Sinigaglia Guglielmo, GI 02.11.90).

Sinigaglia veniva ulteriormente escusso, e in questa sede smentiva quanto dichiarato dal Pinna in relazione al luogo ove si sarebbe trovato il comando delle operazioni, al tipo di aerei che gli italiani avrebbero messo a disposizione per il trasporto della Task Force ed al ruolo da lui ricoperto nella missione; affermava di aver detto al Pinna di essere stato a bordo del Nimrod; affermava di non sapere chi avesse materialmente abbattuto il DC9 Itavia e in merito alla causa dell'abbattimento del DC9 riteneva addirittura improbabile che l'evento fosse stato causato da un missile lanciato da un sottomarino; questa sarebbe stata una ipotesi avanzata insieme al Pinna. Sinigaglia asseriva di non aver mai riferito al Pinna che all'operazione avevano partecipato anche delle navi veloci della classe "Sparviero", aggiungendo che fu proprio il giornalista a ventilare la possibilità che, grazie alla presenza di queste navi veloci nel porto della Maddalena, si sarebbe potuto raggiungere, autonomia permettendo, il luogo dell'incidente in tempi brevissimi. Escludeva anche di aver fatto riferimento ad Accame come partecipe alla operazione "Eagles run to run". A contestazione delle annotazioni riportate in appunti presi dalla Oldrini nel corso delle conversazioni con lui, dichiarava di riconoscere soltanto i nomi dei legionari ivi riportati, mentre negava di aver fatto riferimento a cinque imbarcazioni della classe Sparviero (v. esame Sinigaglia Guglielmo, GI 03.11.90).

Evidente che la ricostruzione che il Sinigaglia ha offerto degli eventi è palesemente falsa. Per tale motivo contro il medesimo - ancorchè sconosciute le cause di tale mendacio e per conto di chi egli abbia così agito - veniva emessa comunicazione giudiziaria per il reato di calunnia e falsa testimonianza. Interrogato nella posizione di indiziato, confermava le dichiarazioni già rese aggiungendo di aver predisposto un memoriale in cui ricostruiva tutta la vicenda di cui affermava ancora una volta di esser stato testimone. (v. interrogatorio Sinigaglia Guglielmo, GI 15.07.92). Memoriale intitolato "Ustica-Operazione Tobruk" che veniva depositato il 17.07.92. In questo documento Sinigaglia, oltre a tratteggiare lo scenario già ampiamente descritto, aggiunge altre notizie, quali il coinvolgimento dell'ammiraglio Martini nella vicenda e la defezione di un pilota dell'Est, tale Yuri Grecko, in Italia il 24 gennaio 80. Questi sarebbe atterrato in una base segreta sulla Sila e sarebbe stato interrogato da agenti del S.I.S.MI, del SIOS e della CIA. Tra gli agenti della CIA indicava l'addetto militare dell'Ambasciata statunitense a Roma, Bianckino. Nome che sicuramente aveva appreso dalla stampa. Addirittura asserisce che il pilota sarebbe stato anche interrogato da agenti dello SDECE. Poi certo di suscitare l'interesse dell'inquirente indica in un ufficiale di una compagnia dei Carabinieri della Sila la persona che sarebbe stata incaricata di custodire e proteggere il

disertore. Chiestogli di riferire il nome dell'ufficiale, si avvaleva della facoltà di non rispondere per non meglio definiti motivi di sicurezza propri e dell'ufficiale. Quest'ufficiale nel 1980 lavorava anche per il S.I.S.MI, con il quale Servizio aveva avuto contatti anche esso Sinigaglia. Confermava ancora una volta il contenuto delle sue rivelazioni, specificando che l'ufficiale coordinatore dell'intera operazione sarebbe stato il colonnello francese De Merol. Operazione che ebbe inizio nel 1979 ed alla quale aveva anche partecipato come superiore coordinatore il generale Hesnault. A contestazione che mal si conciliava la sua presenza a questa ipotetica operazione tra il '79 e l'80 nella Legione Straniera con la sua diserzione che è invece datata in anni precedenti, Sinigaglia ribatteva che alcune sezioni della Legione per operare sotto copertura simulavano le diserzioni. E ciò al fine di impedire che le loro azioni in Paesi stranieri potessero essere ricondotte alla Francia. Confermava che nel 1988 veniva ricontattato dalla Legione; che pertanto si recò ad Aviano per partecipare ad una riunione nel corso della quale gli venne ordinato "di far uscire tutta la storia". Alla riunione aveva partecipato anche l'addetto militare dell'ambasciata di Francia, Guignet. Nella memoria il Sinigaglia aggiunge che il 27 giugno erano in volo anche due PD808 italiani, da uno dei quali sarebbe partita la comunicazione che fece fallire l'operazione. Chiestigli lumi sulla conoscenza del ruolo del colonnello Rossi, che era risultato effettivamente conosciuto dal capitano Puppo ed in servizio in quegli anni al S.I.S.DE, si avvaleva della facoltà di non rispondere (v. interrogatorio Sinigaglia Guglielmo, GI 17.07.92).

1.12. Conclusioni.

Le dichiarazioni di Sinigaglia sono risultate palesemente mendaci. Lo scenario che ha riferito prima ai giornalisti e poi all'inchiesta supera in più punti ogni fantasia. Un velivolo Mirage non potrebbe mai decollare da una portaerei: quel tipo di Nimrod in quell'anno non era ancora entrato in servizio; un sottomarino non è in grado di lanciare missili mare-aria; gli aliscafi della classe Sparviero non erano ancora entrati in servizio, ad eccezione del capoclasse; l'ammiraglio Accame già nel 1980 non era più in servizio.

Ma vanno aggiunte quelle circostanze che s'è accertato come vere e che ovviamente non potevano mancare, in quanto la miglior tecnica di inquinamento resta quella di somministrare falsità commiste a verità, per generare quel fumus veritatis che spesso cagiona l'asfissia delle inchieste.

Si veda l'effettivo inserimento di Sinigaglia nella conduzione di Radio Mazara International benché privo di qualsiasi esperienza; l'effettivo legame di Emilio Patrì con gli ambienti libici; l'effettivo legame tra Giuseppe Ferro e Patrì; la permanenza a Cagliari a spese della ditta per la quale lavorava, senza ragione alcuna e con l'invio di somme di denaro all'epoca rilevanti. A ciò va aggiunto l'interessamento del Centro CS del S.I.S.MI. di Cagliari su Sinigaglia i primi giorni del luglio 80. Per tali motivi l'ingresso nel processo di Sinigaglia è inquietante. È certo che il Sinigaglia non ha agito da solo. Egli è stato di certo manovrato da chi ha voluto alzare il solito polverone. Che il Sinigaglia possa essere stato manovrato da qualche servizio, lo si rileva dalle conoscenze di vicende del capitano Puppo concernenti il referente al S.I.S.DE di quest'ultimo, il colonnello Rossi. Solo chi abbia potuto svolgere attività di intelligence poteva conoscere il nome del capo Centro del S.I.S.DE di Milano. Ed il fatto che lo stesso Sinigaglia si rifiutasse di fornire spiegazioni sulla conoscenza del ruolo del colonnello Rossi avvalorava questa ipotesi.

2. Conte Salvatore e i Cozzolino Simone e Pietro.

Nei lunghissimi anni di questa istruzione mai s'è affacciato alcun pentito. Solo con la vicenda narrata da tal Cozzolino Simone e dal fratello Pietro di Ercolano, confermata da Conte Salvatore di Napoli, tutti e tre collaboratori di giustizia in inchieste di camorra e mafia, appaiono dichiarazioni di tal matrice. I primi due affiliati alla mafia per avere uno dei fratelli Cozzolino sposato una nipote del noto Pietro Vernengo; il terzo già affiliato al clan Bardellino.

Cozzolino Simone in particolare aveva riferito alla Direzione Distrettuale Antimafia di Napoli a fine ottobre 94 che a seguito di rifornimenti di armi da parte della sua famiglia alla mafia vincente di Franco Mafara, Pietro Vernengo, Salvatore Contorno, Stefano e Giovanni Bonafede, Tino Savoca, Mariano Agate ed altri, era stato chiesto dai siciliani un notevole quantitativo di esplosivo in vista di un attentato ai danni Totò Riina ed altri ai loro referenti e fornitori "ginevrini" – in verità si tratta di due belgi e un francese, operanti principalmente nella città elvetica, trafficanti di eroina dalla Sicilia agli Stati Uniti e di armi verso la Sicilia – i quali consigliarono l'uso di valigette esplosive con telecomando ad imitazione del famoso attentato ad Hitler. Uno dei ginevrini portò dalla Svizzera a Milano le valigette richieste, e da Milano a Palermo avrebbe provveduto uno dei fratelli. Al primo o al secondo trasporto l'aereo, sul

quale viaggiava il Mafara incaricato, precipitò. Altri particolari il Cozzolino non li conosce bene. Gli sembra che l'imbarco del Mafara fosse avvenuto a Bologna, perchè in questo aeroporto poteva fruire dell'"amicizia" di uno steward. Non sa dire se quell'aereo fosse caduto ad Ustica od altrove. Sa per sicuro che il Mafara viaggiava sotto il suo vero nome e ritiene che avesse con sè delle valigette esplosive perchè in quel periodo doveva avvenire il trasporto. Il fatto era accaduto nel 1980 dopo febbraio, giacchè lo colloca dopo una sua scarcerazione avvenuta in quel mese e anno. Le valigette, specifica da ultimo il collaboratore, contenevano T4 e un congegno elettronico che avrebbe innescato il detonatore dopo essere stato a sua volta attivato da un telecomando a distanza. (v. interrogatorio Cozzolino Simone, DDA Napoli 28.10.94).

Anche se con minori particolari anche l'altro Cozzolino, Pietro, conferma la vicenda, aggiungendo che in un colloquio con Franco Mafara, avvenuto nel febbraio-marzo 81, costui – latitante dall'80 e probabilmente vittima della lupara bianca – avrebbe esclamato "Sti viddani cornuti sono proprio assassini. Non basta già una, mò due a Bologna", intendendo per "viddani" i Corleonesi (v. interrogatorio Cozzolino Pietro, PM Napoli 04.11.94).

Conte Salvatore narra come ha saputo dei fatti. La sua fonte è Cozzolino Pietro, che gli aveva raccontato durante la comune detenzione al carcere di Carinola, che nel 79 si era tenuta a Palermo una riunione di capi mafiosi tra cui Riina Salvatore, Mafara Franco, Bontade Stefano, Agate Mariano, Mangano Vittorio ed altri, riunione indetta dall'ing. Lo Presti cugino dei fratelli Salvo, al fine di controllare le iniziative del Consigliere Istruttore di Palermo Chinnici. In questa riunione si prese la decisione di avvisare i politici perchè intervenissero e fermassero la magistratura, e si chiese anche l'intervento dell'on.le Andreotti. La "Procura" nonostante tali iniziative non desistette. E di conseguenza quel vertice mafioso decise, secondo quanto preteso da Bontade, la commissione di una serie di attentati dimostrativi. Partì così l'operazione di acquisto delle cinque valigette. Ma esse non pervennero mai nelle mani di Bontade, bensì in quelle di Riina, Mafara ed altri corleonesi, che avevano abbandonato il progetto degli attentati dimostrativi, per realizzare invece attentati terroristici che avessero concentrato indagini di polizia e magistratura, inviando contemporaneamente dei messaggi al mondo politico a prova della loro potenza. Secondo il racconto di Cozzolino delle cinque valigette fornite dai "ginevrini", ne erano state utilizzate solo tre una per il DC9 e due per la stazione di Bologna. Il mancato recapito delle valigette, sempre secondo questo racconto, avrebbe creato una ulteriore frattura fra Riina e Bontade; frattura che avrebbe determinato, dopo l'attentato al DC9 di Ustica,

l'omicidio di Stefano Bontade e l'ascesa di Salvatore Riina al vertice della cupola (v. interrogatorio Conte Salvatore, GI 24.04.95). Narrazione palesemente e sotto più aspetti contraddittoria determinata dall'intento di dare, senza alcun sostegno probatorio, spiegazione unitaria ad anni di storia criminale; ma soprattutto de relato da racconto altrui, che parlano anch'essi de relato.

Primo tra gli altri quel Cozzolino Pietro che narra quanto gli sarebbe stato riferito da Franco Mafara in un incontro nel febbraio o marzo 81 in un agrumeto nei pressi di S. Maria del Gesù. Egli, il Mafara, sarebbe stato convinto da Mariano Agate ad abbandonare i Bontade e ad associarsi ai Corleonesi. Per tale ragione le valigette in un primo momento destinate ai Bontade, per essere usate contro i Corleonesi, sarebbero pervenute a questi ultimi tramite Leoluca Bagarella. Il Mafara appariva sconvolto per l'uso compiuto delle valigette, affermando "hai visto quei cornuti viddani, questi non sono mafiosi, questi sono assassini, hai visto cosa hanno combinato?... Ma come non sai niente? Che due di quelle valigette le hanno messe a Bologna, non le hanno utilizzate per la guerra tra di loro". (v. interrogatorio Cozzolino Pietro, DDA Napoli 04.11.94).

A parte le contraddizioni di tali versioni e il valore dell'attendibilità di questi personaggi, che immediatamente appare debolissimo se non nullo – personaggi che sembrano ispirati da un intento di dare agli inquirenti una spiegazione ad ogni delitto, attribuendo sempre e comunque matrici di mafia collegata ad ambienti politici e il cui giudizio comunque non compete a questa AG – per quanto concerne il fatto di Ustica, si deve in un primo luogo rilevare che nelle diverse dichiarazioni appaiono due contrastanti versioni sulla connessione con la caduta del DC9 Itavia. Una che vuole questa strage cagionata da un attentato dei corleonesi, come la strage di Bologna; altra che su quell'aereo viaggiasse un Mafara con una delle cinque valigette fornite dai ginevrini al primo o al secondo trasporto – si noti che nell'altra versione essendo state usate due valigette, queste dovrebbero essere successive, considerando che venivano portate una alla volta e ovviamente da altro corriere. Nella prima versione non si tratterebbe comunque di un attentato con quella valigetta, e comunque non si dà spiegazione di quel disastro. Cozzolino Pietro che sostanzialmente è la fonte di entrambe le versioni, in un interrogatorio della mattina non parla mai di Ustica, nel pomeriggio mette in bocca, anche se non esplicitamente, a Mafara Franco il riferimento ad Ustica, e così conferma sulle orme del fratello il collegamento tra Ustica e il Mafara a bordo dell'aereo con una delle cinque valigette - che erano delle ventiquattro. Ma il Mafara morto in un incidente aereo è Salvatore Antonio, fratello di Franco autore delle indicazioni dell'agrumeto; che però nel disastro di Punta Raisi del 23

dicembre del 78. In questo disastro cadde in mare l'AZ428 Roma-Palermo mentre era in fase di avvicinamento alla pista di atterraggio dell'aeroporto di Punta Raisi. Tra le salme recuperate venne riconosciuto anche il cadavere del Mafara. Di costui si recuperò anche una valigetta ventiquattrore, in cui erano contenuti documenti, attrezzi da barba, calzini, un paio di calzonni, una maglietta e un paio di occhiali da sole. La borsa appariva integra e di certo non conteneva esplosivo e meccanismi di esplosione.

I Cozzolino si riferivano sicuramente a questo Mafara, il cui corpo fu ripescato in acqua e per la ricerca del quale, subito dopo l'incidente, erano uscite in mare imbarcazioni dei Mafara e di loro amici. E quindi si riferivano di certo a questo disastro e non a quello di Ustica. Nel quale peraltro non risulta tra i deceduti alcun Mafara nè alcun danno da esplosione al vano passeggeri ove solo poteva essere collocata la ventiquattrore. Senza tener conto del tipo di esplosivo che avrebbero dovuto contenere le valigette, affatto coincidente con quello rilevato sui resti dell'Itavia.

Anche il PM di Napoli nel trasmettere le dichiarazioni dei Cozzolino a questo Ufficio aveva stimato che i fatti narrati non fossero riferibili al disastro di Ustica (v. nota DDA di Napoli, 18.05.95).

Anche questa pista mafiosa perciò cade o si rivela come un mal architettato tentativo di depistaggio.

3. Elmo Francesco.

Altro collaboratore di giustizia sotto protezione, che riferisce su Ustica, è tal Elmo Francesco. Questi parla di quanto sa sulla strage alla Procura di Torre Annunziata (verbale di PG delegata 19.05.96) che trasmette l'atto il 14.02.97.

Le sue cognizioni derivano dalla lettura di un fascicolo in fotocopia denominato "Gloria" concernente il noto Affatigato. In questo file erano però contenute "stranamente" - è lo stesso "pentito" che usa questo avverbio - un elenco delle NP7, informazioni su Sciubba Elvio ed una nota sulle motivazioni del disastro. Il carteggio consisteva in una piantina degli Stati Uniti d'Europa (sic!) e una nota sulla strage, nella quale era indicato che il disastro di Ustica era secondo le loro informazioni collegato al trafugamento ed alla vendita di materiale fissabile (sic!) prelevato dalla centrale nucleare di Bologna, poco prima chiusa a seguito dell'attentato alla stazione di quella città. Il furto vedeva la regia dell'Affatigato con la

complicità di una banchiere italo-svizzero di nome Battaglia, il cui materiale fu venduto tramite un certo Mussa, capo centro dei servizi segreti libici in Italia ed un certo Omar. Il trasporto fu eseguito proprio con il DC9 di che trattasi con la scorta di tre MiG libici partiti dalla loro base nei Balcani: dal conflitto con aerei francesi ed americani seguì l'abbattimento sia di due dei tre MiG che dello stesso DC9 nei pressi di Ustica, per impedire che tale materiale giungesse alla Libia. In questa nota si supponeva che la Libia fosse nella fase finale nella produzione di missili a testata nucleare. In tutta questa congerie di fatti emergeva la connessione tra Servizi italiani e libici o per meglio dire di agenti esterni di nostri Servizi.

Ovviamente il banchiere italo-svizzero è Pacini Battaglia; Mussa è Moussa Salem, a lungo tra gli anni 70 ed 80 Capo Centro libico in Roma; Omar quasi sicuramente il noto Omar Yaya.

Esaminato da questo Ufficio l'Elmo aggiungeva dettagli. Egli era stato in possesso del fascicolo "Gloria"; lo aveva ricevuto dal colonnello Mario Ferraro - del S.I.S.MI, morto nell'estate del 1995. Il "Gloria" non trattava di Ustica, ma di attività di massoni. Tra i tanti appunti ve n'era però uno, ben dettagliato, sulla strage e cioè una "cronistoria di come e perché era nato il caso Ustica". Quindi Elmo così continua: "Era il 1994, verosimilmente nel maggio o giugno, ed era sicuramente dopo che io avevo intercettato Marco Affatigato, intendo per questo fare accertamenti e scoprire a distanza le sue attività al momento in corso per conto del colonnello Mario Ferraro. L'appunto era dattiloscritto senza alcun riferimento, forse di una pagina, era molto dettagliato e, per quella che è la mia esperienza, riportava più che una ipotesi, una certezza per il Servizio. In quel momento stavo lavorando, come è successo per il 94 e parte del 95, come agente esterno dello stesso Servizio Militare. Già avevo fatto tale attività dal 1983/84 e fino all'87/88 e occasionalmente dall'88 al 93. Il colonnello Ferraro mi agganciò intorno al febbraio 94 nell'hotel President, se ben ricordo, di Zurigo, quando io stavo lavorando nello studio dell'avv. Merloni. Quel giorno si presentò con Michele Finocchi. Io nella occasione ho saputo che il col. Ferraro era appena tornato dal Sud Africa. Cominciai, quindi, a lavorare per lui. Per lavorare intendo che dovevo fornire documenti su italiani che frequentavano lo studio e sulle attività dello studio stesso e degli studi notarili e professionali ad esso connessi. A Città dei Ragazzi, provincia di Milano, doveva esser fine marzo inizio aprile 1994, ho incontrato il Ferraro con una persona che mi si presentò come Giuseppe Di Maggio. Questi all'epoca che l'ho conosciuto in Sicilia nel 1985 era un collaboratore di Emanuele Piazza, che sapevo che lavorava per Bruno Contrada". Poi, dopo altre circostanze sulla sua attività per il

Servizio, la narrazione sulla strage: “Dopo la strage di Bologna, alla stazione, fu chiusa la Centrale Nucleare nei pressi della stessa città. Susseguente, ma senza una datazione precisa dei fatti, cosa che mi ha sorpreso subito perchè inusuale, ci fu un furto di materiale fissabile, era scritto proprio così, dal nucleo della Centrale stessa. Questo materiale fu rubato tramite la copertura di una Sezione dei Servizi Segreti italiani, ad opera di tale Affatigato Marco. Nello stesso appunto brevemente, dopo la parola “Alt” venivano indicate “le coperture” dello stesso Affatigato, indicate nello “SDECE”, il Servizio Segreto francese, e nel dott. Vincenzo Parisi, che era il suo contatto all’interno dei Servizi. Dopo la parola “Semialt”, l’appunto continuava normalmente con la indicazione delle persone che erano intervenute nell’affare con l’Affatigato. Vi era indicato il Capo Centro dei Servizi libici Omar Mussa, poi un ufficiale dei Servizi libici, tale El Houbri, almeno questo mi sembra di ricordare, ed il nominativo di un banchiere romano, tale Battaglia, legato a tale Omar, non il Mussa. Sempre secondo l’appunto, l’agente “copert” Affatigato, vende materiale fissabile alla Libia, rappresentato dal Mussa. Latore del pagamento della fornitura era il Battaglia, a cui si era rivolto l’Omar, quello detto diverso dal Mussa, anch’egli un agente dei Servizi libici in Italia. Il materiale fu caricato nella stiva dell’aereo, che doveva viaggiare sulla tratta Bologna-Palermo. A Palermo poi amici italiani dell’Omar, quello nominato per secondo, dovevano caricarlo nel porto di Trapani, su uno dei tanti battelli che venivano usati, il cui nome non era indicato, per esser consegnato in Libia. All’altezza di Roma, l’aereo venne affiancato da tre MiG libici partiti da una base jugoslava, che stavano, rispetto all’aereo, ad ore 10 e ad ore 14, ma più in alto, non visibili, dall’aereo. Il terzo aereo seguiva. Si trattava quindi di una formazione a triangolo posta ad altezza superiore, per cui il terzo aereo aveva la stessa scia e quindi sul radar sarebbe stato visto in un unico punto, con differenza sugli altimetri. All’altezza di Bagnoli, la formazione sarebbe stata intercettata da aerei NATO e ne sarebbe scaturita una battaglia, in cui furono abbattuti il DC9, che comunque doveva essere abbattuto perchè il materiale fissabile non doveva comunque arrivare in Libia, e due dei tre MiG. Il terzo sarebbe riuscito a fuggire. Nello stesso appunto era scritto, all’ultimo “Ordine di non fare arrivare in Libia il materiale fissabile”. L’ordine parte dal NSA, poi passato alla CIA che lo ha passato alla base di Bagnoli, che ha dato le disposizioni operative necessarie”. Infine le sue considerazioni: “Come mie considerazioni, posso dire che il 13 agosto 94 alla stazione centrale di Milano chiesi lumi a Di Maggio sull’ammacco di materiale fissabile a Bologna. Il Di Maggio mi confermò dell’ammacco, ma aggiunse che non si sapeva dove fosse andato a finire ed essendo cosa di molti anni prima, non

vi era interesse. Mi risulta che il generale Tito ospitava in territorio serbo-bosniaco, di religione mussulmana, basi con MiG libici. In considerazione di ciò, tutto quanto riportato nell'appunto e sopra detto, mi è sembrato e mi sembra ancora credibile. Aggiungo che sia il Ferraro che il Di Maggio hanno sempre avuto un comportamento corretto nei miei confronti e mi hanno dato sempre informazioni esatte.

A contestazione, ribadisce, "...per averlo letto sull'appunto e per ricordarlo perfettamente, senza tema di errore, che nella cronologia, in sintesi, era riportata prima la strage alla Stazione di Bologna, poi la chiusura della Centrale Nucleare vicino a Bologna, chiusa per timore di un altro attentato, poi il furto del materiale fissabile e da ultimo l'abbattimento dell'aereo di Ustica. Voglio precisare che all'epoca Gheddafi era arrivato all'ultimo stadio della costruzione della bomba atomica. Gli occorreva proprio il materiale dello stesso tipo di quello trafugato che sarebbe poi stato trattato chimicamente in Libia, con la tecnologia a loro disposizione, per diventare utilizzabile per la bomba atomica. Vi era una direttiva, e siamo in piena guerra fredda, di impedire la fornitura di materiale nucleare utile. Mi si può obiettare che tale materiale poteva essere fornito dalla Russia. Una risposta potrebbe essere data dal fatto che la Libia voleva distaccarsi dalla dipendenza della Russia, e quindi diventare paese trainante delle altre nazioni africane. Voglio precisare che le ultime indicazioni cronologiche mi sono state fatte dal Di Maggio il 13 agosto 94, alla stazione centrale di Milano, quando chiesi generiche notizie sulla Libia". (v. esame Elmo Francesco, GI 20.03.97).

Disposta l'esibizione da parte del S.I.S.MI del fascicolo "Gloria", il decreto sortiva effetto negativo sia per l'inesistenza di un fascicolo specificamente così denominato, sia perchè quelli in cui comunque esso appariva era, come prenome, associato al cognome, e non avevano alcuna attinenza con i fatti.

Sul Ferraro emergeva che nel 94 era stato trasferito al controspionaggio; che il 13 agosto di quell'anno non era in missione; che dai primi sino alla seconda metà di quel mese era stato in ferie presso la propria abitazione in Roma.

Sempre da attività di PG emergeva che il CESIS, interpellato dalla Procura di Torre Annunziata, aveva escluso che Di Maggio Giuseppe avesse amai prestato la sua opera a qualsiasi titolo presso il Servizio militare.

Tali risultanze e, principalmente, la cronologia invertita della strage di Ustica e Bologna e le risultanze sui furti a Bologna e luoghi vicini, oltre a una serie di incongruenze che non merita conto elencare, fanno giustizia di tali dichiarazioni.

4. Demarcus Angelo.

4.1. La figura di Demarcus Angelo.

Un capitolo a parte dell'inchiesta deve essere dedicato a Demarcus Angelo, capitano di corvetta della MM, in congedo dal 22.08.84. Costui a partire dal '90 ha prodotto, raccolto ed inviato copiosa documentazione, sia alla stampa nella persona di Cantore del settimanale Panorama e di Protti dell'Europeo che a membri della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi, tra i quali gli onorevoli Zamberletti e De Julio. Il Demarcus veniva convocato ed escusso una prima volta in data 27.01.92. In questa sede riferiva di aver prestato servizio nella Marina Militare dal '58 al 28.08.84; imbarcato nel '78 sulla nave Stromboli; a dicembre dello stesso anno destinato al Comar di Roma; successivamente inviato al Comando in capo della Squadra navale a Roma a Santa Rosa; infine alla Direzione Generale del personale della Marina fino alla cessazione del servizio. In merito al disastro di Ustica confermava l'invio di documenti e di copia di un proprio memoriale sulla vicenda, ad alcuni giornalisti, il cui originale avrebbe conservato presso la propria abitazione. Questo memoriale avrebbe contenuto: la ricostruzione, attraverso i fascicoli societari, dell'Ali e della Sonix 2000, collegabili, secondo sue ipotesi, al MiG libico di Castelsilano. La Sonix 2000, sempre a suo dire, era una società con presidente il generale Mangani, costituita nel '78 ed avente per oggetto il commercio di componenti elettronici per applicazioni militari; mentre l'Ali si occupava dell'addestramento dei piloti libici sia in territorio libico che italiano – presso la base di S. Lorenzo in Sardegna – e provvedeva soprattutto alla relativa logistica.

Quest'ultima circostanza sarebbe stata constatata di persona, avendo egli stesso svolto una visita d'istruzione nel '78 nell'isola con finalità di studi topografici. Nell'80, nel corso di un viaggio privato accertò, sempre di persona, la presenza di due MiG 23 nell'aeroporto di S. Lorenzo e di piloti libici, questi ultimi visti sia presso l'aeroporto che in un paesino chiamato Muravera. Con loro avrebbe avuto occasione di scambiare alcune battute in lingua inglese, e così era venuto a sapere che soggiornavano a S. Lorenzo per frequentare un corso di addestramento superiore. Le notizie contenute nel memoriale relative al sito radar di Poggio Ballone, sono il risultato delle confidenze fattegli dal maresciallo AM Mario Alberto Dettori, (trovato impiccato nei pressi di Grosseto in data 31.03.87) suo compaesano - essendo entrambi di Pattada in provincia di Sassari, e

coetaneo del proprio fratello minore Carmelo - in servizio nell'80 presso la sala operativa di Poggio Ballone. Egli incontrava Dettori, in occasione di suoi viaggi a Roma per motivi di servizio; in una di queste occasioni il Dettori gli aveva riferito quanto era successo a Poggio Ballone la notte di Ustica. All'inizio era stato restio sull'argomento, perché asseriva che vi era stata una "grande guerra"; successivamente nell'84 aveva accennato che il 27.06.80 dall'aeroporto di Grosseto vi era stato un decollo strano. Nel dicembre 86 gli riferiva invece che quel decollo strano riguardava un MiG bianco per esercitazioni. Tale velivolo era coperto elettronicamente; v'era cioè un PD808 decollato da Pisa che accompagnava i due velivoli, il DC9 e il MiG, verso Sud. A quel punto sarebbe scattato l'allarme per intrusi da Ovest; il PD ebbe a trovarsi in difficoltà, non essendo in grado di difendersi; pertanto Grosseto fece alzare i caccia, gli F104 pronti per l'emergenza. In quel momento il MiG bianco tentò di evitare gli aggressori e sfiorò con il timone di coda il vano carrello del DC9. Tutti i dati di cui sopra il Dettori li aveva appresi attraverso i radar; sempre sui radar aveva percepito che il MiG bianco continuò la rotta fissa discendente verso Sud-Est. La collisione sarebbe avvenuta poco a Sud di Ponza.

4.2. Il Demarcus e la vicenda del maresciallo Dettori.

Nel febbraio 92, nuovamente convocato, il Demarcus confermava le dichiarazioni rese precedentemente, sul maresciallo Dettori aggiungendo di non aver potuto prendere parte ai suoi funerali, giacché aveva appreso la notizia in ritardo dal fratello Salvatore, che si trovava a Pattada (SS); non ha mai conosciuto la moglie o i familiari del maresciallo. A precisazione delle precedenti dichiarazioni riferiva che il 24.03.87 il Dettori gli avrebbe telefonato dicendo: "hanno ammazzato anche quello dei laboratori; farò quanto devo fare". Egli aveva il dubbio che anche altri decessi di personale in turno la sera del 27.06.80 a Poggio Ballone non fossero casuali; in particolare si riferiva al comandante dell'aeroporto di Grosseto Tedoldi ed al capo turno capitano Gari. Sempre il Dettori gli avrebbe riferito che i nastri originali, sia fonici che radar, erano stati chiusi in un plico, firmati da tutto il personale in turno e chiusi nella cassaforte del comandante di Grosseto. In merito alla portata radar di Poggio Ballone, sempre il Dettori gli aveva riferito che essa raggiungeva Ustica, giacché quel radar aveva competenza di guida della caccia su tutto il Tirreno meridionale. Poco prima dell'incidente, intorno alle ore 20.46 locali il Dettori, identificatore di Poggio Ballone, non era stato capace di identificare tutti i velivoli, in

quanto vi erano state sovrapposizioni da misure elettroniche. L'identificatore si accorse che i segnali non erano puri ovvero che vi erano delle interferenze elettroniche. Il capo turno schiacciò il pulsante dello stato d'allerta e dall'aeroporto di Grosseto decollarono tre caccia F104. La situazione divenne caotica nel senso che lo Stato Maggiore tramite la centrale operativa del COSMA impartiva disposizioni per tranquillizzare i militari operanti. Anche il COP emanava le medesime disposizioni del COSMA, confermando che nulla era accaduto, mentre l'aeroporto di Grosseto e il centro radar di Poggio Ballone continuavano la loro opera, riferendo di scontri anche a fuoco. Tutto ciò avveniva tra le 20.46 e le 20.55 locali. Alle 20.55 "scompare" il DC9, nel senso che viene "tagliato fuori elettronicamente". Il velivolo dotato di strumentazione per la guerra elettronica era un PD808 decollato da Pisa che "acceca" il radar e le altre trasmettenti; per cui chi seguiva su schermo radar non riusciva più a vedere le tracce. Successivamente avevano avuto inizio le conversazioni in fonia tra il Dettori e il capo-turno, Gari, con il COP nelle persone di Angelici e Berardi; quest'ultimo rassicurava il Dettori asserendo che non era successo niente e che probabilmente il DC9 si era abbassato di quota. Poggio Ballone si metteva in "contromisura elettronica" e in tal modo riusciva a "vedere" che il DC9 era ancora in volo lungo l'Ambra 13 e che nell'intorno vi erano aerei caccia ed elicotteri. Il DC9 a quel punto cominciava ad orbitare, "scortato" dai caccia. Si ebbe l'impressione, da parte di coloro che erano al radar di Poggio Ballone e all'aeroporto di Grosseto che fosse in atto una manovra di "rotazione" del velivolo civile; mentre verso Sud-Est si disegnavano tre tracce di cui una in perfetto allineamento e le altre due seguivano questa prima a loro volta inseguiti. Poggio Ballone ha continuato a "vedere" il DC9 per oltre 50 minuti sempre orbitante sotto Ponza e "scortato" da cinque tracce, probabilmente per abbassamenti di quota. Poggio Ballone dopo questa "scomparsa" continua a vedere mezzi diretti sulla zona della scomparsa e riprende il dialogo con il COP. Questo ente sosteneva che il DC9 poteva essere ancora in volo o poteva essere atterrato in altri aeroporti. Questo fino alle 23.30 locali circa, fin quando interviene Martina Franca.

Questo è il racconto di Dettori. Tanto aveva accertato, avendo avuto l'occasione di leggere i rapporti di volo trasmessi a vari enti con protocollo di tramite del Comando in capo della squadra navale di Santa Rosa; comando ove egli prestava servizio con l'incarico di Capo Servizio Amministrativo logistico del Quartier generale della Marina. In tale veste ebbe modo di leggere in particolare i rapporti di volo di elicotteri e dell'Atlantic, i quali avrebbero visto la mattina del 28 il DC9 a pelo d'acqua o poco sotto il pelo.

Detti rapporti di volo sarebbero transitati per Santa Rosa il 10.07.80: nell'83 erano ancora in archivio ove lui li lesse. Nel rapporto dell'Atlantic ricorda che vi era scritto: "vedo la struttura del DC9 a galla, sorvolo segnalando la zona" Anche il capitano Bonifacio avrebbe visto il DC9 galleggiare. I rapporti di volo suddetti li avrebbe trovati durante la ricerca di un tesserino militare scomparso e rinvenuto successivamente contraffatto.

4.3. L'intervista di Demarcus al settimanale "L'Europeo" e le accuse al generale Meloni.

Demarcus come s'è detto aveva già avuto rapporti con la stampa alla quale aveva fornito uno scritto su Ustica sotto forma di intervista a se medesimo. Egli nell'autunno del 91, e pertanto prima che si presentasse presso quest'Ufficio, aveva avuto contatti con il giornalista Scutti della Nazione di Firenze che, a sua volta, lo aveva messo in contatto con Romano Cantore. Giornalista, quest'ultimo, che più volte emerge in questo processo e in occasione di grandi inquinamenti. Demarcus consegnava a questi due giornalisti - Cantore e Scutti - uno scritto in cui ricostruiva la vicenda di Ustica. Scritto che poi consegnerà anche a quest'Ufficio e che altro non era che il testo sulla base del quale a febbraio del 92 l'Europeo pubblicherà la sua intervista.

Infatti sul "L'Europeo" del 14 febbraio 92 appariva un articolo in cui l'ufficiale era presentato come "teste a lungo interrogato dai magistrati". Nell'intervista Demarcus prospettava l'ipotesi che i passeggeri ed i membri dell'equipaggio del DC9 Itavia fossero stati non già vittime di un incidente o di un missile, bensì assassinati, in quanto "testimoni scomodi da eliminare". Si noti come la testimonianza resa venga subito strumentalizzata da Demarcus per dare credito alla sua versione e accreditarsi così presso i giornalisti. La ricostruzione sulla stampa ricalca quella illustrata in sede testimoniale. Il Demarcus nel corso dell'intervista si soffermava sull'avvenuto decesso di persone "che sapevano e non volevano dimenticare" (il colonnello Giorgio Tedoldi, il capitano Maurizio Gari, il maresciallo Mario Alberto Dettori: in servizio alla base di Grosseto e presso il Centro Radar di Poggio Ballone, che intervenne subito nella fase di crisi tra le 20.46 del 27 giugno e le 08.00 del giorno successivo); riferiva di confidenze, asseritamente dal maresciallo Dettori, identificatore in servizio a Poggio Ballone nella notte della strage, in varie circostanze e nel corso di un colloquio telefonico avuto con lo stesso in data 22 o 24.03.87 (e

cioè appena una settimana prima del giorno in cui lo stesso maresciallo fu trovato impiccato, ad un albero sul greto del fiume Ombrone alla periferia di Grosseto): più precisamente, il maresciallo Dettori, a dire del Demarcus, gli avrebbe raccontato che nella notte della strage “alcuni voli pianificati non quadravano”, che “erano attivi in aria molti disturbatori radar” e che “c’era in volo anche un MiG bianco e azzurro” “diverso dal giallo bruno dei MiG libici”; gli avrebbe ricostruito “plot e tracce radar”; gli avrebbe raccontato di una busta sigillata (contenente i nastri radar e fonici) e gli avrebbe riferito delle pressioni ricevute “da parecchi alti ufficiali” “per mantenere un silenzio tombale”; dichiarava che, proprio dopo la strana morte del maresciallo Dettori, “cominciò a sospettare che dietro le sue parole vi fosse molto di più” e “fece una serie di collegamenti tra notizie” apprese in passato e forse fino ad allora sottovalutate (ad es.: l’addestramento in Italia di piloti algerini, iraniani, iracheni e libici, su aerei da combattimento MiG, in contemporanea ad analogo addestramento in suolo libico; la diversità tra la fattura presentata dall’Ifremer ed i pezzi effettivamente portati a galla; la questione del MiG recuperato sulla Sila e subito restituito alla Sila, ma poi riapparso in un hangar di Pratica di Mare); inquadrava la sua ipotesi nel contesto di un attentato internazionale, che sarebbe stato ordito da alcuni ufficiali della CIA, del francese SDECE e del S.I.S.MI ai danni di Gheddafi e che avrebbe dovuto essere realizzato – “così da far apparire l’eliminazione del colonnello come un fatto interno alla Libia” - per mano di alcuni piloti libici (all’epoca in addestramento su aerei MiG in territorio italiano), conosciuti dai Servizi segreti come persone pronte a tradire Gheddafi; più precisamente: sarebbe stato noto ai Servizi segreti italiani e francesi che il colonnello libico la sera del 27.06.80 aveva in programma un volo a Varsavia e che il piano di volo prevedeva il passaggio dell’aereo libico nel cielo italiano lungo l’aerovia Ambra 13, un corridoio nel quale normalmente passa il traffico civile; il MiG “killer o traditore” avrebbe dovuto intercettare l’aereo di Gheddafi nel punto Condor, posto all’incrocio tra le rotte aeree Ambra 13 e DW 12 (che è una aerovia riservata ai voli militari), proprio sopra Ustica, “sì da far apparire casuale la caduta di un velivolo civile” (l’aereo di Gheddafi) in un punto aereo che “è sempre stato considerato pericolosissimo per il rischio di collisioni tra supersonici da guerra e velivoli di linea”;- in tale ricostruito contesto, ipotizzava che il DC9 Itavia, che doveva decollare da Bologna per Palermo alle ore 18.02, fosse stato fatto partire da “un ufficiale dell’AM” con due ore esatte di ritardo (cioè alle 20.02) per consentirgli di arrivare sul punto Condor alle ore 21.00 (cioè quando doveva passare per quel punto l’aereo di Gheddafi) e di “fare da schermo” al MiG “killer” (un MiG 23U Flogger d’addestramento, dal colore bianco e azzurro, biposto, con pilota e

secondo, armato di missili), che era decollato “segretamente” dall’aeroporto militare di Grosseto alle 20.24, aveva raggiunto il DC9 Itavia, e - piazzatosi sotto la sua “pancia” (in modo da sfuggire ai controlli radar) e viaggiando alla sua stessa velocità - si era avvicinato “all’ora x” “al punto Condor”; in altri termini, il DC9 Itavia avrebbe dovuto nascondere ai radar l’attacco che il MiG, occultato proprio sotto la sua fusoliera, avrebbe sferrato all’aereo del col. libico Gheddafi; senonché, a dire del Demarcus, vi sarebbe stata “una soffiata” della “fazione filoaraba” dei servizi segreti italiani e Gheddafi, avvertito quando era ormai giunto su Malta, avrebbe invertito la rotta e sarebbe ritornato a Tripoli; ipotizza ancora che lo stesso Gheddafi avrebbe ordinato la ritorsione della quale sarebbe stato incaricato il capo dei piloti libici in addestramento presso la base di San Lorenzo in Sardegna; stigmatizzava che “è a questo punto che scoppia il guaio”. “Dalla base sarda si alzano due MiG23 monoposto color giallo bruno (...). ed è da questo momento che tutti gli schermi radar della zona si animano di miriadi di tracce. Scatta l’allarme rosso. E’ la guerra”. Quindi, il Demarcus, prosegue il suo racconto e ricostruisce - richiamando i tracciati radar e le registrazioni foniche della rete integrata Nadge fino alla sede di Bruxelles, nonché la testimonianza del sergente Filippo Di Benedetto – “un via vai di jet militari che si facevano la guerra nel cielo del basso Tirreno”: uno dei due MiG, decollati da San Lorenzo, avrebbe sparato un missile a testata inerte; per sfuggire all’impatto con il missile, il DC9 Itavia e il MiG killer (che volava sotto la sua pancia) avrebbero compiuto una manovra di disimpegno, ma, nel realizzarla, si sarebbero toccati; nell’urto il MiG avrebbe perso il timone di coda e si sarebbe poi andato a schiantare sulla Sila (analoga sorte avrebbe avuto anche uno dei due MiG libici che aveva inseguito il MiG killer e non era riuscito a riprendere quota); il pilota del MiG inseguitore sarebbe morto, mentre i due piloti del MiG killer si sarebbero salvati con un paracadute e sarebbero stati prelevati da un elicottero; il MiG killer (bianco azzurro) sarebbe stato fatto sparire subito, mentre quello inseguitore (giallo bruno monoposto) sarebbe stato fatto ritrovare ufficialmente il 18.07.80; il secondo MiG inseguitore sarebbe stato abbattuto in mare circa 20 miglia al largo della costa calabrese da un caccia occidentale. Sempre secondo il Demarcus, alla battaglia aerea avrebbero assistito aerei italiani (2 PD808, 2 Atlantic Breguet, 2 elicotteri, 1 Beechcraft, 1 DC9 militare e 3 F104), aerei americani (1 Awacs, 4 Phantom e altri 2 jet) e 5 aerei non identificati (“presumibilmente della portaerei francese Clemenceau”).

La parte finale dell’articolo raccoglie le dichiarazioni del Demarcus relative alla sorte avuta dal DC9 Itavia, che a causa dell’urto con il MiG killer avrebbe perso la funzionalità delle ruote anteriori. Secondo il

Demarcus – che a fondamento delle proprie dichiarazioni richiama in maniera indeterminata i nastri e le registrazioni di volo di un elicottero e di un Atlantic Breguet, i rapporti di volo (quelli veri), la testimonianza di Sergio Bonifacio, i documenti di Poggio Ballone, quelli della V Ataf di Verona, dello Shape di Bruxelles, del terzo ROC, le registrazioni del COP e tra il COP e Poggio Ballone – il comandante Domenico Gatti avrebbe segnalato alle ore 20.55 l'avaria e avrebbe chiesto l'assistenza per ammarare vicino a Ponza (sarebbe stata pertanto falsa la versione ufficiale secondo la quale l'ultima comunicazione, prima della caduta delle 21.04, dal DC9 fu del copilota Enzo Fontana, che riuscì solo a dire “gua...”, come registrato dalla scatola nera); il comandante avrebbe ricevuto da Ciampino l'ordine di attendere in volo; pochi minuti dopo, tre caccia avrebbero circondato il DC9 e lo avrebbero guidato verso un tratto di mare tranquillo per l'ammarraggio; il DC9, arrivato a velocità minima sul punto 39 gradi e 55 primi Nord e 12 gradi e 59 primi Est, avrebbe scaricato il kerosene dai serbatoi e avrebbe volato fino all'arresto dei motori; quindi, anche grazie ad una leggera brezza, sarebbe planato alle ore 21.46 con la prua rivolta verso Nord-Ovest proprio nella zona indicata dai tre caccia (dove si trovava per ricerche petrolifere una nave Bucaneer della Subsea Oil Service); tutti i passeggeri ed i membri del DC9 sarebbero stati bene: avrebbero indossato i salvagenti, tolte le scarpe, liberati i canotti di salvataggio; a questo punto i tre caccia di scorta si sarebbero allontanati, mentre, a Roma, la direzione dei soccorsi sarebbe stata assunta “inspiegabilmente” (dal momento che ufficialmente non vi era né uno stato di belligeranza né una esercitazione in corso) dal centro operativo di guerra a Monte Cavo (COSMA); vi sarebbe stato un sabotaggio internazionale dei soccorsi, con “strane deviazioni cui furono sottoposte le navi che potevano essere subito impiegate”; il DC9 sarebbe rimasto a galla 10 ore, in quanto “agganciato con un cavo dalla nave Bucaneer Subsea Oil Service”; “alle ore 07.00 del mattino del 28 giugno si sarebbe trasformato in una bara liquida. C'è un movimento sussultorio. Il DC9 solleva prima un motore e poi la coda. Quindi scompare”; il DC9, che fino ad allora sarebbe stato tenuto mantenuto a galla, vien fatto inabissare: si sarebbe trattato di “una strage intenzionale”, determinata dalle esigenze di impedire uno scandalo politico e militare: i membri dell'equipaggio ed i passeggeri avrebbero potuto raccontare tutto ciò che era accaduto.

Demarcus, alla domanda dei giornalisti, che gli chiedono “ci fu o c'è qualcuno che vide e sa tutto?”, che già nella parte precedente dell'articolo aveva riferito che attorno al DC9 erano presenti in cielo due PD808, cioè aerei capaci di impossessarsi elettronicamente di tutte le comunicazioni esterne di un altro velivolo e di dirottarle verso altre stazioni riceventi

risponde: “Più di uno. Per esempio il generale Luciano Meloni. Quella sera era in volo su uno dei due PD808 che seguirono tutta l’operazione. Partì da Linate alle 20.50, rientrò a Ciampino alle 22.45”, ed ai giornalisti che gli fanno presente che la sua è una accusa gravissima, controbatte: “Il generale Meloni se vuole può querelarmi”.

Si è ritenuto opportuno riportare tutto il fantasioso scenario proposto da Demarcus - che non ha bisogno di alcun commento - per segnalare sino a che punto può spingersi la disinformazione e l’inquinamento in una vicenda come quella di cui ci si sta occupando. Come al solito vengono mescolati fatti veri facilmente accertabili ad altri invece totalmente falsi, al limite dell’assurdo.

4.4. Il processo per diffamazione nei confronti di Demarcus.

La vicenda raccontata da Demarcus, in particolare la chiamata in causa del generale Meloni, è ben ricostruita nella sentenza del Tribunale di Milano relativa alla querela per diffamazione presentata dall’ufficiale nei confronti di Demarcus e dei giornalisti dell’Europeo. Sentenza - è bene rilevare subito - che si conclude con la condanna sia di Demarcus che dei giornalisti.

Nel provvedimento si legge che è risultato provato - e non poteva essere diversamente - che in data 27.06.80 è stato realmente effettuato un volo da Milano-Linate a Roma-Ciampino a bordo di un PD808 da trasporto, sul quale viaggiava, tra gli altri, anche il generale Meloni; nonché la circostanza che alle ore 21.00 del 27.06.80 (e cioè nel momento in cui si consumava il disastro) il generale Meloni era ancora a terra, all’aeroporto di Milano-Linate, in attesa di ripartire per Ciampino con il menzionato aereo PD808 da trasporto, il quale è decollato alle ore 21.45 per giungere poi a destinazione alle ore 22.45. In particolare: il generale Meloni - che all’epoca dei fatti di Ustica era capo del IV Reparto logistica dello SMA e, in quanto tale si occupava della grande logistica della F.A. e non aveva compiti operativi militari - riferiva che il mattino del 27.06.80 aveva fatto rientro a Milano, con volo Lufthansa, da una missione a Monaco, ed aveva partecipato ad una riunione tecnica presso la Società Macchi; quindi, aveva fatto rientro da Milano a Ciampino a bordo di un velivolo dell’AM, un PD808 da trasporto, che aveva fatto altre tratte prima di atterrare a Milano. A bordo del velivolo militare, nella tratta Milano-Roma, erano presenti, oltre al generale Meloni, il generale Giorgieri, il generale Zauli, il colonnello Leone, il sergente Piscitelli, il comandante del velivolo, una di

lui parente, la sig.ra Flavoni e la relativa figlia Michela, nonchè gli altri membri dell'equipaggio - costituito dal capitano Sanft, secondo pilota, dal maresciallo Vucchi e dal sergente Renna -. Il velivolo decollava da Milano Linate alle ore 21.45; si trattava di un velivolo PD808 esclusivamente da trasporto, non idoneo ad alcuna forma di guerra elettronica e neppure a captare onde provenienti dall'esterno (con esclusione, naturalmente, degli apparecchi radio che consentono il dialogo tra l'equipaggio e gli enti di controllo del traffico); il volo era stato assolutamente regolare, senza nessuna complicazione; l'atterraggio a Ciampino era avvenuto senza problemi. Arrivato a Ciampino, il generale Meloni ha fatto ritorno a casa. Soltanto il giorno dopo apprendeva della sciagura del DC9 Itavia, leggendo il giornale o parlando con qualche amico. Precisava che non è mai riuscito a spiegarsi la ragione per la quale il Demarcus, che non ha mai conosciuto o visto in tutta la sua carriera, ha sostenuto nell'intervista che egli avesse visto e sapesse tutto in ordine al volo del DC9 Itavia e a quanto aveva preceduto il disastro. Le dichiarazioni rese dal generale Meloni sull'ora di decollo dell'aereo dall'aeroporto di Milano Linate (ore 21.45) e l'ora di arrivo (ore 22.45) presso l'aeroporto di Roma Campino hanno trovato conferma nella pagina 33 del registro voli del 306° gruppo del 31° stormo dell'AM, ove sono registrati i voli del velivolo PD808 ed "Argo 53" effettuati il 27.06.80.

Il generale Zauli, attualmente in pensione, riferiva di aver ancora chiaro il ricordo del viaggio; infatti, si trovava a Vicenza e, avuta notizia di un aereo militare che partiva da Istrana alla volta di Roma (ove egli doveva trascorrere il week-end con la famiglia), si è recato a Istrana e ha telefonato alla moglie, chiedendole di andare a prelevarlo a Ciampino, all'arrivo del velivolo. Quindi, partiva da Istrana alle ore 20.00. Subito dopo il decollo si rendeva conto che l'aereo non seguiva la rotta per portarsi verso Roma; chiedeva informazioni e gli venne detto che si stavano recando a Milano, per prelevare certi ufficiali che dovevano ritornare a Roma; effettivamente l'aereo si era fermato a Linate, dove fece rifornimento, per poi ripartire alle ore 21.45 e arrivare a Roma alle ore 22.45. A bordo ricordava il generale Giorgieri, il generale Meloni, il colonnello Leone ed altre persone. Nel corso del volo nulla si seppe a bordo della sciagura del DC9 di Ustica.

Della circostanza di un viaggio fatto la sera del 27.06.80 assieme al generale Meloni, da Milano a Roma, riferiva anche il colonnello Leone ed il maresciallo Piscitelli, che precisava di essere stato accompagnato dallo stesso colonnello Leone e dai di lui figli che erano venuti a prelevarlo all'aeroporto, fino alla metropolitana, dovendo raggiungere la stazione ferroviaria di Roma Termini per proseguire il viaggio in treno alla volta di Napoli. La teste Flavoni Brunella, che ha volato su un aereo militare solo in

due occasioni (di cui una in un periodo del tutto diverso da quello del giorno della strage di Ustica) dichiarava di aver volato verso la fine di giugno del 1980 da Milano a Roma assieme al fratello e alla figlia e ad altre persone (il volo durò circa 50 minuti).

Anche i componenti dell'equipaggio confermavano la presenza a bordo del generale Meloni, nonché la circostanza che l'aereo PD808 sul quale era stato compiuto il viaggio, aveva configurazione da trasporto ed era assolutamente sprovvisto delle sofisticate strumentazioni necessarie per poter svolgere funzioni di cd. "guerra elettronica". In particolare, il teste Renna (che non ha mai volato su velivoli destinati alla guerra elettronica) ed il teste Vucchi hanno ricordato un volo serale fatto nei mesi centrali del 1980 (il Vucchi ha parlato proprio del 27.06.80) da Milano a Ciampino a bordo di un PD808 da trasporto sul quale erano presenti tra gli altri anche il generale Meloni, il capitano Flavoni, nonché una donna ed una bambina. Il Vucchi, che svolgeva le funzioni di capovelivolo e non è mai stato addestrato alla guerra elettronica, ha aggiunto di ricordare che per l'occasione membro dell'equipaggio, oltre al capitano Flavoni e il capitano Sanft, era anche il Renna. Circostanze sostanzialmente conformi sugli orari del volo, le caratteristiche da trasporto del velivolo utilizzato e la presenza a bordo del generale Meloni sono giunte dal teste Flavoni Bruno, comandante del volo, che ha precisato che tutti i passeggeri scesero a Ciampino.

Il colonnello Battaglini, anche sulla scorta della documentazione tecnica acquisita (in particolare: il libretto identità velivolo PD808 matricola militare 61953, che reca quale data di stampa il 28.02.74), ribadiva che il PD808 Argo 53 (sul quale è risultato aver volato il generale Meloni, come sopra rilevato) aveva caratteristiche da trasporto e non possedeva la peculiare configurazione "g.e." (guerra elettronica). Il colonnello Battaglini ha anche riferito, esaminando il registro dei voli, che risultava effettivamente che in data 27.06.80 un PD808 era partito da Ciampino alle ore 17.10, era arrivato a Villafranca alle 18.10, e quindi successivamente partito verso le 19.00 alla volta di Istrana, dove era giunto dopo circa una mezz'ora di volo; alle 20.00 era partito per Linate, dove era giunto alle 20.50; infine, alle 21.45 era partito per Ciampino, dove era giunto alle ore 22.45, con 7 passeggeri a bordo (oltre a 1 o 2 specialisti di volo).

Tanto premesso, è quindi palese che Demarcus ha accusato ingiustamente il generale Meloni di essere stato presente a bordo del PD808 la sera del disastro e di essere in qualche modo responsabile dell'evento medesimo. Il Demarcus - si legge nella sentenza - ha riferito di avere appreso la circostanza dall'esame di atti (telegrammi, documenti,

comunicazioni scritte intercorse fra il PD808 e la torre di controllo di Ciampino), che, a suo dire, sarebbero stati da lui consultati quando era destinato ai Quartieri Generali della Marina. Sennonché, a giudizio di quel Tribunale, ciò che riferisce il Demarcus è non tanto una incontrovertibile circostanza di fatto, ma una sua soggettiva illazione, tratta dall'accertata presenza in volo da Milano a Roma del generale Meloni a bordo di un PD808 nella sera dei fatti di Ustica. Ne è prova il fatto che, in punto di allegazione degli elementi oggettivi posti a fondamento delle sue gravi affermazioni, il Demarcus è stato evasivo nel corso dell'articolo, nel quale, alla domanda se avesse consultato di persona i tracciati radar e le registrazioni foniche della rete integrata Nadge fino alla sede di Bruxelles, risponde con un laconico: "no comment"; e così pure testualmente risponde alla successiva domanda, cioè se avesse letto qualche nastro finora rimasto segreto; parimenti evasivo era stato nel corso dei contatti avuti con i giornalisti anteriormente alla pubblicazione dell'articolo. Provvisionato infatti riferiva che il Demarcus, alla domanda come facesse a sapere che il PD808 con il generale Meloni aveva scortato fino al punto di ammaraggio il DC9 Itavia e avesse poi fatto rientro a Roma, aveva sempre risposto "sono informazioni in mio possesso, accontentatevi di quello che vi do"; non è stato in grado di produrre elementi a conforto delle sue dichiarazioni né a quel Tribunale né tantomeno a questo Ufficio.

Il Tribunale censura anche la condotta professionale dei giornalisti Protti e Provvisionato, che pur si erano posti il problema della gravità delle affermazioni riportate e della querelabilità delle stesse. Quest'ultimo - che pur ha precisato di essere stato incaricato da Protti di fare tutte le verifiche possibili relative all'"intervista" del Demarcus - non ha potuto non riconoscere di non aver effettuato alcun riscontro sulla presenza a bordo del PD808 del generale Meloni che avrebbe saputo e diretto l'operazione di ammaraggio del DC9 Itavia ("se avessimo avuto riscontri, avremmo sparato il pezzo in un altro modo"); ha aggiunto, al riguardo, che lui ed il collega Protti si erano limitati alle dichiarazioni rese dal Demarcus - che aveva sempre risposto di accontentarsi di quello che riferiva - senza in alcun modo accedere alle presunte fonti informative dello stesso, al fine di verificare la veridicità delle sue "gravissime accuse". In definitiva, sempre a giudizio di quel Tribunale - giudizio che si condivide appieno - non può affermarsi che i giornalisti Protti e Provvisionato - nell'"accontentarsi" di quanto riferito dal Demarcus, nella raggiunta convinzione di una generica attendibilità dello stesso - abbiano assolto l'obbligo - che su di essi, quali giornalisti, incombeva - di accertare la conformità alla realtà delle "gravissime" affermazioni del Demarcus e di motivare le stesse con puntuale rinvio a dati controllabili. La garanzia della verità dei fatti narrati

imponere oculata diligenza ed accortezza nella scelta delle fonti informative ed un attento vaglio sulla loro attendibilità in relazione alle specifiche gravissime affermazioni sul conto del generale Meloni; nulla di tutto ciò nel caso in esame, in cui non si è proceduto alle doverose verifiche ed ai necessari controlli (v. sentenza Tribunale di Milano, 27.06.94).

4.5. Gli accertamenti del S.I.S.MI su Demarcus.

Anche il S.I.S.MI si “interessò” di Demarcus in due distinte occasioni. La prima nel 92 a seguito della querela del generale Meloni. In questa circostanza la 1^a Divisione redigeva soltanto una nota per il Direttore, in cui veniva sintetizzata l’ipotesi formulata da Demarcus ai giornalisti dell’Europeo. La seconda volta nel 94 a seguito della trasmissione da parte di Demarcus di un esposto indirizzato alla Presidenza del Consiglio; in una nota della 1^a Divisione datata 7 maggio 94 ed inviata al Raggruppamento Centri si legge che se da un lato l’esposto sembrava esser redatto da persona verosimilmente afflitta da problemi psichici, dall’altro destava invece perplessità la documentazione allegata, che viene definita “sensibile”. Demarcus infatti aveva aggiunto un certificato di stato di famiglia di tal Gasparri Luciano, un estratto matricolare di ufficiali di Marina e alcune pagine della Commissione dell’incidente di Ustica della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Documenti che - continua la nota - non avrebbero dovuto essere in possesso di un privato cittadino. Il Raggruppamento Centri con missiva del 12 maggio successivo informava la 1^a Divisione che nessun precedente risultava in atti nei confronti di Demarcus; per quanto concerne il Gasparri si riferiva che era noto per un presunto contatto con cittadino libico. Al punto due della missiva si riferiva - incredibilmente - che non si avevano notizie di una Commissione di indagine sull’incidente di Ustica presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Questa è la laconica risposta nata dalla solerte indagine dei funzionari del Raggruppamento Centri CS di Roma che non sapevano neanche della esistenza di una Commissione d’indagine su Ustica costituita nell’88 dalla Presidenza del Consiglio dei ministri (v. fascicolo Ustica della 1^a Divisione in provvedimento di esibizione al S.I.S.MI in data 20.04.95).

4.6. Le ulteriori trasmissioni di documentazione.

Escusso in data 22.03.93, in merito all'invio a diversi enti di documentazione a propria firma, Demarcus confermava queste spedizioni riferendo che sin dal 90 aveva trasmesso documentazione sul caso Ustica alle Procure della Repubblica di Roma, Milano, Venezia e Trento oltre che a diverse testate giornalistiche (Corriere della Sera, Europeo, Panorama, La Nazione, Gazzettino di Venezia) ed alla Corte dei Conti di Roma. Ed aveva così diffuso quella documentazione per salvaguardare sé e la sua famiglia ed impedire che gli venissero sottratte e distrutte carte. Confermava e riconosceva come sua la documentazione inviata alle Procure sopracitate, parte acquisita presso pubblici uffici e parte da lui stesso redatta. Specificava di non aver inviato personalmente documentazione alla Procura di Bolzano ed alla Prefettura di Cremona, anche se aveva riconosciuto come suoi i documenti trasmessi a questi destinatari. Un decreto di perquisizione domiciliare emesso il 22.03.93 consentiva il rinvenimento di documentazione in larga parte nota agli atti del procedimento. Negli anni 93 e 94 il soggetto continuava ad inviare atti a propria firma e documenti a molte Procure Italiane e a quest'Ufficio. Ma si trattava in genere di carte già note e non utili all'inchiesta. Tra le tante quella inviata dalla Corte dei Conti con la quale si trasmetteva un verbale di sommarie informazioni reso dal soggetto al vice procuratore generale presso quella Corte. Nel verbale egli riferisce notizie già note, molte delle quali pubblicate sulla stampa o già dichiarate a questo GI. In merito agli esposti inviati direttamente a quest'Ufficio, il Demarcus, escusso in data 17.05.94, riferiva di averli trasmessi oltre che a questo GI anche all'onorevole Bonfietti e di aver predisposto di proprio pugno la carta nautica allegata. In merito al significato del telegramma inviato ove si legge "primo esame documentazione cui verbale data odierna est mancante parte descrittiva", dichiarava che con esso si riferiva alla spiegazione della carta, a suo tempo trasmessa, riportata nel retro della stessa. Tra gli esposti si evidenzia la trasmissione di tre fogli contenenti i verbali di interrogatorio di Sergio Bonifacio resi in data 25.10.89 e 20.02.90. Ma su come ne sia venuto in possesso egli non ha mai dato spiegazioni. Comunque anche dall'analisi di questa documentazione, non emergevano elementi utili per l'inchiesta. In data 28.12.94 perveniva presso questi Uffici altro esposto. In tale documento si poneva in evidenza che la società Mediterranean Survey And Services S.p.a. con sede in Roma, era stata esclusa sia nell'87 che nel 90 dalle gare di appalto per il recupero dei resti del DC9 Itavia nel mar Tirreno. In entrambi i casi le furono preferite ditte straniere, rispettivamente la francese Ifremer e l'inglese Wimpol.

In data 01.12.95 perveniva a mezzo fax un nuovo documento a sua firma, nel quale veniva fatto cenno ai nastri radar di Poggio Ballone,

sequestrati sia dal giudice Guarino nell'80 che dal giudice Bucarelli nell'87-88. Questi nastri, secondo l'esponente, non erano mai stati consegnati ai periti d'ufficio. I nastri radar erano stati consegnati dal colonnello Giorgio Tedoldi al maggiore Fiorito De Falco Nicola. Escusso su queste "novità" ammetteva di aver ritenuto opportuno chiarire alcune notizie apparse sulla stampa in cui veniva direttamente coinvolto. I nastri di registrazione radar di Poggio Ballone, così come risultava da notizie da lui apprese e dalla lettura di alcuni atti acquisiti dalla Commissione Stragi, erano stati oggetto di sequestro disposto dal giudice Guarino e custoditi presso l'Itav dall'allora tenente colonnello Fiorito De Falco Nicola, che avrebbe dovuto consegnarli all'AG. Tra i documenti trasmessi dal Demarcus anche stralci di conversazioni relativi all'intercettazione da parte della Digos sulla sua utenza.

A più riprese nell'anno 95, il Demarcus inviava documentazione relativa a fascicoli di alcune società, che a suo dire avrebbero avuto connessioni con il caso Ustica. In particolare citava la Vitrociset Elettronica Sarda di Villaputzu che avrebbe provveduto all'addestramento di militari libici e la società denominata Mandria che deteneva la maggioranza della MSS e dell'ALI. Queste società, secondo Demarcus avevano come comune denominatore la presenza del banchiere Pacini Battaglia e dell'ammiraglio Torrisi. Citato in data 03.07.96, confermava di aver inviato il 28 giugno presso questi Uffici un fax, al quale era allegato uno stralcio di una sentenza emessa dal Tribunale di Roma nel processo Carboni ed altri nella parte relativa agli accertamenti sulla Pro-Fratribus. Secondo Demarcus la Pro-Fratribus aveva attirato la sua attenzione "perché essa appariva già nell'intreccio societario che riguardava sia il versante Avio-Elettronica sarda, sia il versante Fincom ed altre finanziarie cadute sotto il vaglio della Procura per gli omicidi di via Poma e dell'Olgiata e per il caso S.I.S.DE". Riferiva che il 27.06.96, nella mattinata, mentre si trovava al Ministero della Difesa - Aeronautica, negli uffici della Direzione Generale Difesa, nell'ala della "Scuola di Guerra", per rinnovare la tessera di riconoscimento e ferroviaria, aveva ascoltato, stando in ascensore, una conversazione tra due generali, uno di Divisione e l'altro di Squadra Aerea. Uno dei due, avrebbe pronunciato la seguente frase: "Se non si riesce a sistemare Poggio e Martina, bisognerà mettersi con il culo a paratia (che significa mettersi in posizione di massima difesa) se quei due magistrati non si fermano". Secondo il Demarcus i due generali avrebbero avuto qualche istante prima una riunione sulla vicenda di Ustica e si stavano mettendo d'accordo su come sistemare alcune vicende, tra cui quella dei dati radar di Poggio Ballone ed il ROC di Martina Franca.

4.7. Le spontanee dichiarazioni del luglio 96.

In data 04.07.96 il personaggio si presentava spontaneamente per riferire di aver avuto l'impressione che sia nell'ambito aeronautico che in quello della Marina Militare, vi erano alcune persone già a conoscenza dei risultati delle perizie, che in quel periodo erano in corso, prima ancora del loro deposito "ufficiale". Gli argomenti principali di ogni discorso erano essenzialmente due: il ROC di Martina Franca ed il sito di Poggio Ballone. Riferiva che dalla lettura dei nastri radar emergeva un intenso traffico militare prima, durante e dopo il passaggio del DC9 Itavia, ed inoltre che una "flotta aerea" navigante da Nord a Sud avrebbe scortato il DC9 da Grosseto in poi, proseguendo verso la Libia ed il Ciad. La nazionalità di tale flotta poteva essere francese o americana. Egli frequentava il Ministero della Marina, poiché si recava spesso in biblioteca, al Centro Raccolta Legislativa, e alla V^a Divisione, avendo richiesto la ricostruzione della carriera. Nel corso di queste frequentazioni apprendeva che il sistema "Adonis" era stato compromesso tra i giorni della conferenza del G7 a Venezia e il 27 .06 80.

L'"Adonis", sempre secondo il Demarcus, era la macchina cifrante NATO formata da un sistema elettro-meccanico di base composto essenzialmente da un rotore e da due margherite sostituibili, che venivano inviati con plico sigillato e codici NATO. Le margherite venivano cambiate ogni 24 ore così come ogni 24 ore veniva cambiata "la lista chiave", supporto cartaceo del sistema. Ogni ora si doveva cambiare il codice alfanumerico, composto da cinque elementi. I segnali della compromissione si ebbero all'alba del 28, quando il sistema venne fermato. Tra il 2 e il 3 luglio il sistema veniva abolito con decisione NATO. Le preoccupazioni dell'Aeronautica avrebbero avuto echi anche sulla Marina, perché nell'80 i gruppi di comando dei mezzi aerei erano misti; Marinavia, cioè la struttura all'epoca, nel 78-79, era comandata dal generale Ferri ed aveva sede presso il Ministero della Difesa Aeronautica. Se si fosse scoperto infatti che quella sera era in corso un'operazione congiunta, sarebbero emerse anche responsabilità per la Marina.

Escusso in data 17.07.96 riferiva di aver redatto un promemoria in cui venivano riportati i suoi rapporti con l'allora Capo di Stato Maggiore della Marina e poi Capo di Stato Maggiore della Difesa ammiraglio di Squadra Aerea Giovanni Torrisi. I rapporti che aveva con l'ammiraglio erano buoni e confidenziali. Nel memoriale egli faceva cenno all'attività svolta presso lo Stato Maggiore della Difesa nel palazzo di Via XX Settembre, la sera del 27.06.80. Verso le ore 20.35 scorse nei corridoi un

grande stato di agitazione, gente che sussurrava, mormorava e pensava che qualche generale anziano si fosse sentito male. Ricordava anche l'arrivo di un medico. Ancora non era a conoscenza dell'accaduto. Torrisi gli consegnava una delega firmata per l'ufficio cifra. Qualche minuto dopo Demarcus ritornava e consegnando il messaggio a Torrisi, quest'ultimo gli chiedeva: "E' proprio grave?". Egli aveva risposto che la gravità era collegata ad altri fatti che non conosceva. Torrisi gli diede disposizione di chiudere in cassaforte il messaggio, parlando "di cose storte fatte da coglioni incompetenti". Egli tentò di capire il senso di cosa fosse successo, se cioè era fallito un piano di cui non era a conoscenza. Regnava un caos generale; arrivò personale dei Servizi, del SIOS, ed anche degli ufficiali non italiani, tra cui alcuni americani. Il senso delle prime comunicazioni era quello di far sparire ogni tipo di traccia riferibile ad uno strano evento "Charlie" andato male, di ritirare brogliacci, ordini di servizio e di trasferire il personale per altre destinazioni o per licenza. Il 28.06.80 era stata consegnata una cartina di Ciampino del presunto incidente; e vi furono discussioni sul "punto", se si trovasse ad Est di diverse miglia rispetto ai ritrovamenti dei relitti.

La continuazione del memoriale riporta che nell'83 durante la ricerca di un documento era stata scoperta una cassa di legno recante la scritta "Ustica 80"; al suo interno vi era di tutto, ma i documenti indirizzavano verso una strana direzione; quella notte erano esplosi più velivoli, ma non un DC9 civile, e questa certezza era rimasta in piedi per molte ore; solamente alle 08.00 del 28.06.80 cominciarono le comunicazioni dal luogo ove era in corso l'emersione di sostanze oleose e dei cadaveri. In data 31.07.96 nuovo esame del Demarcus su queste ulteriori "novità". In questa occasione riferiva, oltre a quanto già detto, di ricordare che la mattina del 28 dalle nave Doria era arrivata la notizia dell'imbarco a bordo di pezzi consistenti di velivolo militare. Tale comunicazione sarebbe avvenuta all'ufficio dell'ammiraglio Torrisi, ove al tempo prestava servizio; l'ammiraglio dette disposizioni per l'accantonamento temporaneo presso la più vicina Capitaneria di porto. Di questa comunicazione avrebbe trovato traccia nell'83 presso il Quartier generale della Marina a Santa Rosa, nella cassa già indicata, quella della "Pratica Ustica". La sera del 27.06.80 aveva ricevuto l'ordine da parte di Torrisi di recarsi in sala cifra per assistere alla decifrazione di un messaggio proveniente dal 3° ROC di Martina Franca "esclusivo per il titolare". Aveva provveduto alla decifrazione del messaggio consegnandolo al Torrisi.

Quanto ai messaggi prodotti dal teste Gumpel, Demarcus ammette che il messaggio in chiaro è stato da lui dattiloscritto con una macchina da scrivere del tipo "Olivetti top 100" portatile, di sua proprietà. Era stato

copiato da altro messaggio fornitogli dal Gumpel, dattiloscritto su foglio bianco senza alcuna intestazione o timbro o altra indicazione. Mostratigli altri due messaggi, riferiva di averli copiati con la stessa macchina da scrivere la sera del 17.07.96 presso l'abitazione di Gumpel a Frascati. I messaggi criptati non indicavano quanto riportato sul messaggio in chiaro, giacchè pur avendo la chiave per decifrarli, mancavano alcuni elementi ed apparati elettronici e una conoscenza specifica. Il messaggio in chiaro egli lo vide, così come già dichiarato, presso l'ufficio dell'ammiraglio Torrisi la sera del 27.06.80.

4.8. L'intervista rilasciata al giornalista Gumpel.

Escusso in data 17.09.96, confermava l'intervista rilasciata al giornalista Gumpel della televisione tedesca per un servizio dedicato al disastro di Ustica; servizio nel quale si parlava anche del messaggio che il Gumpel avrebbe avuto in Germania. Detto messaggio era simile al cifrato pervenuto il 27.06.80, proveniente da Martina Franca, al Ministero della Difesa, con la dicitura EPT (esclusivo per il titolare). Cifrato che, come s'è detto, sarebbe stato prelevato all'ufficio cifra dal Demarcus su disposizione dell'ammiraglio Torrisi. Cifrato che disponeva di ritirare i nastri radar e i brogliacci dei turni, e di mandare il personale in licenza, essendo il piano Charlie fallito. Nel giro di poche ore, nella narrazione del nostro, la baracca sarebbe stata demolita, il deposito di Santa Rosa sarebbe stato smantellato e la documentazione conservatavi ritirata da personale del SIOS Marina per ordine dell'ammiraglio Geraci. In merito al messaggio egli non informò nessuno perchè si trattava di segreto militare; nel 91-92 chiese alla Presidenza del Consiglio di "essere sciolto" dal segreto, ma la sua istanza era rimasta senza risposta. Specificava di aver letto attentamente il messaggio dell'83 e non quello dell'80. Ovviamente questo secondo non era firmato, anche perchè non è prevista la firma per quel tipo di messaggi. In merito alla fonte, che avrebbe consegnato copia del messaggio al giornalista tedesco Gumpel, egli supponeva che gravitasse in ambienti NATO tedeschi.

In merito alla presenza in mare il 27.06.80 di unità navali italiane, riferiva che sui dati indicati dalla Commissione Pratis non erano state riportate, a suo dire, sei unità italiane e quattro francesi; le italiane erano la Vittorio Veneto, l'Indomito, l'Impetuoso, il Perseo; tra le francesi oltre la Clemenceau vi era la Drougot, la Guepratte, ed il sommergibile Diane; i dati relativi alle navi straniere erano acquisiti da un Comando che aveva

sede operativa a Nisida ed era denominato Comnavsouth, o Comando navale del Sud. Al riguardo della vicenda del MiG23 libico caduto a Castelsilano, nei giorni 3 e 4 luglio dell'80 lo SMA aveva inviato in missione alcuni ufficiali e sottufficiali del SIOS Aeronautica al fine di individuare la nazionalità di un velivolo recuperato in data 28.06.80 in mare; ciò gli risultava per aver letto un documento contenente un ordine di missione, firmato dal generale Ferri, Sottocapo di Stato Maggiore dell'AM. Il personale militare in missione nel luglio 80 era composto dai colonnelli Argiolas e Bompreszi, e dal maresciallo Zecchini, tutti appartenenti al SIOS AM.

4.9. Il memoriale depositato il 26.11.96.

In data 26.11.96 Demarcus presentava un memoriale in cui faceva riferimento a tutte le attività navali in atto all'epoca della strage di Ustica. Dal memoriale si evinceva che, sin dal maggio 80, erano stati attivati tutti i Centri di Comando e Controllo affinché venissero impiegati i Gruppi Operativi d'impiego a livello NATO. Dal 16.05.80 il golfo di Napoli ospitava le navi alleate della Navcformed (Forza Navale Alleata di pronto intervento nel Mediterraneo). Dal giorno 17.05.80 si univano alla Stanavforlat per collaudare le procedure NATO relative ai mezzi di comunicazione e d'intelligence ed ai sistemi d'arma. Le formazioni navali venivano integrate da mezzi subacquei e aerei. Il comando dell'intera area operativa era assunto dall'ammiraglio Angelo Monassi, che era il Comandante di Comnavsouth. L'azione di comando era coordinata e diretta dal Quartier Generale di Nisida. Durante tali operazioni erano attivi anche i centri dell'AM, dell'Esercito per i poligoni a terra e per le forze navali, i centri di Comando e Controllo di Roma Stato Maggiore Marina e il Comando Cinnav.

Dal 21.06.80 erano operative le seguenti unità: Vittorio Veneto, Andrea Doria, Audace, Ardito, Impavido, Indomito, Alpino, Canapo, Centauro, Castore, Bergamini, Fasan, Freccia, Lampo, Saetta, Dandolo, Romei, Sauro, Toti, Stromboli, Vesuvio; Atlantic MM, SH3D MM e velivoli AM. Inoltre partecipavano le unità Saratoga, Dahlgren, Dido, Guepratte, Konduriotis, Amphitritis, Glaukos, e autonomamente l'unità Clemanceau. Fino al 27.06. 80 erano piazzate sull'allineamento con il poligono di Salto di Quirra le sottoindicate unità che effettuavano turni diurni e notturni contro costa e bersagli: Vittorio Veneto, Ardito, Audace, Impavido, Lupo, Impetuoso, Indomito, Drogou, Guepratte, Diane. Per

operazioni di sperimentazione era in mare l'unità navale Perseo, sulla quale era imbarcato il tenente di vascello Sini Antonio, uno dei maggiori esperti di apparecchiature elettroniche navali. Alle ore 21.00, 22.00 e 23.00 Bravo, le unità più vicine al 40° Nord e per l'area compresa fra il 12°49' Nord ed il 13°12' Est erano nell'ordine Bergamini, Centauro, Veneto, Indomito, Impetuoso, Ardito, Audace, Lupo, Orsa, Perseo. Erano state inviate per i soccorsi sul posto le unità navali più lontane. Lo stesso accadeva per i velivoli dell'AM e della MM. Il primo, erroneamente giunto sul posto, era un SH3F del Gruppo di Catania pilotato dal tenente di vascello Ingravalle, il quale al termine dell'autonomia, comunicava con Santa Rosa, riferendo di aver notato una scia di carburante che si proiettava verso Nord Ovest. Il secondo aereo che giungeva sul posto era un Atlantic che volava a bassissima quota. Nella notte del 27.06.80 veniva registrata un'intensa attività volativa fra Centri Radar, Ciampino e Lamezia Terme.

4.10. Conclusioni.

Come si vede il Demarcus ha riferito vicende e particolari a bizzeffe. Egli ha tentato di inserirsi nell'inchiesta, prima con la vicenda del maresciallo dell'AM Dettori, deceduto, con dichiarazioni nelle quali sono mescolati fatti veri e fatti del tutto falsi. Quindi per altri episodi il personaggio ha riferito su fatti già noti a questo GI, a volte prendendo spunto da articoli stampa. Ha aggiunto ai fatti dei particolari tecnici, facilitato dal fatto di avere delle cognizioni di tal genere, per avere svolto servizio quale ufficiale della MM.

Una domanda alla quale si è tentato di dare risposte, purtroppo senza alcun esito, è quella del perché Demarcus si sia così prepotentemente voluto inserire in questo processo, versandovi storie fantastiche e assurde ricostruzioni societarie che, a suo dire, portavano ad Ustica. E' certo che Demarcus non ha lavorato in solitudine; dietro di lui si nascondono coloro che hanno avuto interessi a confondere le acque di questo processo. Non è pensabile che Demarcus abbia potuto agire da solo. La trasmissione di fax, le numerose fotocopie, le visure societarie, le trasferte in luoghi lontani dalla sua residenza abituale, la trasmissione di numerosi memoriali a più indirizzi hanno un costo. E tale costo non si aggira sulle decine di migliaia di lire bensì sull'ordine di svariati milioni. Le condizioni di pensionato di Demarcus non gli avrebbero permesso di sostenere in proprio tali spese. Egli ha sempre dichiarato a destra e a manca di lavorare per il Governo. Ma

non ha mai saputo o voluto indicare per quale struttura istituzionale lavorasse.

Il Demarcus veniva arrestato il 17.01.98, in altri procedimenti, su ordinanza di custodia cautelare in carcere del GIP di Roma, per aver sottratto atti processuali e per averne falsificati altri. Più specificamente sulle dichiarazioni concernenti i fatti di Ustica egli è stato tratto a giudizio per il delitto di calunnia, ma è stato assolto dal Tribunale di Roma. La pronuncia assolutoria, fondata sulla incertezza sui fatti presupposti e sulla consapevolezza nel Demarcus della loro falsità, non modifica la valutazione di inattendibilità, la certezza delle finalità di intossicazione delle indagini ed anche la consapevolezza dell'invio di messaggi di quasi impossibile interpretazione, che qui si devono porre a conclusione.

5. Ciolini Elio.

In questo processo non poteva mancare la presenza di un professionista del depistaggio, Elio Ciolini. Costui non ha bisogno di presentazioni. Il procedimento sulla strage del 2 agosto è pieno delle sue "rivelazioni", che così tante perdite di tempo hanno cagionato in quell'istruttoria. Motivo per il quale veniva condannato per calunnia dall'AG di Firenze.

Questo inquietante personaggio non è mancato nemmeno nell'inchiesta bis sulla strage di Bologna. Il Giudice di Bologna nella più volte citata sentenza-ordinanza depositata il 3 agosto 94 scrive: "Ciolini ha persistito nei suoi atteggiamenti consueti escogitando una improbabile intercettazione "ambientale" di un colloquio fra Pazienza e Federici, dalla quale avrebbe appreso che responsabili della strage di Bologna erano due libici, deceduti nel corso dell'attentato. Informato dall'Ufficio che fra le vittime della strage non vi era nessun libico, né comunque alcun cittadino di paesi arabi, Ciolini modificò nuovamente la propria versione, indicò gli autori della strage in due noti terroristi mediorientali ed asserì di aver tratto tali informazioni da un documento dell'FBI, che aveva avuto occasione di esaminare grazie alla sua attività presso una fondazione statunitense alle dipendenze del senatore Averel Harriman. In questa esposizione, naturalmente, entrò in gioco anche la strage di Ustica, attribuita dal Ciolini al fallito tentativo di abbattere l'aereo su cui stava volando Gheddafi ed anzi, secondo il Ciolini fu proprio questo tentativo a scatenare la reazione libica e a determinare la strage di Bologna". Quel giudice così conclude: "Non vale la pena di soffermarsi su queste insensate affermazioni inserite

in un contesto che, come si è visto, è connotato non solo da menzogne, ma anche da assurdi espedienti per ingannare i giudici”.

La conversazione cui si riferisce il Giudice di Bologna viene citata da Ciolini in un suo memoriale in cui ricostruiva i fatti di Bologna. Ciolini scrive che Jalloud sarebbe venuto in Italia nel giugno 80, per discutere con quei politici italiani del Governo collusi con la P2 (giugno-luglio 80). Oggetto dei colloqui - aggiunge Ciolini - sarebbe stata l'opposizione da parte del Governo italiano all'acquisto dei libici delle azioni della FIAT; colloqui che non avevano sortito alcun esito. In questa occasione si sarebbe discusso del MiG libico abbattuto in Sila e “dello scampato attentato” all'aereo di Gheddafi che gli USA avevano programmato in occasione del suo transito nello spazio aereo italiano; attentato fallito per errore nel riconoscimento radar, che invece di individuare l'aereo di Gheddafi, avrebbe individuato il famoso DC9 abbattuto ad Ustica che “transitava in parallelo all'aereo di Gheddafi in direzione di Varsavia”. Ciolini conclude affermando “Non mi chieda come il Federici sapesse o supponesse di sapere questi fatti, non lo so. Sicuramente andava a bluff”.

Tali dichiarazioni si commentano da sole.

6. Cantore Romano.

S'è già fatto riferimento al giornalista Romano Cantore nelle parti relative alle vicende raccontate da Sinigaglia e da Demarcus.

Quanto al primo personaggio il comportamento di Cantore è apparso dubbio in almeno due circostanze. La prima volta allorchè fa chiedere ai francesi informazioni sul Sinigaglia così da compromettere l'esito della missione ad Aubagne finalizzata al recupero dei documenti. E ciò al di là della veridicità delle dichiarazioni rese dal Sinigaglia.

La seconda sulla reale missione in Sicilia per le bobine di Radio Mazara International di cui aveva parlato il Sinigaglia. Cantore negherà di essere stato in Sicilia per questa vicenda e di aver parlato con Patrì dell'eventuale acquisto delle bobine. Invece sia Pinna che l'Oldrini affermeranno il contrario. Pinna riferiva che Cantore gli disse “di aver ascoltato le bobine di Radio Mazara International e che aveva sentito voci in arabo e in francese e che gli avevano chiesto una cifra esorbitante” (v. esame Pinna Antonio Angelo, GI 20.11.90 e 13.12.90). Anche la Oldrini conferma le dichiarazioni di Pinna sul punto, ricordando: “Poco prima che Cantore andasse via da Panorama - cioè nell'autunno dell'89 - costui mi chiese il nome e l'indirizzo di “quello di Mazara del Vallo”; di colui cioè

che aveva Radio Mazara International. Dopo qualche giorno, invitandolo in redazione, gli ho chiesto come fosse andata ed egli mi ha risposto che c'erano delle pizze, che aveva sentito registrazioni in francese ed in arabo e che Patrì gli aveva chiesto una cifra dell'ordine di milioni" (v. esame Oldrini Francesca, GI 13.12.90). Va rilevato tuttavia che anche Patrì ha negato la circostanza, precisando di non aver mai ricevuto richieste di bobine (v. esame Patrì Emilio, GI 20.11.90).

E' stato accertato che Cantore a dicembre del 1989 ha effettivamente acquistato un biglietto Alitalia tratta Milano-Palermo, ma di averlo poi sostituito per la tratta Milano-Olbia imbarcandosi il 7 dicembre 89 (v. rapporto DCPD in data 05.12.90). Cantore di questo cambiamento di programma non ha informato la Direzione di Panorama. Infatti agli atti di Panorama relativi all'incarico della missione Milano-Palermo è allegato il biglietto aereo relativo alla tratta Milano-Palermo-Milano mentre non vi è alcun riferimento alla tratta Milano-Olbia (v. provvedimento di sequestro a Panorama in data 20.11.90). E' pertanto da supporre che il Cantore abbia detto alla Direzione di recarsi a Palermo, mentre per ignoti motivi si è recato in Sardegna. E' con molta probabilità per tale motivo che Cantore non poteva riferire ai suoi colleghi, Pinna e Oldrini, di non essersi mai recato a Mazara per la storia delle bobine. E pertanto si inventa quella della richiesta esorbitante da parte di Patrì per ottenere le bobine.

Relativamente a Demarcus non può non stupire il fatto che questo personaggio entri nel processo, così attirando l'attenzione di questo Giudice, a seguito della presentazione spontanea presso questi uffici di Cantore che viene a raccontare di avere incontrato il Demarcus su suggerimento del giornalista Scutti, con il quale Demarcus era già da qualche tempo in contatto.

Cantore lo troviamo in altre vicende inquietanti del nostro Paese. Nel 76 Stefano Delle Chiaie, all'epoca latitante, gli concede un'intervista in Spagna in cui lanciava messaggi, uno dei quali al capitano Labruna ricordandogli le armi rinvenute a Camerino. Anni più tardi riappare nelle torbide vicende di Elio Ciolini e dell'avvocato Federici. Con quest'ultimo si incontrava a giugno dell'81, a circa un mese dello scandalo della loggia P2. Nella circostanza Federici gli parlò della esistenza di una super loggia a Montecarlo. Loggia su cui, di lì a qualche mese, si soffermerà il Ciolini. Scopo dell'incontro la possibilità per Cantore di giungere ad intervistare Licio Gelli. A novembre dell'81 iniziano le dichiarazioni di Ciolini che portarono i giudici di Bologna sulla falsa pista di un gruppo internazionale composto da italiani, francesi e tedeschi, del quale avrebbero fatto parte, tra gli altri, Stefano Delle Chiaie, Oliver Danet, Joachim Fiebelkorn. Ciolini verrà intervistato da Cantore in Svizzera e la ricostruzione compiuta da

Ciolini ai giudici di Bologna sarà pubblicizzata nell'intervista pubblicata sul settimanale Panorama del 20 settembre 82. L'intervista, dirà Cantore ai giudici di Bologna, era stata favorita da Federici. Nel corso di questi colloqui il Ciolini riferì a Cantore di aver già firmato la ritrattazione alle sue dichiarazioni. A suo dire in quanto minacciato. Pertanto nonostante la consapevolezza che le dichiarazioni che Ciolini aveva fatto ai giudici sarebbero state dallo stesso ritrattate, Cantore pubblicava l'intervista, così diventando strumento del Ciolini che aveva ottenuto la pubblicità delle sue dichiarazioni.

Cantore, infine, entra anche nella vicenda concernente la borsa di Calvi. Egli pure in questa occasione diventa strumento di Carboni che attraverso di lui, facendosi intervistare (Panorama del 13.12.84), lancia messaggi a coloro che erano in condizioni di comprendere che egli era il reale detentore della borsa di Calvi. Carboni che allo stesso Cantore e al senatore Pisanò infine consegna la borsa ottenendo così lo scoop televisivo del 1° aprile 86.

Tanto premesso non si può non censurare il comportamento di Cantore in questo processo.

7. Del Re Aldo.

Altro personaggio che ha tentato attraverso la sua testimonianza di incidere su questa inchiesta è il padovano Del Re. Questi, che ha avuto un ruolo determinante nel tentativo di rivolta della guarnigione di Tobruk – vicenda di cui si parla più diffusamente nella parte relativa alla Libia – sentito più volte nel '90 e '91, riferiva, tra l'altro, di aver avuto contatti, nell'84, con un ufficiale superiore dell'Aeronautica Militare in pensione, il generale Giorgio Guglielmetti. L'ufficiale era socio della società Itec-Icer presso la cui sede erano avvenuti incontri con altre persone, tra le quali anche altro generale dell'Aeronautica ancora in servizio attivo. Ed è proprio nella ricostruzione di questi incontri, il cui tema era la ricerca di contatti commerciali con il mondo arabo, che Del Re lancia messaggi criptici. Egli afferma che durante questi incontri il discorso – in maniera del tutto accidentale – cadde su Ustica e sull'episodio del MiG libico precipitato a Castelsilano.

Del primo episodio i due ufficiali – Guglielmetti e l'altro ancora in servizio, di cui in un primo momento Del Re forniva una descrizione fisica, e poi in ulteriori esami lo indicava nel generale Tascio – avrebbero commentato la vicenda, affermando che “è meglio che la verità non venga

mai fuori, perchè ne deriverebbe qualcosa di tremendo, un fatto molto grave, un polverone a livello internazionale” e ancora “però non potrà mai venire fuori. Avrebbero dovuto controllare le prenotazioni fatte da quell’aereo da Bologna, ma questo non si può fare”.

Del secondo la vicenda del MiG, affermava che i due ufficiali dopo aver premesso che non vi era nessuna relazione con gli altri due fatti, aggiungevano che in realtà il MiG libico non era in mano libica, ma nella disponibilità di altri Paesi.

Del Re riconduceva la causa dell’abbattimento del DC9 Itavia ad un non meglio specificato traffico di parti e di armi per aerei che sarebbero stati trasportati dal DC9 Itavia.

Queste ricostruzioni non hanno trovato forti riscontri. Guglielmetti è deceduto. Le carte sequestrate presso il suo studio hanno mostrato ingenti traffici di armi. Messo a confronto con il generale Tascio, non lo ha riconosciuto come l’ufficiale presente nella sede della Icer. Di certo Del Re lancia messaggi a determinati ambienti che commerciano in armi, e che si avvalgono della collaborazione di militari in servizio o in pensione.

8. Falletti Angelo.

Il 31 maggio del 97 questo Ufficio veniva informato dalla Procura di Bologna che tal Falletti Angelo Raffaele era persona indagata da quel Pubblico Ministero a seguito di dichiarazioni relative alla strage commessa il 2 agosto 80 nella stazione ferroviaria di Bologna, rese al giornalista Scialoja Mario e da costui riferite al GI di Milano, che aveva trasmesso gli atti al capoluogo emiliano l’11 ottobre 96. In quelle dichiarazioni il Falletti aveva affermato di aver usato come nome di copertura, quando lavorava per il S.I.S.DE, quello di Carli Giorgio (v. nota Procura di Bologna, 31.05.97).

Si poteva così dare un nome alla persona che aveva dichiarato, sotto quel nome di copertura, di volersi presentare per rendere dichiarazioni concernenti la strage di Ustica. Questa persona in effetti si presentava il giorno 2 giugno seguente ed ammetteva di essere Falletti Angelo Raffaele e di avere usato per chiedere udienza il nome di copertura di Carli Giorgio (v. esame Falletti Angelo, GI 02.06.97).

Costui a seguito di indagini di PG delegate dalla Procura di Bologna, risultava aver subito una perquisizione domiciliare per ordine della Procura di Matera, nella sua abitazione colà il 4 dicembre 96. Per effetto di tale perquisizione era stato rinvenuto, tra altra documentazione, un manoscritto

nel quale si parlava della strage di Ustica. (v. nota Procura di Bologna, 31.05.97).

Richiesto questo documento alla Procura di Matera, in effetti sulla copia trasmessa si leggeva un titolo così concepito “27 giugno 1980 - DC9 della Itavia (Ustica) / 18 luglio 1980 - MiG (libico) caduto su Sila.” Nel testo si leggeva oltre ad alcuni riferimenti alla vicenda del velivolo militare libico – ovvero che la datazione della morte del pilota fu falsificata; che il caccia caduto il 27 giugno 80 era stato sorvegliato da Carabinieri e uomini del S.I.S.MI; che da contatti con contadini e pastori del luogo era emerso che l’aereo era caduto “diversi giorni prima” - di un episodio che configurerebbe l’ipotesi, quella sera, di una battaglia aerea. All’interno dello stabilimento chimico dell’ANIC - così narra in dettaglio questo documento - ubicato in località Pisticci Scalo nella valle del Basento, esisteva una pista di atterraggio, denominata “Enrico Mattei” per piccoli velivoli, usata dai dirigenti dell’azienda. La sera di Ustica atterrò su tale pista un velivolo militare “ipoteticamente inglese (l’aereo Orion...)”. Il pilota, all’avvicinarsi all’aereo di alcuni operai addetti a riparazioni delle luci della pista, aveva intimato loro, arma in pugno, di allontanarsi. Dopo circa un’ora erano sopraggiunti da Taranto due automezzi dell’Aeronautica Militare, da cui erano scesi avieri VAM a presidio dell’aereo e meccanici che avevano iniziato immediatamente delle riparazioni. Dopo un paio d’ore il velivolo era decollato alla volta di Potenza. Successivamente era atterrato un secondo velivolo militare, questa volta italiano, un F104, più seriamente danneggiato. A presidiare questo aereo erano intervenuti i Carabinieri di Pisticci al comando del capitano Cuccaro, seguito in un secondo momento dal colonnello Buscia, comandante provinciale dei Carabinieri di Matera. Anche in questo caso erano arrivati sul campo alcuni mezzi dell’Aeronautica Militare da Taranto e da Gioia del Colle. I danni dell’F104 apparivano cagionati da colpi di mitragliatrice. I lavori erano durati l’intera notte, ma senza esito. Cosicché il velivolo, all’alba, fu imbarcato su un grosso mezzo, giunto al campo, e trasportato in località sconosciuta. Sottolineava infine il redattore del documento, che nell’immediatezza di questo secondo atterraggio i vigili del fuoco si erano avvicinati al velivolo nell’intento di prestare la loro opera, ma erano stati anch’essi allontanati armi in pugno dal pilota (v. reperti sequestrati).

Falletti, spontaneamente presentatosi, come detto, confermava sostanzialmente e con minime difformità - il primo velivolo sarebbe stato un monoposto; i Carabinieri sarebbero intervenuti sin dal primo atterraggio; non specifica le modalità di allontanamento del secondo velivolo - le vicende descritte nel documento, di cui sarebbe venuto a conoscenza casualmente, ma che avrebbe di sua iniziativa approfondito. La sua fonte

sarebbe stata tal Daddiego Leonardo - che già risultava nel rapporto dei Carabinieri per l'AG di Matera - testimone diretto dei fatti. Questo Daddiego, ora titolare di una tabaccheria, all'epoca era dipendente dell'ANIC di Pisticci e la sera dell'incidente si trovava in servizio quale tecnico specializzato alla manutenzione della "Enrico Mattei".

Riferiva poi le verifiche compiute, di cui poche con esito. In pratica solo quelle con tal Martinelli, vigile dei fuoco, che gli avrebbe confermato l'accaduto. Il maresciallo Fiorito gli avrebbe detto solo di ricordare qualcosa. Il capitano Cuccaro non avrebbe nè confermato nè smentito l'episodio. Il colonnello Buscia non lo avrebbe reperito. Dopo la perquisizione si sarebbe rivolto al giornalista del Corriere della Sera, Purgatori, ed insieme avrebbero intrapreso un lavoro di riscontro, ma avrebbero trovato tutte le porte chiuse, sia presso i vigili di Matera che presso la dirigenza dello Stabilimento dell'Anic oggi Enichem.

Riferiva infine le sue esperienze di lavoro. Si era arruolato volontario in Marina il 7 maggio del '76. Nel dicembre di quell'anno veniva già trasferito al SIOS d'arma, al tempo in cui di tale Servizio era responsabile l'ammiraglio Geraci. Nel '79 aveva iniziato la collaborazione con il colonnello Triglione, capo Centro S.I.S.DE a Taranto. Con tale Servizio aveva collaborato sino al '95 allorchè il rapporto si ruppe per contrasti con il Triglione e il capo Centro di Matera. Al tempo dell'esame testimoniale si occupava di giornalismo e collaborava a sua detta con il Corriere e l'Espresso (v. esame Falletti Angelo, GI 02.06.97).

9. Affatigato Marco.

Come s'è già detto nella parte relativa alle rivendicazioni, il 28 sabato, il giorno successivo al disastro, alle 14.15, perveniva alla redazione romana del "Corriere della Sera" una telefonata anonima. L'interlocutore chiedeva alla centralinista di trascrivere il seguente messaggio: "Qui i NAR. Informiamo che nell'aereo caduto sulla rotta Bologna-Palermo si trovava un nostro camerata, Marco Affatigato. Era sotto falso nome. Doveva compiere una missione a Palermo. Per riconoscerlo aveva al polso un "Baume Mercier". Interrompiamo la comunicazione. Grazie". La centralinista ha ricordato che la voce era maschile, giovanile, di certo non di persona anziana o matura, sulla trentina. Aveva un accento settentrionale. Non mostrava alcuna agitazione. Chiuse la comunicazione ringraziando, cosicché la donna ne trasse la convinzione che si trattasse di

persona educata (v. esami Evangelisti Gabriella, PG 28.06.80 e GI 28.07.90).

Il giorno successivo, il 29 domenica, nel pomeriggio la madre dell'Affatigato riferiva all'Uigos di Lucca, sua località di residenza, che poco prima il figlio le aveva telefonato per smentire, dopo averla appresa dai mezzi di informazione, la notizia della sua presenza a bordo dell'aereo precipitato (v. esame Giorgetti Enrica, PG 30.06.80).

Sul punto il provvedimento conclusivo dell'istruzione per la strage di Bologna così affermava: "L'ipotesi di un coinvolgimento dell'Affatigato si rilevò ben presto priva di fondamento. Ciò non di meno, servì a distogliere l'attenzione dell'opinione pubblica dal sospetto di responsabilità militari nella distruzione dell'aereo. Solo qualche tempo dopo fu possibile comprendere che l'operazione, con ogni probabilità era stata condotta dal S.I.S.MI ... al fine di disorientare l'opinione pubblica e mascherare la delittuosa imprudenza dei reparti impiegati in una esercitazione militare".

Il momento della telefonata, e soprattutto il taglio e il contenuto della stessa fecero subito ritenere che essa non fosse opera di un mitomane, bensì l'espressione di una attività organica ben finalizzata a conseguire obiettivi strumentali, probabilmente a scopo di depistaggio in relazione al disastro aereo o, comunque, ricollegabili all'ambiente complesso nel quale l'Affatigato viveva e operava, o cui era comunque collegato.

A conforto di tale affermazione è sufficiente porre in evidenza il modo freddo, sintetico e preciso con cui l'anonimo interlocutore effettua la comunicazione, la sua preoccupazione che il messaggio venisse integralmente ed esattamente riportato e, in particolare, la precisazione relativa alla marca dell'orologio, circostanza questa non solo rispondente a verità, ma anche a conoscenza di un ristrettissimo numero di persone della cerchia dell'Affatigato.

Entro breve tempo il soggetto sarà nuovamente coinvolto in un altro gravissimo evento di strage, quello della stazione di Bologna del 2 agosto 80. Sulla base di alcune testimonianze acquisite sul posto subito dopo, venne infatti compilato un fotokit di un giovane indicato come colui che avrebbe depositato la valigia contenente l'esplosivo. Dall'esame di questo fotokit gli organi di polizia della provincia di Lucca, località di residenza dell'Affatigato, ritennero possibile in un primo tempo una sua identificazione.

L'ipotesi, entro breve tempo, cadde essendosi accertato che egli in quei giorni portava una folta barba, al contrario di colui che sarebbe stato visto dai testi che avevano contribuito alla formazione del fotokit. L'Affatigato, tuttavia, pressoché contestualmente, il 6 agosto 80, veniva arrestato a Nizza, dove si era rifugiato sin dall'ottobre del 78 per sfuggire

ad un ordine di carcerazione emesso dalla Autorità Giudiziaria di Firenze per “ricostituzione del disciolto partito fascista”.

Nella circostanza, nel corso della perquisizione domiciliare eseguita dalla polizia giudiziaria francese, gli venivano sequestrati, tra l'altro, un cartoncino ove erano annotati quattro nominativi stranieri - D. Grier, D.M. Jeal, A.P. Griffith, M.R. Jensen - e un'agenda comprendente diversi nominativi con indirizzi e numeri telefonici. Il materiale sequestrato meno il cartoncino veniva acquisito per effetto di rogatoria dall'AG di Bologna il 17.12.81. La Procura della Repubblica di Nizza comunicava che il motivo della mancata consegna di quel cartoncino trovava giustificazione nel fatto che trattavasi “di nomi e di annotazioni che riguardano cittadini francesi che possono avere attinenza con la sicurezza dello Stato e che pertanto come da accordi presi con la S.V. - riferito al GI dr. Gentile dell'Ufficio Istruzione di Bologna - il medesimo materiale non doveva essere consegnato”.

Sentito dal Giudice Istruttore di Bologna Affatigato aveva affermato: “prendo atto che tra le mie agende manca quella piccola nella quale erano annotati i miei contatti con lo SDECE e che apprendo in questo momento, anzi che già sapevo, fosse stata trattenuta dalla polizia francese ...” (v. esame Affatigato Marco, GI Bologna 05.12.84).

Sentito su questi punti specifici in epoca molto più tarda, in un esame congiunto di questo Ufficio e di quello di Bologna, l'Affatigato affermerà, riguardo al cartoncino, di non ricordarlo, ma di non poter escludere che in esso fossero riportati nominativi collegati con la sua attività con i Servizi francesi. La dichiarazione naturalmente sorprende perchè la grafia dei nomi dovrebbe portare all'identificazione di soggetti di nazionalità anglosassone. In merito, invece, all'agenda dichiarerà esplicitamente che i nominativi in essa annotati erano di appartenenti ai Servizi francesi (v. esame Affatigato Marco, GG.II. Roma e Bologna 23.04.92).

Prima dell'arresto del 6 agosto, il 17 aprile di quello stesso anno, l'Affatigato era stato fermato, nel Principato di Monaco, dalla polizia locale per accertamenti e rilasciato dopo 24 ore, non essendo risultati nei suoi confronti mandati di estradizione o altri provvedimenti cautelativi. Nell'occasione, fu trovato in possesso di tre patenti automobilistiche italiane, delle quali una in bianco, una intestata a lui, e una (però con la sua foto) a nome di un certo Laganà Michele, residente a Bologna. Accertamenti successivi su quest'ultimo nominativo permisero di stabilire che la patente era autentica, a parte naturalmente l'apposizione della foto dell'Affatigato, e che il Laganà ne aveva denunciato lo smarrimento nel dicembre 77. Significativa, tuttavia, la circostanza che sul conto del

Laganà, nell'ambito degli stessi accertamenti, emergessero circostanziati e precisi precedenti di sue attività nel settore dell'estrema destra.

Oltre alle patenti, l'Affatigato venne trovato in possesso di un'agenda contenente vari nominativi corredati di numero telefonico. Questa agenda merita un cenno particolare, poichè essa, sebbene ottenuta dal S.I.S.DE sin dal maggio 80 (e quindi poco dopo il fermo dell'Affatigato e prima della sua chiamata in causa negli eventi di Ustica e di Bologna), non è mai stata inviata all'Autorità Giudiziaria nè trasmessa ad altri organi esterni al Servizio. Solo nell'aprile del 92 è stato possibile venirne in possesso attraverso un provvedimento formale di esibizione. In quell'occasione, inoltre, risultava che non erano stati svolti accertamenti nè sui nominativi nè sui numeri telefonici compresi nell'agenda stessa (v. decreto di esibizione, GI 21.04.92).

Il 7 agosto 80, perveniva all'agenzia ANSA di Venezia-Mestre una telefonata anonima da parte di persona di sesso maschile, con voce giovanile e con spiccato accento veneto, che si qualificava come "portavoce" dei NAR e comunicava che in un cestino dei rifiuti collocato in città era stato depositato un "comunicato". Rinvenuto questo documento, si constatava che esso consisteva in un volantino redatto a mano, in stampatello e a mezzo di un pennarello, recante l'intestazione "Nuclei Armati Rivoluzionari - Nucleo Franco Anselmi - Nucleo Ivano Boccaccio", nel quale, dopo l'introduzione "In relazione alla recente campagna di stampa parallela sulla strage di Stato", venivano espressi giudizi durissimi sull'Affatigato, definito tra l'altro "noto delatore", si affermava che egli era "già stato condannato a morte dalla giustizia nazionalrivoluzionaria", e si dichiarava la conoscenza del suo indirizzo di Nizza (Rue Symiane 25), risultato esatto.

L'autenticità della affermata provenienza del volantino sollevava serie perplessità, poichè gli elementi caratterizzanti non trovavano riscontro in analoghi materiali originati da organizzazioni di estrema destra, ed anche perchè la denominazione "Nucleo Franco Anselmi - Nucleo Ivano Boccaccio" risultava del tutto nuova nè mai più verrà riproposta.

Marco Affatigato, nato a Lucca il 14 luglio 56 da famiglia di origini siciliane per parte di padre, è personaggio più che noto nell'ambito delle organizzazioni estremistiche di destra. Sin da giovanissimo ha militato nel movimento "Ordine Nuovo", prima del suo scioglimento, e successivamente ha aderito al "Fronte Nazionale Rivoluzionario", ponendosi rapidamente in evidenza per intenso attivismo e anche per aver collezionato, a partire dal 73, una numerosa serie di precedenti penali per lievi reati, per lo più connessi alla sua attività politica. Nel 75 la sua

militanza prosegue per tappe progressive, tanto che si trova coinvolto nelle attività eversive del gruppo di Tuti, Cauchi, Tomei, Malentacchi, Gallastroni ed altri, e per tale motivo si rifugia all'estero. Rientrato clandestinamente in Italia, nel settembre dello stesso anno viene arrestato in esecuzione di un ordine di cattura per favoreggiamento dello stesso Tuti e in esecuzione di sentenza a pena detentiva per ricostituzione del disciolto partito fascista.

Rimesso in libertà, riparato in Francia e lì arrestato nelle circostanze già viste, estradato e recluso nel carcere di Ferrara, farà ancora parlare di sé per una oscura vicenda avvenuta durante la detenzione. Un detenuto di quel reclusorio, un certo Ferrini, avrebbe tentato di ucciderlo e questo episodio, all'epoca, provocò varie ipotesi sulla volontà di qualcuno di esercitare una vendetta verso di lui, ovvero di "ridurlo al silenzio".

Nel giugno 81, e quindi nel pieno della pubblicizzazione della vicenda dell'organizzazione massonica P2 venne rievocato quanto da lui riferito anni addietro all'Autorità Giudiziaria su un incontro che avrebbe avuto a Lucca, insieme al Tomei con un non identificato massone, che avrebbe loro offerto denaro perchè compissero attentati.

Ritornato nuovamente in Francia e stabilitosi a Valence, è in questo periodo che dovrebbe essere iniziata la sua "collaborazione" con vari Servizi informativi stranieri. Sul punto esistono due esplicite ammissioni in esami testimoniali resi all'Autorità Giudiziaria e anche altri riscontri, pur se non è stato tuttavia possibile esplorare compiutamente o anche soltanto in modo soddisfacente la reale natura dei suoi rapporti con questi Servizi, le attività da lui compiute, i settori nei quali può essere stato impiegato e altri aspetti specifici.

Nello stesso periodo Affatigato mantiene contatti con connazionali della stessa sua area ideologica, tra i quali in particolare Marcello Soffiati, ampiamente noto per i suoi ripetuti ed equivoci inserimenti in varie vicende di eversione e stragismo. La maggior parte delle notizie disponibili proviene da lui stesso e le persone in grado di fornire dati di riscontro, per i loro precedenti e le loro compromissioni in analoghi contesti, non sono tali da poter costituire, per ovvie considerazioni, un punto di riferimento attendibile e, in ogni caso, non hanno voluto o potuto fornire spiegazioni esaurienti.

In epoca più recente, nel novembre 90, Affatigato ha inoltre rilasciato un'intervista televisiva che merita qualche interesse, anche perchè essa avviene dopo il cosiddetto "caso Gladio". L'intervista è del 27 novembre 90, viene registrata a Nizza da redattori del programma "Samarcanda" e sarà trasmessa, ma non in versione integrale, la sera del successivo 29. Si tratta di un documento complesso e non facilmente

interpretabile, perchè nelle pur copiose dichiarazioni del soggetto è arduo individuare le asserzioni fantasiose e le falsità che certamente vi sono, le affermazioni dirette a trasmettere “messaggi” e, infine, le verità che possono esserci anch’esse, ma la cui scrematura si presenta, come detto, molto difficile.

In questa intervista, dopo aver brevemente riepilogato le sue attività e le sue vicende giudiziarie, egli parla della telefonata anonima sulla sua asserita presenza a bordo del DC9 di Ustica e sostiene che, secondo la sua opinione, questa mossa derivò dall’aggrovigliata situazione dei rapporti esistenti all’epoca tra i Servizi segreti italiani, quelli delle varie organizzazioni palestinesi, quelli iraniani e libanesi.

Egli prosegue chiarendo che, essendo in quel momento “infiltrato” per conto dei Servizi statunitensi in un gruppo “khomeinista” che doveva organizzare attentati contro obiettivi americani, qualcuno approfittò della situazione e in conseguenza dei rapporti tra i Servizi segreti elencati, decise di “bruciarlo” per annullarne l’azione.

Al preciso ed esatto riferimento, poi, al possesso da parte sua di un orologio “Baume Mercier”, Affatigato esprime esplicitamente forti sospetti, come “fonte” della notizia, su Marcello Soffiati, con il quale era in contatto; Soffiati che egli definisce elemento di raccordo tra di lui e i Servizi statunitensi e, inoltre, massone, di ideologia di destra, legato ai Servizi italiani.

Ancora in merito all’evento di Ustica, l’Affatigato afferma che, secondo lui e sia pure in linea di ipotesi, l’episodio del MiG23 libico precipitato in Sila è da collegare all’incidente del DC9 Itavia, collegamento che comporterebbe, pertanto, la caduta dell’aereo libico nello stesso giorno del 27 giugno e non il 18 luglio 80.

L’intervista continua affrontando vari argomenti a proposito dei quali però l’Affatigato non stabilisce altri collegamenti con la sciagura di Ustica e con la caduta del MiG23 libico. Da rilevare tuttavia la sua insistenza nell’attaccare i Servizi italiani, che a un certo punto accusa apertamente di aver tentato la sua eliminazione fisica per ben tre volte (v. testo trascritto dell’intervista a “Samarcanda” del 27.11.90).

Nel corso dell’esame testimoniale, già ricordato, dell’aprile 92, Affatigato, nel confermare sostanzialmente i contenuti dell’intervista a “Samarcanda”, ribadisce in particolare che, a suo giudizio, tutti gli elementi utilizzati per “costruire” la sua implicazione nella vicenda di Ustica provengono sicuramente da Marcello Soffiati (v. esame Affatigato Marco, GG.II. Roma e Bologna, 23.04.92).

La complessa personalità dell’Affatigato, i suoi significativi precedenti di attività politica, i suoi rapporti con noti personaggi

dell'eversione di destra e soprattutto gli elementi relativi ai suoi contatti con vari Servizi d'informazione e al suo operato nell'ambito di questi, hanno naturalmente suggerito l'opportunità di promuovere un'azione di ricerca, sia sul piano documentale che su quello testimoniale, al fine di raggiungere risultati di chiarimento e di verità sul suo eventuale ruolo nella vicenda di Ustica, con particolare riferimento ai motivi ed ai retroscena per i quali il suo nome viene usato nella telefonata anonima.

Questo episodio, infatti, deve essere considerato di assoluta singolarità, non solo per le motivazioni già esposte, ma anche per altre due ragioni di piena significatività.

In primo luogo merita attenzione il fatto che l'anonimo autore della telefonata dichiara di parlare a nome dei NAR, mentre l'Affatigato non ha mai fatto parte di questa formazione. L'inesattezza relativa alla collocazione politica dell'Affatigato induce poi a ritenere che chi ha elaborato i termini della comunicazione non fosse sufficientemente preparato sui precedenti del soggetto (cosa, questa, impensabile da parte di elementi dell'ambito dei gruppi o gruppuscoli dell'estrema destra, che invece dovevano conoscer bene le sue militanze) e possa quindi identificarsi in qualcuno estraneo a tali ambienti.

L'intervallo di tempo non è certo considerevole, ma comunque non sembra corrispondere ad un subitaneo impulso, a qualunque motivo dovuto, e fa invece pensare piuttosto ad una discussione o concertazione della mossa tra ambienti diversi e in ogni caso tra più persone.

Una particolare attenzione, in questo quadro, è stata rivolta verso i nostri Servizi di sicurezza e di informazione, sia per il rilievo e la qualità delle informazioni che essi avrebbero dovuto possedere sul personaggio, sia anche per la circostanza, almeno in altre occasioni comprovata, che elementi isolati e devianti dei Servizi hanno adottato il metodo della comunicazione anonima.

E' stato pertanto provveduto ad acquisire presso il S.I.S.DE e presso il S.I.S.MI (per quest'ultimo sia riguardo al materiale esistente nella sede centrale sia, separatamente, a quello custodito nel Centro CS di Firenze che, secondo logica, avrebbe dovuto seguire più direttamente il soggetto) le documentazioni contenute nei rispettivi archivi sul conto dell'Affatigato (v. esibizioni GI 02.01.92 e 21.04.92)

In verità, l'esame di questi documenti non solo non ha portato al conseguimento di alcun utile risultato, ma ha condotto di necessità a considerazioni assolutamente non positive sulle capacità e il rendimento di questi organismi. E' inevitabile osservare al riguardo la povertà dei dati informativi e, soprattutto, il modulo tipicamente burocratico con cui, nel tempo, è stata formata la raccolta delle informazioni.

E' sufficiente rilevare, a titolo di esempio, che il fascicolo acquisito presso il Centro CS di Firenze comprende complessivamente 86 atti. Ebbene, 37 di essi, non molto meno della metà, sono costituiti da ritagli stampa; 10 sono informative ricevute da Comandi di carabinieri; 3 sono brevi note di trasmissione di altri ritagli stampa o di segnalazione di trasmissioni televisive; 2 sono foto del soggetto; 1 è un certificato anagrafico; 1 è un bollettino di segnalazione per ricerche.

Gli atti prodotti dal Servizio sono: 8 comunicazioni provenienti dalla 1^a Divisione; 9 sono comunicazioni provenienti da altri Centri; 16 sono comunicazioni elaborate dal Centro. Il livello informativo del materiale originato in proprio da questi organi è minimo se non nullo: richieste e esiti di accertamenti di natura elementare, informazioni di routine, segnalazioni di nessuna importanza pratica.

Dopo la telefonata anonima, nè all'epoca nè nei periodi successivi, risultano essere stati promossi accertamenti o indagini; il Centro non l'ha fatto di iniziativa e nemmeno l'organo superiore lo ha richiesto. Egualmente, le vicende dell'Affatigato dopo l'80 e la diffusione delle prime voci su sue collaborazioni con Servizi di informazioni stranieri non sembrano aver destato il minimo interesse. Lo stesso per quanto concerne la ricordata intervista televisiva a "Samarconda".

Anche la documentazione proveniente dalla 1^a Divisione del S.I.S.MI e dal S.I.S.DE, comunque, si attesta sugli stessi livelli. Il tono dell'andamento complessivo nello sviluppo delle pratiche appare impostato a un piatto procedere burocratico. Ci si attiva solo quando se ne è richiesti o quando qualcuno chiede notizie. Non si rileva alcuna iniziativa incisiva, alcun impulso, alcuna seria e meditata analisi.

In questa situazione, pertanto, non è stato possibile ottenere dai Servizi nessun apporto concreto, nè sulla posizione dell'Affatigato nè sugli autori e i significati della falsa telefonata del 28 giugno 80, salvo un'informativa del Raggruppamento Centri CS del S.I.S.MI di Roma, datata 4 luglio 80, in cui la "rivendicazione" viene attribuita ad ambienti vicini all'on. Bisaglia. Secondo la nota la rivendicazione era stata diffusa ad hoc al fine di distogliere l'attenzione degli inquirenti dal cedimento strutturale, che, sempre secondo la nota, sarebbe stato invece la reale causa del disastro.

Al riguardo dell'argomento vi sono dichiarazioni testimoniali o rese in sede di interrogatorio dal generale Pasquale Notarnicola e quelle dell'allora colonnello Federigo Mannucci Benincasa, entrambi dipendenti del S.I.S.MI.

Il generale Notarnicola, all'epoca dei fatti Direttore della 1^a Divisione del S.I.S.MI con il grado di colonnello, ha riferito di aver

appreso la notizia della telefonata e la successiva smentita della presenza a bordo dell'aereo dell'Affatigato dai mezzi di informazione.

Ha poi aggiunto che, qualche giorno dopo l'evento, il Capo Centro del S.I.S.MI di Firenze, Mannucci Benincasa, ebbe a dirgli, presso la sede della 1^a Divisione, che la possibilità di un attentato a mezzo di un ordigno esplosivo non era da scartare con certezza, dato che sull'aereo avrebbe dovuto viaggiare, diretto in Sicilia per indagini su un'organizzazione di estrema sinistra, un magistrato fiorentino. Il magistrato non avrebbe effettuato il viaggio per circostanze fortuite.

Notarnicola ha ulteriormente precisato che, ad ogni buon fine, inviò il Mannucci Benincasa alla 3^a Sezione della 1^a Divisione, competente a trattare il caso, e che, da parte sua provvide ad informare oralmente di quanto appreso dal suo dipendente il generale Giuseppe Santovito, all'epoca direttore del S.I.S.MI.

Il generale Santovito, peraltro manifestò decisa incredulità, affermando che la voce di un attentato era stata messa in giro ad arte dalla Società Itavia al comprensibile scopo di contestare l'ipotesi del cedimento strutturale (v. esami Notarnicola Pasquale, GI, 16.02.90 e successivi).

L'allora colonnello Federigo Mannucci Benincasa, all'epoca Capo Centro CS di Firenze, sentito una prima volta in veste di testimone e, successivamente, come indiziato, ha affermato di aver appreso la notizia della telefonata dalla stampa o la domenica o il lunedì dopo il disastro e che comunque il lunedì stesso conobbe, sempre dalla stampa, le dichiarazioni della madre dell'Affatigato.

Sulla conversazione avuta sull'argomento con il Notarnicola, egli ammette la circostanza, ma nega recisamente che il colloquio sia avvenuto nei giorni immediatamente successivi all'evento di Ustica, collocandolo dopo un intervallo sicuramente più lungo, che crede di poter stimare in un mese circa. Nega anche di aver parlato contestualmente al generale Notarnicola dell'episodio del giudice che avrebbe dovuto trovarsi a bordo dell'aereo, e ciò perchè sostiene di aver appreso questa notizia molto più tardi, verso la fine dell'anno o nei mesi successivi. Sempre a proposito dell'incontro con il generale Notarnicola, afferma che questi non fece commenti al riguardo, e di non ricordare se il suo superiore lo avesse inviato presso una Sezione della Divisione per prospettare il caso.

In merito alla mancata promozione di iniziative in direzione dell'Affatigato dopo l'episodio della telefonata, il colonnello Mannucci Benincasa si è giustificato affermando che non ritenne di fare alcunchè dal momento che della vicenda si stava interessando la Magistratura; per la inesistenza inoltre di una competenza diretta del suo Centro, dato che il fatto non era avvenuto in Toscana, ed anche perchè il soggetto, per la

specificità delle sue attività estremistiche, avrebbe dovuto formare oggetto di interesse primario da parte del S.I.S.DE.

Ha sostenuto poi di non aver mai saputo di collegamenti dell'Affatigato con i Servizi francesi ed americani e di non essere egualmente mai stato a conoscenza che in occasione del suo arresto avvenuto a Nizza il 6 agosto 80, gli fosse stata sequestrata un'agenda con nominativi.

In relazione all'episodio del fotokit di Bologna, ha dichiarato infine che egli ne venne informato da un organo di polizia giudiziaria della provincia di Lucca, e che il Centro, ove peraltro nessuno conosceva il testimone che aveva fornito le indicazioni, non vi ebbe la minima parte (v. esame Mannucci Benincasa Federigo, GI 28.12.90 ed interrogatorio GI 18.11.92)

Devono essere altresì considerate e valutate le dichiarazioni rese di fronte alla Commissione Parlamentare d'inchiesta sul terrorismo e le stragi da vari soggetti che sono stati sentiti sul tema specifico o hanno comunque parlato dell'Affatigato e di eventi a costui connessi; dichiarazioni acquisite agli atti del presente processo.

Le testimonianze sono quelle del generale Notarnicola, del generale Giulio Grassini, dell'ammiraglio Fulvio Martini e del prefetto Vincenzo Parisi.

Il generale Pasquale Notarnicola, ascoltato nel corso della 37ª seduta il 21 novembre 89 ha, in sostanza, fornito gli stessi elementi contenuti nelle deposizioni testimoniali all'Autorità Giudiziaria.

Il generale Giulio Grassini, all'epoca direttore del S.I.S.DE, ha depresso nella 38ª seduta del 21 novembre 89, ma non ha dato alcun contributo sostanziale al progresso delle conoscenze sul personaggio e le sue attività. Egli infatti si è limitato a dire che, appresa la notizia della comunicazione anonima del 28 giugno, il suo organismo provvide ad avviare degli accertamenti - senza peraltro specificare quali -, ma che ogni attività si interruppe subito dopo con il venir meno dell'ipotesi della presenza a bordo dell'aereo dell'Affatigato. Nessuna iniziativa successiva venne intrapresa, anche perché si sapeva che il soggetto si trovava all'estero. Al riguardo il generale dice addirittura che l'Affatigato stava negli Stati Uniti, denotando anche in questo la scarsità delle sue conoscenze sull'argomento (v. audizione citata).

L'ammiraglio Fulvio Martini, all'epoca dell'audizione direttore del S.I.S.MI, incarico assunto nel maggio 84, ma non in servizio presso l'organismo nell'80, è stato sentito nella 54ª seduta del 20 giugno 90 e, di seguito, nella 55ª seduta del 27 giugno 90.

Nella prima tornata l'ufficiale ha mostrato di non essere in possesso di informazioni sulla vicenda Affatigato, tanto che alcuni commissari, increduli che un teste della sua qualità e del suo livello e ben al corrente che sarebbe stato interrogato sull'argomento, non si fosse opportunamente documentato con il concorso dei suoi uffici, hanno esplicitamente avanzato il sospetto che egli fosse volutamente reticente (v. audizione Martini Fulvio, Commissione Stragi, 20.06.90).

In esito all'audizione si è riservato di fornire notizie in una successiva occasione e ciò si è verificato nella seduta seguente. In questa seduta ha letto una scheda sul conto dell'Affatigato contenente informazioni sui precedenti e le vicende del soggetto, note però e tali da non apportare nuovi contributi (v. audizione Martini Fulvio Commissione Stragi 27.06.90).

Il prefetto Vincenzo Parisi, al momento dell'audizione Capo della Polizia, in epoche precedenti prima vice Direttore e poi Direttore del S.I.S.DE, ma non presente ai Servizi all'epoca di Ustica (ha assunto l'incarico di vice Direttore del S.I.S.DE nell'agosto 80), è stato sentito nella 62ª seduta del 17 ottobre 90.

Il prefetto dopo aver brevemente accennato all'episodio della telefonata ed aver espresso al riguardo la sua convinzione che in questo fatto fosse da identificare "una volontà disinformativa" e la "presenza di uno spezzone di intelligence volto a depistare, a seminar panico e risentimento", ha rivelato che l'Affatigato, nella primavera dell'80, per il tramite di un collaboratore del S.I.S.DE operante a Padova - che egli non nomina, ma che dovrebbe identificarsi in Marcello Soffiati - aveva avanzato un'offerta di collaborazione in rapporto a una specifica operazione.

L'Affatigato, che in quel momento era latitante all'estero, sosteneva di essere stato avvicinato da elementi iraniani di stretta osservanza islamica operanti in Francia, al fine di ottenere il suo concorso per compiere attentati contro obiettivi statunitensi in quel Paese e in altri stati europei. In particolare l'Affatigato avrebbe dovuto raccogliere notizie e predisporre il terreno per queste operazioni.

Al riguardo, affermava di essere stato avvicinato direttamente dal vice ambasciatore iraniano a Parigi, che gli avrebbe promesso compensi in denaro e l'assicurazione di poter usufruire, in caso di necessità, di asilo politico in Iran. Sempre a dire dell'Affatigato, l'ultimo contatto con il diplomatico iraniano sarebbe avvenuto il 17 marzo 80. Lo stesso giorno sarebbe rientrato a Nizza, dove avrebbe lavorato con un permesso di soggiorno presso i mercati generali come scaricatore. Poiché egli si proclamava simpatizzante del mondo libero occidentale e in particolare

degli Stati Uniti, sarebbe stato disposto a simulare l'accettazione della proposta di acquisire notizie in merito ai progettati attentati, per i quali però egli stesso avrebbe dovuto esporsi in qualche modo per ottenere credibilità e fiducia presso gli iraniani.

Sulle contropartite richieste dall'Affatigato, Parisi non ha precisato se egli richiedesse denaro, ma ha parlato solo della eventuale necessità di un passaporto e dei mezzi necessari per fuggire in Paraguay, qualora la situazione lo avesse richiesto.

L'intermediario tra Affatigato e il S.I.S.DE esprimeva parere favorevole all'accettazione della collaborazione, tenuto conto che essa, oltre l'aspetto specifico, avrebbe potuto estendersi a tutto il campo della estrema destra in Italia. La questione venne esaminata in occasione di una riunione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, presieduta dall'on. Mazzola, Sottosegretario con delega per i Servizi di sicurezza, e con la partecipazione dei vertici degli stessi organismi.

La decisione presa fu di lasciar cadere l'offerta di collaborazione in considerazione del fatto che l'Affatigato era in stato di latitanza e, quindi, l'accettazione avrebbe comportato, in concreto, il reato di favoreggiamento.

Si giudicò però utile prospettare la situazione al Servizio statunitense e, a tal proposito, dopo la propensione manifestata, venne favorito un incontro tra il collaboratore del S.I.S.DE che aveva fatto da tramite, e agenti americani. Nell'occasione, gli agenti del S.I.S.DE presenti appresero che gli americani avrebbero stabilito un contatto diretto con l'Affatigato a Montecarlo circa una settimana più tardi e quindi intorno al 10 aprile 80, dato che la "presentazione" del collaboratore era del 2 aprile.

Il prefetto ha poi aggiunto che qualche mese più tardi, quando il nome di Affatigato venne posto in grande evidenza in relazione alla strage di Ustica e a quella di Bologna, un "esponente qualificato" del Servizio statunitense ebbe a comunicargli che se la vicenda del procurato collegamento con l'Affatigato fosse stata resa pubblica, il suo Servizio avrebbe smentito seccamente, e ciò in considerazione della gravità dei fatti nei quali il soggetto era stato chiamato in causa (v. audizione Parisi Vincenzo, Commissione Stragi 22.06.93).

Anche per questa parte testimoniale - eccettuato l'apporto del prefetto Parisi, concreto e d'interesse - è doveroso ripetere giudizi e considerazioni espresse sui contenuti documentali provenienti dai Servizi di informazione e di sicurezza. Rimane infatti indiscutibilmente confermato il singolare modo di procedere, l'inerzia e l'approssimazione, e ciò senza voler considerare taluni aspetti e particolari che potrebbero anche configurare sospetti sulla linearità e l'affidabilità di taluni soggetti di questi organismi.

Comunque al di là delle valutazioni sulla condotta dei Servizi, resta al riguardo della rivendicazione Affatigato la deduzione, ovvia, della sua falsità. Come resta il problema della sua fonte e delle ragioni, in vista delle quali fu prodotta e propalata. Una volta escluso che i suoi autori potessero stimare che la simulazione “tenesse” - giacchè com’era più che prevedibile e come accadde, essa sarebbe caduta nel breve ambito di ore, appare arduo allo stato individuarne le finalità specifiche, quelle cioè oltre un generico obiettivo di depistaggio. Sulla questione si ritornerà in successivo capitolo.

10. Paul Durand.

Nel 1980 non fu soltanto il nome di Affatigato ad essere strumentalizzato in attività di disinformazione. Altro nome usato fu quello di Paul Durand. Questi, all’epoca ispettore in prova presso la polizia giudiziaria di Versailles, che fino ad aprile era stato addetto ai Renseignements Généraux, col nome di copertura di Paul Dupuis, ed esponente di rilievo della FANE (Fédération d’Action Nationale et Européenne), organizzazione neonazista capeggiata da Marc Frederiksen, effettuò un viaggio in Italia nel luglio 1980.

I Servizi di sicurezza italiani seguirono con attenzione il viaggio sul quale ebbero informazioni molto precise. Infatti, con nota del 3 agosto 1980, il S.I.S.DE inviava all’UCIGOS dettagliate notizie sul Durand, sul suo itinerario e sulle persone con cui lo stesso si era incontrato. In base all’appunto il francese intendeva raccogliere informazioni sui movimenti italiani di estrema destra e smascherare i provocatori e gli elementi tiepidi ed irrecuperabili. Diffidava soprattutto dell’USN (Unione Socialista Nazionale) sia perchè sospettava che fosse un’organizzazione rivoluzionaria solo a parole sia perchè aveva nominato come presidente onorario Sandro Saccucci, che secondo la FANE era un democratico moderato; come diffidava dell’OLF (Organizzazione per la liberazione di Fiume), perchè composta da massoni, monarchici e generali golpisti. Durand inoltre voleva nuovamente tentare l’esperimento, sino ad allora sempre fallito, di allacciare i rapporti con il PNL (Partito Nazionale del Lavoro), con i Nar, movimento che godeva delle simpatie della FANE, con Terza Posizione, nonchè concordare azioni eversive contemporanee in Italia e Francia. Sempre in base all’appunto S.I.S.DE, Durand avrebbe dovuto incontrare vari personaggi legati alle citate organizzazioni. (v. sentenza-ordinanza GI Bologna del 14.06.86).

Le tappe del viaggio sono state accuratamente ricostruite. Il 30 giugno 80 fu registrato all'Hotel Roma di Piacenza; l'8 ed il 9 luglio successivi alloggiò all'Hotel Gala di Milano; dal 12 al 14 luglio sostò a Bologna presso l'Hotel Cappello, dove si incontrò con il noto Donini Francesco; il 14 luglio 80 si sarebbe incontrato a Perugia con Giovi Alessandro emissario di Cesarini Ugo, principale esponente del Partito Nazionale del Lavoro; dal 16 al 18 luglio alloggiò a Roma presso l'Hotel Portoghesi e si sarebbe incontrato con Fabrizio Mottironi; il 20 luglio 80 alloggiò a Parma presso l'Hotel Torino e dal 21 al 22 successivo a Portofino (GE) presso l'Hotel Piccolo. Dal 16 al 20 luglio 80 durante lo svolgimento del campo Hobbit in località Prati d'Ansedonia - Castel Camponeschi (AQ) incontrò alcuni aderenti al movimento Terza Posizione, tra cui Andrea Frassinetti, Adolfo Morganti e Carlo Terracciano. Sempre nel mese di luglio 80, in data imprecisata, aveva incontrato a Latina l'estremista di destra Carlo Battaglia. Il servizio collegato francese, a suo tempo interessato, riferì che il Durand aveva fruito del suo congedo dal 30 giugno al 27 luglio 80 e che aveva ripreso servizio il 28 luglio successivo. (v. rapporto DCPD del 19.12.90).

Il 25 agosto del 1980 veniva pubblicato su "Panorama" un articolo a firma di Corrado Incerti nel quale si accusava senza mezzi termini Durand d'aver partecipato alla strage di Bologna. Questo può essere considerato il primo passo verso la strumentalizzazione del nome di Paul Durand nella "pista internazionale". Di lì a poco, infatti, il S.I.S.MI con nota del Nucleo Investigativo CC. in data 2 novembre 80, comunicava che Durand prima del viaggio in Italia, alla metà di giugno, si sarebbe incontrato con Maurizio Bragaglia, Ugo Gaudenzi, Walter Spedicato, Massimo Torti ed un gruppo di francesi, Jean Luc Dachaud, Jan Tran Long, Minh Tran Long, Philippe Davi, Philippe Potigni e Marc Fredriksen, allo scopo di programmare due grossi attentati in Europa.

Secondo la consueta tecnica della disinformazione il S.I.S.MI inserisce nella nota un fatto vero e quindi riscontrabile - il viaggio di Durand in Italia, oggetto anche di notizie giornalistiche - in un contesto del tutto falso. E per rendere ancor più credibile e interessante la informazione venivano indicati quali partecipi al piano eversivo i fratelli Tran Long. E ciò con un preciso scopo, giacché il 9 agosto 80 l'Ambasciata d'Italia a Bonn aveva comunicato agli Affari Esteri che tale Iamello in un'intervista rilasciata in Germania, aveva dichiarato di essere stato presente alla stazione di Bologna al momento dell'attentato e di aver notato la presenza sospetta di due persone, apparentemente asiatiche che si aggiravano poco prima dell'esplosione, con bagagli, nei pressi della sala d'aspetto di seconda classe; aggiungendo di aver avuto la sensazione che, al momento

che i due si dirigevano verso i binari, non avessero più la valigia. Donde si può rilevare che i nominativi tipicamente asiatici non erano stati dunque inseriti a caso.

Su altro appunto trasmesso dal S.I.S.MI contenente notizie sulla organizzazione di estrema destra V.M.O., si riferisce di un incontro avvenuto a Bologna il 14.07.80 tra Marc Frederiksen, Paul Durand e Marco Affatigato. Tale incontro in realtà non è mai avvenuto ed anche in questo caso la notizia è del tutto falsa.

Resta da dire, pertanto, che Durand, per essere straniero, esponente di spicco di una formazione neonazista, ed in contatto con numerosi esponenti dell'estrema destra italiana, si prestava in modo eccellente ad alimentare la "pista internazionale" che avrà il suo apice intossicante nell'oramai famoso e accertato depistaggio dell'esplosivo fatto ritrovare sul treno Taranto-Milano (v. sentenza sulla strage di Bologna in atti pervenuti dalla Corte di Assise d'Appello di Bologna).

Nel 90 Affatigato rilascia un'intervista ai redattori della trasmissione televisiva Samarcanda andata in onda la sera del 29.11.90. Nel corso della stessa, l'Affatigato afferma di aver conosciuto il Durand nel '78 per via epistolare e nell'80 di persona. Riferisce che costui venne arrestato - correggendosi poi con il termine fermato - il giorno dopo la strage di Bologna, e sarebbe stato scambiato, a seguito dell'accordo avvenuto all'incirca verso la fine del mese di agosto tra Cossiga, indicato come l'allora Ministro dell'Interno, e un ministro francese, di cui non fa il nome.

Anche in sede di esame Affatigato ribadisce questo scambio tra di lui e Durand: "Prendo atto che da elementi acquisiti nell'istruttoria risulta che Paul Durand era un ispettore in prova. Ciò non è vero. In realtà aveva incarichi importanti concernenti la protezione fisica di personalità. In Francia incarichi di tal genere vengono conferiti solo a chi è in rapporto con il D.S.T. Il discorso circa lo scambio fra me e il Durand di cui parlo nella mia intervista a Samarcanda, ha riferimento in articoli di stampa comparsi sul quotidiano "La Marsigliese" un paio d'anni or sono. "La Marsigliese" è un organo del partito comunista legato all'"Humanità", stampato a Marsiglia. Su tale quotidiano vennero pubblicati stralci virgolettati di documenti interni del servizio francese che facevano riferimento appunto a questo scambio. Successivamente alla pubblicazione di questi articoli il Durand venne espulso dalla Polizia e quindi arrestato per riciclaggio. Si trova tuttora in carcere, o almeno fino a sei mesi fa era detenuto...

Come ho detto il numero della Marsigliese che ha pubblicato le notizie di cui sopra risale a marzo-aprile di due anni fa. I documenti della D.S.T. erano riportati tra virgolette ed erano indicati come fonti ufficiali.

Nel documento riportato tra virgolette si parlava del Ministro della giustizia francese Peyrefitte e del Primo Ministro Barre. Si parlava anche di una conversazione telefonica nella quale l'interlocutore italiano era il Presidente del Consiglio dell'epoca, e cioè Cossiga, da me definito erroneamente nell'intervista Ministro degli Interni. Io fui estradato il 06.09.80. In concomitanza, secondo il documento pubblicato dalla Marsigliese, il Paul Durand sarebbe stato riconsegnato alla Francia. Dal testo del documento si può presumere che in conseguenza di questo scambio, anzi uno degli elementi dello scambio era da parte italiana l'assicurazione che non vi sarebbero stati approfondimenti di indagine a carico di Paul Durand." (v. esame Affatigato Marco, GI Bologna e Roma 23.04.92).

Ma il nome di Durand - sul quale nessun serio elemento è emerso in relazione all'evento di cui è processo - non risulta utilizzato soltanto nell'80. Anche in tempi più recenti il suo nome verrà inserito in quel documento di cui si farà cenno, classificato "Cosmic" ed esibito a quest'Ufficio dal giornalista Remondino; documento che costituisce una chiara manovra di disinformazione.

Deve essere anche detto che sul conto di Durand il Centro CS del S.I.S.MI di Bologna in data 4 giugno 90 informava la 1^a Divisione che "Qualificata fonte fiduciaria occasionale" aveva riferito che l'autore del libro-romanzo dal titolo "Strage" scritto con lo pseudonimo di Jules Quicher, era in realtà il noto Paul Durand. La nota proseguiva affermando che la "fonte" aveva riconosciuto Paul Durand dalle fotografie riportate sul retro della copertina del libro stesso. (v. atti S.I.S.MI trasmessi dal GI di Bologna in data 20.05.92).

Per i tipi delle edizioni Rizzoli sempre a firma di Jules Quicher era stato dato alla stampa l'anno prima altro libro-romanzo dal suggestivo titolo "Funerali dopo Ustica". Il romanzo, che ha per protagonisti agenti segreti italiani, terroristi neri ed un fantomatico personaggio chiamato "Victorhugo", grande burattinaio che muove le file di stragi e assassini, ha il suo epilogo nell'abbattimento del DC9 dell'Itavia sul quale viaggiava lo stesso Victorhugo, ad opera di un MiG libico. L'autore così descrive l'abbattimento del DC9 nell'appendice del libro. "Ai piedi della catena montuosa Gebel es Soda al centro del Sahara libico, nella regione di Sebha, ben mimetizzato e non segnalato sulla carte della regione, vi era un aeroporto militare che ospitava di norma una decina di MiG23. Batterie interrate di missili terra-aria proteggevano il campo d'aviazione e un moderno impianto radar installato a poca distanza, sulle pendici del Gebel es Soda, assieme al centro radio attrezzato, seguiva gli aerei durante il

decollo e l'atterraggio. La base denominata Al Jufrah, prende il nome dalle numerose oasi sparse nella zona.

Un MiG23 armato di missili con a bordo il pilota Fadal al Adin aveva ricevuto l'ordine di effettuare un raid sulle postazioni militari nemiche del Ciad e di rientrare alla base di Al Jufrah. Ottenuto l'ok dalla torre di controllo il velivolo invece di puntare a Sud verso il Ciad, si diresse verso il Nord. Inutili furono i tentativi della torre di controllo per ristabilire i contatti radio e inutili furono le minacce di spedire dietro al MiG dei missili terra-aria se non avesse fatto rientro in base. L'aereo si lasciò alle spalle i monti di Gebel es Soda, superò la regione di Misurata e fu sul golfo della Sirte, nel Mediterraneo. Viaggiò alto fino a quando le coste della Libia non scomparvero dalla sua coda, dopo di che scese ad una quota paurosamente bassa sul mare. Volò, non rilevato, fra le isole di Linosa e Pantelleria, in prossimità della Sicilia, virò a Ovest per doppiare l'isola. Volava ad una quota talmente bassa che il radar militare di Marsala, pur dotato di strumentazione abbastanza moderna, non lo rilevò. Il MiG23 continuò la penetrazione a bassa quota nel cielo italiano tenendosi al largo delle coste sicule. Doppiata Trapani, virò in direzione Est in modo da passare nel tratto di mare compreso fra l'isola di Ustica e Palermo. Quindi salì a una quota più elevata e forse entrò sui radar italiani mentre virava ancora per puntare a Nord, direzione Roma. All'altezza di Ustica individuò e incrociò il DC9 dell'Itavia diretto a Palermo; il MiG era giunto all'appuntamento con precisione cronometrica. Si mise sulla sua scia, lo puntò per alcuni secondi e spedì il missile aria-aria colpendolo.

Il MiG23 virò nuovamente e diresse verso le coste della Calabria, volando a Nord delle Eolie, con la riserva di carburante ormai agli sgoccioli. Sulla Sila, fra Amantea e San Giovanni in Fiore, i reattori si spensero mentre un paracadute scendeva sul monte Fratelli Bandiera, in una zona disabitata. Si schiantò a Nord di Castelsilano contro la montagna; nei serbatoi non c'era più una sola goccia di carburante e per questo l'aereo non prese fuoco. Nell'impatto, il corpo del pilota libico Fadal al Adin, fu scaraventato fuori dalla cabina, ma era già morto prima di decollare dall'aeroporto militare di Al Jufrah in Libia.”

11. Donea Adrian.

Come s'è detto, anche stranieri hanno voluto indicare soluzioni al caso Ustica. E tra gli altri personaggi già comunisti poi anticomunisti feroci, nati o vissuti a fianco dei vecchi e nuovi Servizi orientali,

trasmigrati in Italia, di cui immediatamente apprendono virtù e difetti. Tra gli altri certo Donea Adrian cittadino rumeno rifugiato tra il nostro Paese e S.Marino.

La Procura della Repubblica di Benevento ha condotto tra il 91 ed il 92 un'indagine su costui che aveva rilasciato una serie di confidenze a certa Forni Ornella, vedova Mariani di S.Giorgio del Sannio, nel corso di un colloquio avvenuto nel mese di dicembre 91. Durante la conversazione, che su richiesta della Procura di Benevento e previa autorizzazione del GIP veniva regolarmente intercettata dai Carabinieri del Nucleo Operativo a quella sede, il Donea riferiva alla Forni talune specifiche circostanze delittuose apprese sia in Romania che durante la sua permanenza in Italia.

In via preliminare si deve precisare che il Donea, venuto in Italia nel mese di giugno del 90 in occasione dei campionati mondiali di calcio, si era rifugiato a Telese ed era rimasto in Italia in attesa di asilo politico.

In sintesi, il Donea ha riferito: a. di essere stato contattato telefonicamente da persone sconosciute che gli avevano proposto di aderire ad un movimento di estrema destra allo scopo di prender parte ad incendi di boschi e al deragliamento di un treno nell'Italia meridionale; b. che l'incendio del teatro "Petruzzelli" di Bari sarebbe stato opera di queste stesse persone che avrebbero utilizzato una particolare miscela incendiaria costituita da un composto gelatinoso a base di fosforo bianco, già utilizzata nell'incendio doloso del "Teatro Nazionale Rumeno"; c. che l'incendio della motonave "Moby Prince" non sarebbe dovuto ad un fatto casuale bensì ad un'esplosione e di aver avuto modo di leggere, in Romania, "il piano generale di azione" contro il traghetto italiano.

Secondo il Donea queste azioni delittuose rientravano in un programma di destabilizzazione finanziata e promossa dai Paesi già aderenti al blocco comunista, che per le loro finalità si sarebbero avvalsi di contatti con elementi malavitosi del Sud Italia. In previsione del crollo dei regimi comunisti, l'ala "conservatrice" dei maggiori sistemi informativi dell'Est (KGB, Stasi, Securitate) avrebbe elaborato alcuni piani segreti destinati ad impedire la formazione di un blocco europeo che, come tale, avrebbe pregiudicato la sopravvivenza di esperienze politiche socialiste in Europa. Piani che egli avrebbe visto nella sede del Governo romeno, in cui sarebbe penetrato nel dicembre del 1989 avendo partecipato alla rivolta popolare contro il regime di Ceausescu.

Per quanto riguarda il procedimento penale di cui è processo, il Donea asserisce di conoscere elementi informativi attinenti il disastro aviatorio di Ustica. Queste le sue dichiarazioni. "Pure che quello aereo perché non si deve sapere, pure io nome di chi di quello che ha sparato (incomprensibile). Perché non fa pubblicare l'elenco dei passeggeri per

vedere perché hanno dovuto sparare l'aereo?" (v. verbale trascrizione conversazione Donea-Forni, S.Giorgio del Sannio, 12.11.91).

Dichiarazioni confermate nell'ambito del procedimento per l'incendio del teatro Petruzzelli. (v. esame Donea Adrian, PM Bari 10.11.93). "Durante la rivoluzione romena io con altri rivoluzionari mi sono trovato nel palazzo di Governo. Durante la permanenza ho potuto notare, per caso, dei documenti con la stampigliatura "Segreto di Stato" ed in essi ho visto una missiva tra un signore italiano residente in Svizzera che purtroppo non ricordo il nome, ma qualcosa molto vicino al cognome Gallo che chiedeva alla Securitate di fare loro l'operazione dell'aereo. Sempre in quel fascicolo ho potuto vedere una richiesta da parte del Capo della Securitate rivolta a Ceaucescu che chiedeva cosa volesse fare per la faccenda dell'aereo. Non ho potuto vedere la data delle missive e preciso che nel fascicolo in argomento non vi era la risposta di Ceaucescu. Dopo la formazione del nuovo Governo, ho fatto parte dell'ufficio stampa del Primo Ministro Roman. In virtù di tale incarico sono stato in Svizzera, Israele e poi in Italia. Durante la mia permanenza in Israele, a richiesta del colonnello Baiu, facente parte del servizio di sicurezza, ho fotografato la portaerei "Forrestal". Tali fotografie non le ho consegnate al mio Governo. Dopo numerose richieste per le foto, rispondevo negativamente; l'allora vice primo Ministro Voican disse che quelle foto gli servivano per i fatti avvenuti tanti anni prima sul mare di Ustica. Le foto le trattengo ancora con me". (v. esame Donea Adrian, PG CC. Caserta, 20.11.91).

Nell'esecuzione di rogatoria all'AG di S.Marino, dinanzi al Tribunale Commissariale Civile e Penale della Repubblica di San Marino, alla domanda se confermava di essere stato interrogato dai CC. di Caserta in data 20.11.91 e di avere in quella sede riferito talune circostanze relative a rapporti, non meglio definiti, esistenti tra tale "Gallo", un italiano residente in Svizzera che avrebbe commissionato l'attentato sul DC9 Itavia, Donea testualmente rispondeva: "Sì, confermo tale circostanza più segnatamente la prima volta che ho visto il dossier Ustica è stato quando mi trovavo a riordinare le carte dell'archivio. In quella occasione ho solo visto il dossier ma non l'ho aperto. Ho notato un dossier successivamente e cioè quando mi trovavo nel palazzo del Governo. Ricordo solo un documento costituito da una missiva tra un signore italiano residente in Svizzera tale Gallo o qualcosa di simile che chiedeva alla Securitate di fare l'operazione dell'aereo. Non ho visto alcuna risposta. Il documento portava la provenienza svizzera. Non ho potuto vedere la data della missiva. Nego di aver potuto vedere in quel fascicolo o in qualsiasi altro documento una richiesta da parte del capo della Securitate rivolto a Ceaucescu che chiedeva cosa volesse fare per la vicenda dell'aereo. Anzi preciso che tali

dichiarazioni le ho viste sempre nello stesso documento articolate in tre parti. La parte superiore con l'indicazione del mittente, la parte centrale contenente il testo della richiesta e di qui che si inserisce il nominativo di "Gallo" e la parte finale ove era indicata la risoluzione da adottare. Questa risoluzione poteva essere di quattro tipi: si approva, si respinge, in studio e l'ultima annullata. Nel caso del dossier Ustica il foglio da me visto portava in calce la dicitura: "in studio" (v. esame Donea Adrian, S.Marino 15.11.93).

In ordine alle dichiarazioni rilasciate dal Donea, occorre sottolineare l'esito degli accertamenti svolti dal ROS - Sezione Anticrimine Napoli. In particolare, il reparto operante, in relazione ai riferimenti sulla strage di Ustica, esprimeva la seguente considerazione: "la strage di Ustica (...) le cui indagini (...) hanno al momento evidenziato più di una possibilità ma mai il diretto coinvolgimento dei servizi segreti dell'Est". Nel complesso, l'informativa, tenuto conto dei riscontri effettuati, concludeva ritenendo di poter escludere che il Donea appartenesse ad associazioni sovversive e soprattutto che lo stesso fosse stato contattato da sedicenti terroristi. Anche la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, con nota del 29.10.92 diretta al Procuratore Generale presso la Corte di Appello comunicava di aver disposto l'archiviazione degli atti, stante la genericità delle dichiarazioni del Donea e tenuto conto dell'esito delle indagini svolte dalla Digos di Roma. (v. rapporto, ROS Napoli 22.04.92).

Gallo o simile, italiano, che vive in Svizzera non può essere interpretato che come Gelli. Tanto s'è fatto, e qui adoprando rottami degli ex Servizi dell'Est in asilo in Italia, che alla fine s'è introdotto Gelli anche in questo processo. E in qual maniera ridicola, chiaramente lo si vede.

12. Pletea Gabriel Sandrino.

Ma di romeni in questo processo non c'è solo Donea. Anche tal Pletea Gabriel Sandrino rilascia dichiarazioni alla Procura Nazionale Antimafia su moventi del disastro in questione.

Il 9 maggio del 95 questo Pletea, detenuto nella casa circondariale di Velletri, nel corso di colloquio con il sostituto Procuratore Antimafia, chiede di poter collaborare con la giustizia su episodi delittuosi specifici perché "a conoscenza diretta dei fatti". Tra l'altro, il Pletea dichiara di essere informato proprio sui fatti di Ustica asserendo di aver lavorato per conto dei Servizi romeni. Gli atti relativi al colloquio intrattenuto con il Pletea vengono trasmessi dalla Procura della Repubblica presso il

Tribunale di Roma a questo Ufficio che, in data 13 giugno 95, procede ad interrogatorio nei confronti del predetto. Queste le sue dichiarazioni.

Nel 1980, avrebbe appreso da un palestinese di nome Al Hassan (fidanzato della sorella) e dal cugino di questi, Jamal Al Hassan, entrambi del Gruppo "Al Fatah", che i libici avevano reso un forte contributo alla strage di Ustica. Tale circostanza al momento non destò un immediato interesse nel Pletea e solo alcune vicende politiche realizzatesi in anni successivi, alle quali egli stesso avrebbe partecipato, avrebbero dato spiegazione al contenuto della confidenza rilasciata al Pletea dai due libici. Pletea ha infatti ricordato che negli anni 85/86, a seguito di accordi intervenuti tra i Servizi americani e quelli sovietici per allontanare Ceaucescu, si decise di trasferire il patrimonio del regime in valuta e beni preziosi fuori del Paese, in Libia o in Iraq. In realtà l'eccessiva pressione dimostrata dai libici affinché i valori venissero trasferiti nel loro paese insospettì i rumeni che invece decisero di optare per il trasferimento verso l'Iraq.

Nel dicembre dell'88 si decise di scegliere le squadre destinate all'operazione di trasporto; in un primo tempo si pensò a personale militare adeguato, ma in un momento successivo, e cioè nel maggio 89, la scelta ricadde su elementi tratti da ex agenti che "avevano dato fastidio" così da farli "sparire insieme con l'oro". Il Pletea era uno degli elementi chiamati a formare una delle squadre incaricate del trasporto che sarebbe dovuto avvenire nel settembre dell'89; non era però a conoscenza del fatto che l'operazione comprendesse anche l'eliminazione delle squadre stesse; detta circostanza la apprese solo in un secondo momento (luglio dell'89) dal Comandante della sua squadra, tale colonnello Cher Alessandro il quale gli riferì anche alcune confidenze su un dossier Ustica prodotto dal Governo romeno. In buona sostanza il dossier costituiva una forma di ricatto verso quello libico che opponeva resistenza all'operazione di trasferimento dell'oro verso l'Iraq. In particolare egli apprese che sul DC9 Itavia era stato collocato dell'esplosivo ad opera dei Servizi segreti libici in collaborazione con i Servizi devianti italiani. L'attentato - sempre secondo il Pletea - avrebbe avuto lo scopo di attirare l'attenzione dell'opinione pubblica sulla pericolosità della situazione volativa sui cieli del Mediterraneo e conseguentemente far ricadere la responsabilità sugli americani che in quel periodo erano interessati a mantenere loro basi sul territorio italiano.

Per quanto concerne poi la vicenda del MiG libico, Pletea ha memoria dell'abbattimento di due MiG (23 e 25) che risalirebbe a circa due giorni dopo il disastro di Ustica; i voli sarebbero stati compiuti in aerovie comunicate ai Servizi libici da quelli italiani devianti. Dopo aver appreso

dell'eliminazione delle squadre destinate al trasporto dell'oro in Iraq, Pletea decise di lasciare la Romania, stabilendosi in Jugoslavia, ma la permanenza durò solo due mesi perché venne estradato. Dopo il 21 dicembre 89, giorno di inizio della rivoluzione contro il governo di Ceaucescu, Pletea venne a sapere che il trasporto dell'oro, il cui valore era pari a 12 miliardi di dollari in lingotti, era stato eseguito organizzando anche la fuga dello stesso Ceaucescu in Iraq il quale si sarebbe salvato dalla esecuzione.

Come ben si nota anche qui ciarpame di vecchi Servizi orientali, che viene immediatamente espulso dalla Jugoslavia, trova rifugio in Italia, viene arrestato per fatti comuni, probabilmente riceve asilo e tuttora si trova presso di noi. Non certo una pura fonte. Quel che più impressiona è la capacità di immediato apprendimento di storie e leggende nostrane, quali quelle sui rapporti con la Libia, sui Servizi deviati, sui contrasti con gli americani. E il furbesco tentativo di rivendercele. Una merce marcia; una storia senza prove e senza costruito; si spera messa a verbale senza esborsi di pubblico denaro.

* * * * *

Capitolo III
Gli inquinamenti documentali.

1. La falsa direttiva NATO.

L'istruttoria ha dovuto tener conto di un'ampia e diffusa opera di disinformazione e depistaggio svolta non solo da ambienti appartenenti o riconducibili ad apparati interni, ma anche da quella che al tempo era l'"oltre cortina". In particolare per tutti gli anni della guerra fredda sino alla fine degli anni 80, molte vicende internazionali sarebbero state inquinate dalla "mano" dei Servizi segreti sovietici e fratelli che hanno ordito trame contro gli Stati Uniti e di riflesso nei confronti degli altri Paesi del Patto atlantico.

E proprio nel corso dell'inchiesta si deve registrare uno dei casi più clamorosi di disinformazione che gli Stati Uniti subirono qualche anno dopo l'incidente di Ustica. Il fatto, che risale all'83, consiste nella messa in circolazione di un documento falso che i sovietici – attribuendolo agli americani – avevano prodotto sulla minaccia alla sicurezza aerea del Mediterraneo costituita dalle esercitazioni NATO. Si trattava di una falsa direttiva NATO di una pagina allegata ad una copertina modificata di un manuale NATO ("...a bogus one-page NATO directive attached to an altered cover of a NATO handbook - dichiarazione scritta del 6.12.91" di Thomas A. Johnson, v. rogatoria 13.03.91). In tale documento, inviato alle principali agenzie di informazione in forma anonima e per posta, i Comandi NATO ammettevano la responsabilità degli incidenti aerei avvenuti nell'80 e nell'82 in Italia. Da parte sovietica era evidente l'interesse di screditare gli Stati Uniti dinnanzi all'opinione pubblica già fortemente provata dalla vicenda di Ustica.

Proprio a tal proposito, agli atti del procedimento risulta un appunto del S.I.S.MI, datato 15.12.88, diretto al Segretario Generale del Comitato esecutivo per i Servizi di informazione e sicurezza in cui, tra l'altro, si accenna al falso documento di origine sovietica ed alle possibili implicazioni di carattere socio-politico da esso derivanti (v. nota nr.533/147.APSI/VD del 15.12.88-1.a). Ma anche la stampa, e in più occasioni, si è occupata di questo falso documento e di altre "forgeries" prodotte dai Servizi sovietici. In effetti il 24.04.83 il quotidiano "Il Tempo" dedicava un'intera pagina ai "falsi" del KGB (titolo: "Come i Servizi Segreti sovietici disinformano l'Occidente – Quel giorno che Reagan scrisse a Juan Carlos"), tra cui compariva anche un articolo intitolato nel seguente modo: "Le manovre nel giallo del DC9 dell'Itavia precipitato".

L'articolo era stato portato a conoscenza di questo Ufficio dal giornalista del Corriere della Sera Andrea Purgatori, che nel corso di

diversi esami testimoniali accennava, tra l'altro, ad una conferenza stampa tenutasi presumibilmente poco tempo prima di quegli articoli dell'aprile 83 presso la sede dell'Ambasciata americana a Roma. L'incontro con i giornalisti era stato organizzato dall'allora Capo Ufficio Stampa, Joe Johnson, per sconfessare il contenuto del manuale orchestrato dai sovietici denunciandone la falsità (v. esami Purgatori Andrea, GI 08.03.91, 20.03.91 e 04.05.91). In effetti, l'articolo del quotidiano "Il Tempo" aveva già informato sulla smentita operata dalle autorità USA, sottolineando che la falsità del documento era evidente anche per un errore linguistico. All'agenzia Ansa di Napoli si era infatti rilevato che l'estensore del documento prodotto dai Servizi sovietici doveva essere di formazione inglese, poichè in un passo riportava la parola "manoeuvres" per manovre, mentre un americano avrebbe scritto "maneuvers".

Ad ogni modo l'istruttoria è proseguita con l'intento di individuare il giornalista che materialmente aveva redatto quell'articolo e quindi di entrare in possesso di una copia del falso documento. In tal senso si è proceduto ad esaminare la posizione di Venturini Franco, all'epoca redattore del quotidiano "Il Tempo" ed attualmente de "Il Corriere della Sera", e di Parboni Stanislao, all'epoca addetto all'ufficio stenografico del quotidiano "Il Tempo" ed attualmente vice capo servizio presso la stessa testata. Venturini confermava di aver partecipato alla conferenza svoltasi presso l'Ambasciata americana a Roma, nel corso della quale fu presentato un opuscolo sui falsi del Servizio sovietico, ma riferiva di non aver scritto l'articolo pubblicato sul quotidiano "Il Tempo" del 24.04.83, nè di aver conservato la copia del documento in questione consegnatagli in quell'occasione (v. esame Venturini Franco, GI 09.05.91). Parboni non aggiunge altro alla deposizione di Venturini; prenderà comunque atto che l'articolo, trovandosi a pagina 21, quindi una pagina "alta", poteva essere stato scritto da uno dei redattori del Servizio estero (v. esame Parboni Stanislao, GI 21.05.91).

Nel frattempo, venivano interessate per rogatoria le autorità americane, alle quali veniva chiesto di dare conferma o meno su questo caso di disinformazione e di inviare, in caso positivo, la copia del falso manuale. (v. rogatoria USA del 13.03.91).

Il 26.09.92 l'autorità statunitense inviava, oltre a copia del falso scritto, una dichiarazione del 6.12.91 di cui s'è accennato poc'anzi, rilasciata da Thomas A. Johnson, sostituto consulente legale presso l'Ufficio di consulenza legale del Dipartimento di Stato, con la quale veniva specificato testualmente che il documento costituiva "una falsa direttiva NATO di una pagina allegata a una copertina modificata di un manuale NATO che era presumibilmente stata ricevuta dall'agenzia di

stampa italiana Ansa da una fonte anonima, e sono ora stati contraddistinti dalla scritta “falso” in grassetto. All’epoca, l’Ansa e diversi quotidiani rivelarono che i documenti erano dei falsi”.

2. Il documento Remondino.

Il 13 maggio 92 si presentava spontaneamente il giornalista Ennio Remondino per consegnare un documento asseritamente proveniente da un organismo di sicurezza, classificato “Restricted Circulation - Cosmic” con la seguente composizione alfanumerica come elemento identificativo “ACC/SOPS-NZ PP 116”.

(COM 14)
(summary, cont'd)

9470

- 19) ROME STAT HAS ASSURED SOPS THAT THE NEW LIAISON WITH PARIS, GIOVANNI SENZANI IS UNDER CONTRACT.
- 20) ANDREOTTI HAS ASSURED SOPS THAT DALLA CHIESA'S ACTIVITY RE: USTICA WILL BE TERMINATED BEFORE SITUATION IRREVERSIBLE.
- 21) FUNDING OF PROPOSED AVANGUARDIA PROJECT AT LAST YEARS LEVEL THROUGH SWISS CHANNEL.
- 22) ROME TO ASSURE PARIS NO FURTHER INQUIRY RE: DURAND//

SWITZERLAND

DISCUSSION CONCERNED ADEQUACY OF PRESENT SWISS READINESS FOR CENTRAL ROLE IN THE EVENT OF AGGRESSIVE ACTION ON PART OF THE WARSAW PACT. UK DELEGATE FEELS THAT THE JCS PLAN NOW BEING CONSIDERED IN WASHINGTON FOR LTD MIL INTERVENTION IN AFGHANISTAN IS CERTAIN TO SET PACT FORCES IN MOTION. FRG DELEGATE STATED IN THAT EVENT IT WOULD BE FOLLY NOT TO CONSIDER THE NECESSITY OF IMPLEMENTING THE ALBION OPTION WITHIN A TIME FRAME OF 72 TO 300 HOURS SINCE CONVENTIONAL FORCES, INCLUDING THE RDF CONTINGENTS WOULD NOT BE ADEQUATE TO HOLD AGGRESSOR FORCES FOR LONGER PERIOD WITHOUT USE OF TACS. THE CHAIR REPORTED THAT SOPS HAD BEEN ASSURED BY BERNE (GEN. ZUMSTEIN IN BEHALF OF MINISTER CHEVALLAZ) THAT A REVIVAL OF THE ALPINE FORTRESS PLAN IS POSSIBLE BUT THAT IN THE EVENT OF IMPLEMENTATION A NUMBER OF FACTORS WOULD HAVE TO BE TAKEN INTO ACCOUNT. SHOULD BERNE RETAIN ITS NEUTRALITY AS PRESENTLY INTENDED AND THAT NEUTRALITY BE RESPECTED BY THE PACT. SWITZERLAND COULD BE ORGANIZED AS CONTINENTAL CP FOR THE STAY BEHINDS. IN THAT CASE SELECTED CADRE MUST BE BROUGHT TO CAPE MARRARGIU ASAP FOR A GREATER LEVEL OF TRAINING IN ALL PHASES OF GANS ACTIVITY. OF PARTICULAR IMPORTANCE IN CASE SUCH A STEP BECOMES NECESSARY WILL BE THE ABILITY OF THE SWISS COMMANDERS TO MAINTAIN OPERATIONAL COMMUNICATIONS WITH THE INDIGENOUS STAY BEHINDS IN THE THEN OCCUPIED AREAS AS WELL AS WITH CENTCOM OFF-SHORE. IT IS THEREFORE RECOMMENDED THAT THE SWISS GWA BE PROVIDED WITH AN ADEQUATE NUMBER OF "H H" UNITS FROM PLANNED FIS INVENTORIES AS QUICKLY AS FEASIBLE. ALSO URGENTLY NECESSARY TO IMPROVE LIAISON WITH SOPS BY NAMING REPLACEMENT FOR HG MESSMER AS SOON AS POSSIBLE BY THE SWISS GENSTAFF TO ASSURE HIGHEST LEVELS OF COORDINATION. SWISS COOPERATION SHOULD IMPROVE THRU THE GROWING POLITICAL INFLUENCE OF THE RECENTLY APPOINTED (2486)

COSMIC
RESTRICTED CIRCULATION

Il giornalista riferiva di averlo ricevuto da un sedicente esponente della CIA a Nymiga (rectius: Nimega) nei Paesi Bassi, di nome George Mihara; nome sicuramente fittizio in quanto ad altri giornalisti costui si sarebbe presentato con altri nomi. Remondino teneva a precisare che da accertamenti svolti attraverso propri contatti con elementi dell'intelligence italiana e straniera aveva ricevuto conferme di genuinità non tanto sui contenuti quanto sulla forma del documento. Forniva anche una propria interpretazione delle sigle di identificazione del documento: ACC avrebbe dovuto stare per Allied Clandestine Committee; SOPS per Special Operation Planning Staff; NZ avrebbe dovuto essere una sezione del SOPS; PP per Paper Position; D per 4° esemplare in uscita; il nr.98116 sarebbe stata la data secondo l'ordine in uso nei Paesi anglosassoni, cioè mese, anno, giorno; Rome sta per stazione di Roma. Il documento esibito,

continuava il giornalista, sarebbe stata una relazione di ventuno pagine dei vertici Stay Behind, in cui sono elencati, in una sorta di sommario, quattro punti affrontati nel corso dell'incontro (punti 19, 20, 21, 22), di cui nel foglio esibito lo sviluppo del 21 intitolato "Switzerland" (v. esame Remondino Ennio, GI 13.05.92).

I quattro punti citati nel documento concernono: 19) Stazione di Roma ha dato assicurazione al Sops che il nuovo collegamento con Parigi, Giovanni Senzani, si trova sotto contratto. 20) Andreotti ha dato assicurazione al Sops che all'attività di Dalla Chiesa riguardo ad Ustica verrà posto termine prima che la situazione diventi irreversibile. 21) Finanziamento, attraverso canali svizzeri, del progettato piano di Avanguardia, al livello dello scorso anno. 22) Roma dovrà dare assicurazione a Parigi che non ci saranno ulteriori indagini sul conto di Durand.

Le indagini sull'attendibilità del documento hanno consentito di accertare, attraverso ricerche di archivio presso le competenti articolazioni del S.I.S.MI, che non vi era alcuna traccia dell'esistenza di questo documento, tanto da non essere in grado, quel Servizio, d'interloquire sulla sua autenticità. La classifica dei documenti ACC era, di norma, "Cosmic Top Segret"; la qualifica "Cosmic", apposta isolatamente, non aveva significato; la dicitura "Restricted Circulation Cosmic", apposta sul documento, non risultava usata in documenti noti al S.I.S.MI. Il S.I.S.DE comunicava, invece, che l'accertamento richiesto rientrava nelle competenze dell'Ufficio Centrale per la Sicurezza (U.C.SI) ubicato presso l'Ufficio Centrale Sicurezza. Avviava pertanto accertamenti ad ampio raggio volti ad identificare la fonte del documento o di altri analoghi. In esito informava che non v'era traccia alcuna in ambito NATO del documento ACC/SOPS-N2 PP 116/D 98116 (v. rapporto Reparto Operativo CC., 27.08.92).

Non si è trattato altro, se ne può concludere, che di un falso alquanto marchiano, con l'intento di collegare la strage, inquinando questa inchiesta, all'organizzazione di Stay Behind in Europa e di chiamare in causa anche in questa vicenda il senatore Andreotti, con l'accusa di aver progettato di soffocare iniziative di Dalla Chiesa su questo gravissimo delitto.

3. Il carteggio Pelaia.

Il 24 novembre 88 i legali di parte civile hanno inviato a questo Ufficio i documenti di seguito elencati, loro spediti da un mittente

anonimo: 1. una lettera in data 4 agosto 84 su carta intestata “Legione Carabinieri, Reparto Operativo, 1^a Sezione” indirizzata al generale Pietro Musumeci, con firma indecifrabile, nella quale chi scriveva dichiarava di inviare con altra certificazione un documento classificato “Riservatissimo” in merito all’incidente dell’aereo civile Itavia abbattuto da un missile delle Forze Aeree USA il 27 giugno 80; 2. il processo verbale della perquisizione a Pelaia Francesco; 3. il processo verbale di interrogatorio reso da Pelaia al PM di Roma il 6 aprile 84; 4. le buste contenenti i predetti documenti.

Nella lettera, in particolare, il mittente assicurava al destinatario, cioè al generale Musumeci, chiamato Eccellenza, di non aver incluso nel processo verbale di perquisizione: 1.- documento classificato “Riservatissimo” inerente all’incidente aereo dell’aereo civile Itavia abbattuto da un missile delle Forze Aeree USA il 27 giugno 80 nella zona di Ustica; 2.- fotocopia del promemoria in allegato alla perizia autoptica del corpo del pilota libico eseguita il 23 luglio 80 dal prof. Rondanelli Erasmo e dal cardiologo Zurlo Anselmo. In allegato alla lettera una fotocopia del processo verbale di perquisizione nell’abitazione del Pelaia del 3 agosto 84. La lettera porta la data del 4 immediatamente successivo.

Il giorno seguente alla data della lettera dei procuratori e difensori di parte civile, il 25 novembre si presenta spontaneamente a questo Giudice il tenente colonnello Domenico Di Petrillo, il quale dichiara di avere appreso che i familiari delle vittime del disastro di Ustica, tramite i loro legali, avevano diffuso una lettera intestata alla Sezione del Reparto Operativo di cui era responsabile, datata 4 agosto 84 e diretta al generale Musumeci, verosimilmente sottoscritta da un sottufficiale. Esibitagli la lettera, l’ufficiale riconosceva per propria la sottoscrizione di essa, ma contestava di aver mai inviato quello scritto o qualsiasi scritto al generale Musumeci, riconoscendo peraltro di aver effettivamente eseguito la perquisizione in casa Pelaia su delega del PM Sica (v. esame Di Petrillo Domenico, GI 25.11.88).

Conferma, in tal senso, giungeva anche dal generale Musumeci che dichiarava di non essersi mai occupato delle vicende di Ustica, precisando, in relazione alla lettera apparentemente a lui indirizzata, che nell’84 non si trovava più in servizio. Osservava, inoltre, che non gli competeva il titolo di “Eccellenza”, e di non aver mai avuto rapporti con il maggiore Di Petrillo, firmatario della lettera (v. esame Musumeci Pietro, GI 02.12.88).

Pelaia, escusso, dopo aver confermato di aver lavorato per il S.I.S.MI dal 1980 al 1981 con l’incarico di addetto culturale presso l’Ambasciata d’Italia in Lussemburgo e funzioni informative anche presso il Parlamento europeo a Strasburgo, e di aver subito una perquisizione nell’84, nel corso della quale gli erano stati sequestrati i documenti elencati nel processo

verbale di sequestro, dichiarava di non essere mai stato in possesso di un documento riservatissimo relativo all'incidente di Ustica né di qualsiasi altro documento relativo a questa vicenda né tantomeno della fotocopia di un promemoria allegato alla perizia del corpo del pilota libico (v. esame Pelaia Francesco, GI 02.12.88).

4. La vicenda Montorzi.

Nel luglio dell'89 a Bologna – com'è noto da altre vicende processuali – l'avvocato Montorzi, legale di parte civile nel processo sulla strage di Bologna, rassegnava le dimissioni dall'incarico affidatogli dall'Associazione Familiari delle vittime della strage di Bologna. Tale decisione, a dire del Montorzi, sarebbe scaturita dal convincimento che vi sarebbero stati, nel processo per quella strage, inquietanti collegamenti tra i giudici, gli avvocati di parte civile ed i dirigenti del PCI bolognese. Queste dichiarazioni e la conseguente scelta suscitavano non poche polemiche e perplessità, in quanto il Montorzi il 5 luglio precedente si era recato in compagnia del giornalista Cristiano Ravarino dal noto Licio Gelli; incontro che sarebbe stato organizzato dallo stesso Ravarino. La vicenda diventò ancor più inquietante dal momento che il generale Notarnicola di lì a poco denunciava al GI di Venezia pregressi contatti tra l'avvocato Montorzi ed il Capo Centro del S.I.S.MI di Bologna.

Questi fatti ebbero forti ripercussioni nell'ambito del processo di appello che era in corso a Bologna. Il settimanale "L'Espresso" nell'edizione dell'8 ottobre 89 pubblicava un articolo dal titolo "In nome di Gelli", in cui veniva fatto riferimento, tra l'altro, ad un nastro registrato, diviso in due parti; di cui nella prima, una voce metallica, che in un italiano con un forte accento straniero, annuncia: "Le verranno svelati alcuni segreti della Repubblica italiana"... . "Ma torniamo al nastro e ai segreti in esso contenuti. Eccone un campione: il riciclaggio di denaro sporco da parte di un grande finanziere italiano attraverso la Boston Bank, i collegamenti tra la strage della stazione di Bologna del 2 agosto 80 e il disastro aereo di Ustica accaduto poco più di un mese prima, l'origine dell'informazione giunta all'economista Romano Prodi sul luogo, via Gradoli, in cui Aldo Moro era tenuto prigioniero...". "Tale nastro, sempre a dire dell'articolaista sarebbe stato custodito nello studi dell'avv. Montorzi, e sarebbe stato asportato da ignoti. Al Montorzi la cassetta sarebbe stata consegnata dal giornalista Ravarino che l'avrebbe a sua volta ricevuta da Miami, e che dopo il furto quest'ultimo si sarebbe recato dai CC. a denunciare il fatto e

per dire di correre seri pericoli per la propria incolumità.” (v. rapporto DCPD 02.03.92).

Il Reparto Operativo dei CC. di Bologna, al quale il giornalista Ravarino si era rivolto per denunciare la scomparsa del nastro, a richiesta dell'Ufficio inviava il rapporto datato 20.07.89 che si ritiene utile riportare: “Alle ore 20.30 circa del 2 luglio corrente il comandante della Regione riceveva sulla linea telefonica diretta una telefonata da parte del nominato in rubrica (Ravarino) che asseriva di aver ricevuto minacce di morte a mezzo telefono ed aggiungeva di aver consegnato un micronastro all'avvocato Montorzi perchè lo facesse sentire al giudice Mancuso. Concludeva affermando di non aver saputo più nulla dell'incarico affidato al legale e che il micronastro era stato asportato dallo studio di quest'ultimo, unico oggetto tra tanti oggetti anche di valore, da ignoti ladri. Invitato presso gli uffici del nucleo operativo, il Ravarino riferiva che:

- presta la sua attività di giornalista per conto di una trentina di riviste, fra le quali alcune straniere;
- un mese e mezzo fa circa aveva ricevuto per posta, in busta cartonata, una microcassetta, con timbri postali di Miami (USA), che aveva ascoltato il giorno stesso;
- nella microcassetta era inciso quanto segue: “questo nastro contiene i seguenti argomenti che nei dettagli sono stati però registrati ad altissima velocità. Il modo con cui De Benedetti utilizza i narcodollari colombiani attraverso la Boston Bank; perchè il tiratore scelto non italiano di via Fani contemporaneamente reputò utile avvertire Prodi che Moro era nascosto in via Gradoli. In che modo nell'archivio di radio Praga è occultato l'archivio segreto del Partito Comunista Italiano. Perchè il 2 agosto coprì Ustica. Quello che Licio Gelli non ti ha detto sui vertici della P2”. Subito dopo il nastro era incomprensibile;
- dovendosi recare in quel periodo ad Arezzo da Licio Gelli, aveva ritenuto di poterlo decrittare presso di lui, dato che immaginava che fosse in possesso di qualche apparecchio per renderlo comprensibile;
- aveva anche progettato di poter utilizzare il micronastro per esercitare una pressione sul “venerabile maestro” allo scopo di prendere visione dei suoi archivi sulla Repubblica di Salò e sul Governo Scelba;
- Gelli gli aveva consigliato di affidare il nastro ad un magistrato inquirente di assoluta fiducia ed egli aveva istintivamente pensato al dott. Libero Mancuso. Per tale motivo consegnò la cassetta all'avvocato Montorzi che a sua volta avrebbe dovuto dare il nastro al magistrato;
- all'avvocato Montorzi aveva riferito che il nastro conteneva un colloquio riservato da lui avuto con Gelli;

- aveva telefonato ai CC., perchè preoccupato per aver ricevuto – alcuni giorni dopo la comunicazione datagli dal legale che il nastro era scomparso – una telefonata con la quale una voce con accento straniero, pure esprimendosi in corretto italiano, gli aveva elencato nomi e indirizzi di due suoi lontani parenti americani ed italiani, aggiungendo: “smetta di atteggiarsi a detective, come vede sappiamo tutto di lei, la prossima volta non l’avvertiamo”;
- aveva messo in collegamento questa telefonata con la sparizione del nastro;
- era sicuro di avere il telefono sotto controllo, perchè possiede un rilevatore elettronico, capace di segnalare i casi di intercettazione;
- aveva avuto la sensazione di essere pedinato;
- non voleva apparire affetto da manie di persecuzione.

Sentito l’avvocato Montorzi Roberto, questi riferiva che:

- era legale di fiducia di Cristiano Ravarino, imputato in un procedimento penale pendente avanti al tribunale di Bologna;
- effettivamente un paio di mesi fa aveva incontrato Ravarino per motivi del suo ufficio e nella occasione questi gli aveva consegnato alcune fotografie scattate durante una festa alla quale aveva partecipato Licio Gelli. Dall’assistito aveva ricevuto mandato di farle pervenire al dr. Mancuso, cui erano state promesse;
- tramite il suo sostituto, dr. Pizzi, le aveva inviate al magistrato;
- in altra successiva occasione effettivamente Ravarino gli aveva consegnato un nastro, contenente, a suo dire, una intervista a Gelli;
- al momento della consegna della microcassetta, Ravarino gli aveva riferito che l’intervistato aveva fatto alcune dichiarazioni riguardanti lui ed il dr. Mancuso, a cui poteva consegnare il nastro qualora lo avesse ritenuto di interesse;
- non avendo tempo da perdere e poichè la cosa gli sembrava di scarso interesse, aveva affidato il nastro alla sua segretaria Verbari Rita, con preghiera di ascoltarlo a tempo perso e di riferirgli eventuali frasi riguardanti lui ed il suddetto magistrato;
- la segretaria aveva parzialmente ascoltato il nastro, senza rilevare nulla di importante;
- alcuni giorni dopo la citata consegna, aveva subito un furto nello studio nel corso del quale i ladri avevano rubato il radioregistratore che si trovava sulla scrivania della segretaria ed al cui interno si trovava il nastro di Ravarino;
- aveva denunciato il furto al nucleo di PG;
- della mancanza della cassetta si era accorto in un secondo tempo come fatto conseguente al primo;

- era da escludere che i ladri nel consumare il delitto si fossero posti l'obiettivo di asportare il nastro (v. rapporto Reparto Operativo CC del 30.12.94 e relativi allegati).

Anche il S.I.S.MI interessato dal CESIS interviene sulla vicenda, comunicando che non erano emersi ulteriori elementi in ordine all'acquisizione del nastro da parte del giornalista Cristiano Ravarino, nè in merito al suo contenuto, e ponendo in evidenza contraddizioni tra quanto dichiarato dal Ravarino – il plico proveniva da Miami e conteneva notizie sulle stragi di via Fani, di Bologna e di Ustica – e le dichiarazioni del Montorzi – secondo cui il nastro concerneva invece una intervista a Gelli. Il documento conclude affermando che la vicenda appare carente di dati certi per una concreta valutazione, ma che, tuttavia, in considerazione dell'ambigua personalità del Ravarino, definito millantatore ed opportunisto che vive notoriamente di espedienti, alimentando intrighi e collusioni non sembra potersi escludere che il tutto sia stato artatamente montato per fini personali, al momento non chiari (v. missiva S.I.S.MI 01.12.89, in atti S.I.S.MI trasmessi dal GI di Bologna in data 07.11.92).

5. L'anonimo al GI di Venezia.

Il 3 gennaio 85, giungeva al Giudice Istruttore di Venezia una missiva anonima in busta con il timbro di annullato postale; "Roma Ferrovia-22.12.1984". Nella missiva si formulava l'ipotesi di connessione tra la strage di Peteano e quella di Ustica. L'anonimo scriveva: "il DC9 dell'Itavia caduto tra le isole di Ponza e Ustica il 27 giugno 80 non è stato un incidente tecnico. L'aereo è stato abbattuto perchè a bordo c'era una persona che non solo sapeva molte cose sulla strage di Peteano, ma che quasi certamente era uno dei responsabili, avendo egli reperito l'esplosivo T4 necessario per l'attentato del 31 maggio 72 Questa persona è stata uccisa perchè si sospettava che colpita da una forte crisi di coscienza potesse parlare a lei dottor Casson agli inizi dell'autunno del 1980 ... il DC9 è stato abbattuto con un missile terra-aria in dotazione ai cacciatorpediniere della Marina. Il missile deve essere stato rubato dall'arsenale militare di Taranto (tale denuncia non è stata mai esplicita) ed è stato sparato da un motopeschereccio di altomare. L'attentato è stato commissionato da ex aderenti veneti e romani ad Ordine Nuovo ed è stato eseguito da nove mercenari stranieri. Essi dopo aver lanciato il missile Terrier contro l'aereo sono fuggiti in direzione di Alicudi, dove dopo aver raggiunto Catania, sono ritornati in aereo a Roma. Il S.I.S.MI era già sulle

loro tracce dopo il furto dell'arsenale di Taranto, ma non fece niente per fermarli. Tali informazioni furono raccolte dai nostri agenti e poi confermate da alcuni riscontri eseguiti sui reperti dell'aereo, ma al magistrato è stato negato tutto. I periti dell'Aeronautica Militare di via Tuscolana a Roma incaricati dal magistrato di eseguire la perizia sui reperti recuperati hanno riferito al giudice notizie e dati falsi per mettere il magistrato su una pista sbagliata". L'anonimo estensore conclude affermando di essere "un ex agente del S.I.S.MI andato in pensione da poco", assicurando di aver raccolto le notizie da riscontrate indagini personali, invitando "ad indagare su questi fatti e vedrà che muro di gomma si troverà davanti".

Le indagini preliminari sui contenuti dell'anonimo, affidate dal GI di Venezia all'Ucigos, si concludevano con un nulla di fatto e confermavano l'impressione di una lettera inventata di sana pianta, a fini di disinformazione, tanto più che gli unici riscontri obiettivi accertabili – furto del missile terra-aria ed indicazioni relative alla lista dei passeggeri dei voli effettuati tra Catania e Roma tra il giugno dell'80 ed il luglio 80 – non trovarono alcuna conferma.

A ciò deve aggiungersi il madornale errore compiuto dall'anonimo, lì ove affermava che l'obbiettivo preso di mira dagli ex ordinovisti era persona che avrebbe dovuto parlare con il GI di Venezia nell'autunno dell'80 della strage di Peteano. Invero solo nell'82 il procedimento penale sulla strage di Peteano sarà affidato al giudice istruttore destinatario della missiva anonima.

Ignoti rimangono i motivi per i quali l'anonimo estensore indicò al GI di Venezia questa falsa pista. L'84 è l'anno della formalizzazione dell'inchiesta e solo il mese prima dell'invio dell'anonimo il Ministro della Difesa Spadolini, rispondendo a interrogazioni parlamentari sulle cause della sciagura aerea, aveva dichiarato che "l'inchiesta ha evidenziato che a provocarla è stata la deflagrazione di un ordigno probabilmente confezionato con esplosivo del tipo T4, ma che al momento non è possibile affermare se l'ordigno fosse stato collocato all'interno dell'aereo oppure provenisse dall'esterno dell'aeromobile".

* * * * *

Capitolo IV

Gli inquinamenti minori.

1. Premessa.

Oltre i “grandi” depistatori, di certo messi di organizzazioni al di sopra di loro, una pletera di fantasiosi e maniaci. Che è sufficiente scorrere, anche se di essi si deve dire che, pur non riuscendo a deviare la rotta dell’inchiesta, spesso hanno infastidito e costretto gli inquirenti a perdite di tempo prezioso. Ustica, con Moro, il Papa, la Orlandi, è stato uno dei fatti, che negli ultimi anni ha particolarmente eccitato la fantasia di deboli di mente e di inquinatori per costituzione.

2. Ermes Mercurio.

Negli anni 89-92 il sedicente Ermes Mercurio Gabriele alias Ermes di Mongabrale inviava varie missive indirizzandole a parlamentari della Repubblica, magistrati, sindaci e a questo GI, scrivendo di essere a conoscenza della verità sul DC9, ed aggiungendo di essere “l’unico messia tornato su questo mondo non per distruggere, ma per far rinsavire il genere umano”. Gli accertamenti eseguiti dal R.O.CC. hanno permesso di accertare l’identità di costui, direttore didattico in pensione. A suo carico numerosi precedenti penali per emissione di assegni a vuoto e denunce per calunnia.

A Pisa, sua città di residenza, era notoriamente conosciuto come millantatore. Nell’86 in Pontasserchio (PI) fondò il giornalino di satira politica “Ermes” che ebbe durata brevissima.

3. Volo Alberto.

Nel corso dell’inchiesta più persone a vario titolo si sono pesantemente inserite nel procedimento raccontando la loro verità che il più delle volte non ha trovato alcun riscontro obiettivo. Una di queste è Alberto Volo, personaggio legato alla destra extraparlamentare palermitana ed in particolare a Francesco Mangiameli, responsabile palermitano della cellula eversiva “Terza Posizione”, assassinato dai NAR a settembre dell’80. I reali motivi dell’assassinio non sono mai stati del tutto chiariti.

Il Mangiameli venne ucciso dai fratelli Cristiano e Valerio Fioravanti, da Francesca Mambro, da Giorgio Vale e da Dario Mariani. Costoro hanno giustificato l’omicidio con il fatto che la vittima si era appropriata della “cassa” di Terza Posizione. La Corte di Assise di Bologna ha invece inquadrato l’omicidio in altro inquietante movente, cioè la eliminazione di uno scomodo testimone in quanto sospettato di avere in qualche modo attinto notizie in ordine alla responsabilità di Valerio Fioravanti nella strage alla stazione ferroviaria di Bologna. Non a caso dopo che il cadavere di Mangiameli affiorò dallo stagno in cui era stato occultato – “modus operandi” già di per sè questo atipico nel mondo della destra eversiva – Terza Posizione diramò un volantino in cui Mangiameli veniva indicato come la 85^a vittima della strage di Bologna.

Ritornando a Volo va subito detto che è personaggio di cui è molto difficile fornire un giudizio di attendibilità e pertanto si rinvia alle valutazioni espresse sia dalla Corte di Assise di Bologna nella sentenza relativa al procedimento penale sulla strage del 2 agosto che a quelle del

giudice di Palermo formulate nell'ambito del procedimento penale relativo all'omicidio dell'on. Piersanti Mattarella.

Il Volo rendeva dichiarazioni all'Ufficio Istruzione di Palermo in data 28.03.89, nel corso delle quali confermava i contenuti delle registrazioni di quattro bobine che esso Volo aveva inciso e consegnato a quei giudici. In particolare Volo registrava quanto a lui noto su gravi episodi delittuosi. Relativamente alle vicende di Ustica si legge, nella trascrizione del nastro magnetico, che l'aereo, a seconda di quanto riferitogli dal defunto Mangiameli Francesco "era stato abbattuto, sicuramente, da qualcuno che aveva a che fare con Cavallini, Fioravanti e company per incolpare Terza Posizione, per incolpare l'estrema destra, per far cadere la colpa sull'estrema destra". Fa riferimento anche ad un agente del KGB che sarebbe stato a bordo del DC9. Più avanti si legge che la vicenda della rivendicazione di Affatigato, era stata decisa a casa di Licio Gelli. Infine passa alla sua ricostruzione dei fatti. Il DC9 sarebbe stato abbattuto da un missile sparato da un MiG di Gheddafi partito dalla base di Aviano; che il pilota di questo velivolo era tale Tirera, che dopo la missione sarebbe atterrato sulla portaerei francese che si trovava nel porto di Tolone. Il MiG poi sarebbe stato prelevato, una ventina di giorni dopo, da un ufficiale di Gheddafi che passando sopra le basi NATO di Napoli verrà abbattuto dai missili terra-aria.

Le dichiarazioni di cui sopra non hanno bisogno di alcun commento.

4. Il sedicente Alì Giuseppe.

Nell'anno 91 venne trasmesso a quest'Ufficio dalla Procura di Palermo una nota a firma di sedicente Giuseppe Alì, nella quale si scriveva che il DC9 di Ustica sarebbe stato colpito da un missile aria-aria. La nota manoscritta continuava con accenni sui miliardi che sarebbero stati offerti al sedicente Alì da vari ministri italiani e dal dott. Vincenzo Parisi, affinché egli non presentasse memoriali su Ustica. Anche il Vaticano avrebbe fatto pressioni affinché non presentasse alcun documento del genere. Gli accertamenti esperiti dal Reparto Operativo dei Carabinieri di Roma permettevano di appurare l'identità di costui che in data 9.01.92 era ristretto presso la casa circondariale di Milano San Vittore in attesa di giudizio di appello per il reato previsto dall'art.73 della legge sugli stupefacenti.

A suo carico stavano numerosi precedenti penali per truffa, furto, estorsione, legge sugli stupefacenti, porto illegale di armi, nonchè diffide e

più sottoposizioni alla sorveglianza speciale. Dal 24.06.88 al 25.03.92 era stato ristretto per espiazione di pena, presso la casa di reclusione di Milano Opera.

In merito alle due utenze telefoniche citate nell'esposto, veniva accertato che l'utenza telefonica 06/6980221, indicata come appartenente al Vicariato di Roma, non appariva collegata. L'attuale utenza della città del Vaticano è 6982. L'utenza telefonica nr.02/6071790 indicata nell'esposto come appartenente ad uffici siti in via Montalbino 7 di Milano è risultata intestata dal 7.03.88 alla Società S.n.c. Rapid Post di Milano via Cusio 5. Dagli accertamenti non è emerso alcun riscontro alle pressioni denunciate.

5. Sinibaldi Guglielmo.

Tra i tentativi di inquinamento delle indagini va annoverato anche quello di tal Guglielmo Sinibaldi. Questi, pregiudicato proveniente dall'ambiente della cosiddetta "Banda della Magliana" aveva fatto sapere al giudice di Bologna, attraverso la PG, di essere a conoscenza di notizie concernenti tra l'altro la strage alla stazione ferroviaria di Bologna. Poiché nelle dichiarazioni rese aveva fatto riferimento anche ai fatti di cui è processo, il GI di Bologna trasmetteva quelle dichiarazioni a quest'Ufficio.

Sinibaldi a suo dire in contatto con tale Vincenzo Minnella, maresciallo dei CC., chiamato "lo zio", affermava di essere stato coinvolto da quest'ultimo dapprima in discorsi generici e poi in discorsi sempre più operativi, concernenti due azioni particolarmente rilevanti che dovevano essere compiute da uomini di Paolo Signorelli. Egli avrebbe dovuto fungere da osservatore per conto del Minnella, e se necessario, proteggere la fuga dei terroristi. Sempre a dire del Sinibaldi una di queste azioni fu la strage di Bologna, l'altra la strage di Ustica. In particolare affermava: "Vengo ora a parlare di alcuni colloqui avuti col Vincenzo Minnella. Come ho già detto questi aveva fatto riferimento a due attentati fra loro collegati. Due giorni dopo il fatto di Ustica ebbi un incontro con il Minnella e da quello che mi disse compresi che uno di questi due attentati doveva essere appunto quello di Ustica. L'incontro avvenne in un ristorante di via Messina... . Il Minnella non mi disse espressamente che Ustica era uno dei due attentati cui aveva in precedenza fatto riferimento, ma me lo fece chiaramente capire. Ricordo che avendo in precedenza accennato al fatto di Ustica disse poi la frase testuale "Adesso tocca a noi"... . Verso l'1 o il 2 luglio si tenne una riunione al bar del tennis ... a questa riunione prese parte Terza Posizione con Piso e Di Mitri. C'era poi Gilberto Cavallini, Walter Sordi, Bianchi,

Luigi Ciavardini, Massimiliano Taddeini, Stefano Soderini, il Magnetta, nonché il Signorelli e suo figlio ... durante la riunione si parlò del fatto di Ustica. Ricordo che circolava la preoccupazione che fosse opera del Cavallini ... faccio presente che il Cavallini non smentì, o meglio non smentì con sufficiente convinzione, il fatto di aver preso parte ad un attentato contro un aereo ... sempre a proposito del fatto di Ustica devo fare un'altra considerazione ... il Signorelli non si è fatto trovare per alcuni giorni – dal 22 giugno in poi – prima del 27 giugno ... la sera stessa ... incontrai Vincenzo Minnella a Fregene. Gli riferii in merito alla riunione, e in particolare in merito ai sospetti su Cavallini per Ustica: Vincenzo glissò, facendomi capire che poteva essere e non essere, ma che comunque Ustica faceva parte del vecchio discorso delle due operazioni eclatanti ... mi viene in mente che alla riunione con Signorelli era presente anche Lele Macchi...” (v. interrogatorio Sinibaldi Guglielmo, GI Bologna, 13.01.92).

Le dichiarazioni di Sinibaldi non hanno però trovato alcun riscontro e pertanto è stato accusato di calunnia e autocalunnia. Interrogato, così si giustifica: “...come ho già dichiarato alla dr.ssa Magagnoli e al dr. Mancuso, ho agito esclusivamente di mia iniziativa... . Ho costruito le mie dichiarazioni sulla strage di Bologna del 2 agosto 80 sulla base di notizie apprese da giornali e settimanali, dei quali sono un attento lettore, nonché sulla base di un libro – il cui titolo non ricordo – che riportava atti del processo relativo a detta strage. Si trattava di una pubblicazione con la copertina rossa, mi pare edita a cura dei familiari delle vittime. Ho letto questo testo mentre mi trovavo a casa di Ciavardini nell'estate dell'86. L'inclusione del nome di Ciavardini tra quelli che avevo indicato come responsabili della strage è frutto della mia pazzia. Come ho già detto, infatti, ho costruito le mie accuse sia a carico del Ciavardini che di tutti gli altri appunto perchè sono impazzito...”. (v. interrogatorio Sinibaldi Guglielmo, GI Bologna, 21.06.93).

Poco credibile la giustificazione addotta dal Sinibaldi. Il GI di Bologna difatti così valuta il comportamento del soggetto: “Evidentemente le ragioni e le persone che hanno mosso Guglielmo Sinibaldi e lo hanno spinto alla sua spregiudicata e rischiosa iniziativa sono ancora troppo forti per poterne parlare e conviene trovare rifugio in una dichiarazione di follia, per quanto priva di qualsiasi attendibilità...”. Così concludendo: “Guglielmo Sinibaldi, personaggio che come si è visto appartiene alla stessa area di Ivano Bongiovanni e di Massimo Carminati, è stato scelto e addestrato (in vero con grande meticolosità, se si tiene conto della conoscenza dell'ambiente che ha saputo dimostrare) per immettere nell'istruttoria un gravissimo elemento di contaminazione, estremamente insidioso in quanto costruito fornendo prove false a carico di persone già

raggiunte nel primo processo per la strage da ben più attendibili elementi di responsabilità.

Quello di Sinibaldi è stato un depistaggio che si potrebbe definire “per sovrapposizione”, come peraltro è stato in qualche misura quello realizzato nella prima istruttoria da Elio Ciolini: prima o poi il castello accusatorio da lui costruito sarebbe crollato, trascinando in un giudizio d’inattendibilità le prove a suo tempo raccolte a carico di Fioravanti e della Mambro, svelando l’assurdità di voler ancora indagare sui Servizi segreti e, insomma, facendo cadere tutto l’impianto accusatorio della prima istruttoria e gettando il discredito sugli elementi raccolti in questa. Solo la prudenza degli elementi e la meticolosità della PG nell’effettuare i riscontri hanno sventato tale evenienza.” (v. sentenza-ordinanza GI di Bologna, 03.03.94).

6. Borgato Enrico.

Il 25.06.92 veniva convocato Borgato Enrico residente a Conegliano, autore di una missiva e di alcune diapositive inviate il 14 ottobre 91 al Presidente della Repubblica ed al Presidente della Commissione Stragi, in cui riferiva che egli nell’estate del 91, nel corso di una immersione a Capo Vaticano in località “Grotticelle” nel comune di Ricadi (CZ), a circa centocinquanta metri dalla costa, aveva recuperato un pezzo di metallo appartenente presumibilmente ad un mezzo navale od aereo, abbandonandolo sulla battigia. Essendo il rottame di notevoli dimensioni, non interessò alcuna Autorità; prima di allontanarsi, scattò però alcune diapositive che univa alla m missiva (v. esame Borgato Enrico, GI 25.06.92)

Allo scopo di riscontrare le dichiarazioni rese dal Borgato veniva interessato il Commissariato di Vibo Valentia, che però comunicava di non aver mai rinvenuto alcun oggetto metallico nel luogo indicato dallo stesso Borgato.

7. Morgia Giovanni.

Il 7.10.92 pervenne a questo Ufficio una missiva a firma di Morgia Giovanni con la quale costui chiedeva di poter conoscere la percentuale di

carbonio sulla “scocca” del DC9 e la eventuale presenza di tracce di materiali sintetico-gommosi estranei all’aereo.

Convocato in data 14.10.92, riferiva che la sua richiesta era frutto di una ipotesi personale, allo scopo di suffragare la versione secondo la quale il DC9 sarebbe stato fatto oggetto di radiazioni emesse probabilmente da un radar a compressione, che ne avrebbe distrutto le parti più vulnerabili, causando quindi il cedimento della struttura e la conseguente caduta, nel corso della quale sarebbe stato colpito anche da un missile.

Il Morgia è stato il 15.02.91 tratto in arresto dalla Polizia elvetica per appropriazione indebita; il 14.09.91 indagato per insolvenza fraudolenta da parte della Procura della Repubblica presso la Pretura di Roma; nel 92 tratto nuovamente in arresto per i reati di oltraggio e danneggiamento.

8. Rocco Emanuele.

Rocco Emanuele con due missive datate 16.11.92 e 15.02.93 inviate a questo Ufficio, suggeriva di verificare l’entità della valuta americana negoziata all’epoca del fatto per cui si procede, che avrebbe potuto rappresentare indice della effettiva presenza di militari USA imbarcati a bordo della portaerei americana Saratoga in quel porto nel giugno 80. Il Rocco in sede di esame testimoniale affermava che, avendo lavorato presso l’ufficio cambi del Banco di Roma nella sede di Napoli, aveva potuto constatare personalmente l’aumento delle negoziazioni durante la presenza di unità militari USA (v. esame Rocco Emanuele, GI 10.02.93).

Si avviavano perciò indagini presso l’Ufficio Italiano Cambi, da cui emergeva che la normativa sulla materia valutaria in vigore in quegli anni non prevedeva una rilevazione giornaliera delle negoziazioni in valuta effettuate in una determinata piazza bancaria. Gli istituti di credito erano tenuti a segnalare mensilmente all’U.I.C. i movimenti valutari con l’estero tramite specifici moduli contenenti anche la causale delle operazioni effettuate. I moduli di riferimento delle singole operazioni giornaliere, venivano, come da prassi abituale, distrutti dopo un periodo di cinque anni. Nella causale delle operazioni alla voce “turismo” confluivano anche tutte le operazioni che nella città portuali venivano effettuate direttamente a bordo di navi estere ancorate in porto tramite sportelli bancari autorizzati.

Da accertamenti più accurati è stato possibile comunque constatare un sensibile aumento delle negoziazioni nel mese di luglio, dovuto al presumibile aumento del turismo in Italia, aumento che è risultato essere comune in quel mese a tutti gli istituti di credito presi in considerazione,

fatta salva la Banca d'America e d'Italia sede di Napoli, nella quale nel luglio 80 si era registrata una diminuzione rispetto alle operazioni del mese di giugno dello stesso anno.

9. Miecchi Sergio.

Nel dicembre 92 perveniva a quest'Ufficio una nota datata "Terni 14.12.92" a firma Miecchi Sergio. In questo appunto manoscritto si chiedeva di indirizzare le indagini sugli Israeliani, che in quel periodo svolgevano esercitazioni con velivoli su lunghe distanze. Veniva delegato per le indagini il R.O.CC. che in data 5 febbraio 93 riferiva che l'appunto manoscritto era stato inviato da tale Miecchi Sergio, nato a Terni il 12.07.29, ivi residente, gestore di esercizio commerciale per vini e oli. Sentito a sommarie informazioni, costui dichiarava di aver inviato la missiva allo scopo di rendersi utile all'indagine, ma di non aver alcuno elemento probante su quanto riportato in essa, giacchè egli aveva riferito solo quanto appreso dalla stampa sulle vicende del Medio-Oriente.

10. Pitzianti Mario.

In data 27.01.93, perveniva all'Ufficio una missiva con mittente tale Pitzianti Mario, Via Is Maglias di Cagliari. Nella missiva dattiloscritta il sedicente si presentava come un sottufficiale in servizio presso la base militare AM di Elmas (Cagliari). Riferiva di aver letto sul quotidiano "il Tempo" della sciagura di Ustica, e sul giornale "L'Unione Sarda" che una portaerei americana era in navigazione tra la Spagna la Sardegna e la Libia e che in quel periodo era in atto un forte dissidio tra "Reagan e Gheddafi". Quella sera un tale della Marina militare italiana, in servizio presso il 30° Stormo di Elmas (lo chiamavano "Bascianot"), e in volo quella stessa sera su un "Atlantic" avrebbe ricevuto, lui e gli altri dell'equipaggio, il consiglio di "girare alla larga" perchè vi era un'esercitazione aerea militare in corso. Infine si citava l'episodio di due aerei USA che si erano riforniti ad Elmas, anzichè su Decimomannu.

Questo GI delegava in data 16.02.93 per l'identificazione del sedicente Pitzianti il R.O.CC. di Roma. In data 10.02.93 questo Reparto Operativo riferiva che nell'indirizzo dato non risiedeva alcuno di nome Pitzianti Mario. Presso l'anagrafe di Cagliari risultava invece tal Pitzianti

Mario nato a Cagliari il 29.12.66, via Anglona n.11. Costui avrebbe adempiuto il servizio di leva nella Marina nell'86; mentre presso il Comando del 30° Stormo di Elmas (CA) non risultava che alcuno a nome Pitzianti Mario vi avesse prestato servizio.

In seguito ad ulteriori accertamenti venivano escussi l'unico Pitzianti Mario censito nel comune di Cagliari e tal Pitzianti Danilo, nato a Cagliari il 2.12.66, residente a Dolianova, Via Matteotti nr.49. Entrambi dichiararono di non aver inviato alcun esposto, di non conoscere fatti relativi alla strage di Ustica se non quelli appresi tramite stampa, di non aver mai risieduto in Via Is Maglias nr.67 a Cagliari.

11. Vormann Klaus Peter.

Nella notte tra l'11 e il 12 gennaio 93, in Belgio a Bruxelles venne assassinato, come già s'è scritto, nel corso di una tentata rapina, il generale dell'AM in pensione Boemio Roberto. L'ufficiale si trovava in Belgio, perchè consulente per l'Alenia International sulle questioni relative a progetti NATO. Nel giugno 80 era invece in servizio con il grado di colonnello e l'incarico di Capo di Stato Maggiore facente funzioni presso il Comando 3^a Regione Aerea; per tale incarico era stato escusso nel 91. Dell'omicidio del Boemio si occupò anche questa inchiesta. Si appurava così che il generale era rimasto vittima di un tentativo di rapina, avvenuto dopo mezzanotte allorché l'alto ufficiale stava per raggiungere l'abitazione, dopo aver parcheggiato propria autovettura. Il Boemio era stato affrontato da due giovani di colore olivastro a fini di rapina, che a seguito di una opposta resistenza gli vibrarono una sola coltellata al cuore che ne determinò la morte. Nel gennaio 93 un cittadino tedesco, presentatosi alla sede RAI di Napoli, riferì di aver notizie sulla tragedia di Ustica rivelategli dal generale Boemio, prima della morte. Il cittadino straniero venne identificato per Vormann Klaus Peter di professione ingegnere. Costui, preso in esame, dichiarò di essere stato amico del generale Boemio e di aver deciso, dopo la notizia della sua morte di rivolgersi a qualcuno per narrare fatti connessi alla vicenda di Ustica di cui era a conoscenza. Riferì che nel 92 aveva conosciuto presso l'aeroporto di Zurigo un ufficiale della Marina USA in servizio presso la NATO di Bruxelles, il quale gli aveva fatto da tramite per entrare in contatto con il generale italiano Boemio presso l'Hotel Sheraton di Bruxelles nei giorni 4 e 5 gennaio del 93. In quella occasione Boemio gli disse che nella vicenda di Ustica erano coinvolti due parlamentari italiani, senza fargli i nomi, e

che comunque la responsabilità del disastro era da attribuirsi agli americani. Non volle indicare il nominativo dell'ufficiale della Marina USA, di cui si era servito per entrare in relazione con Boemio. Le dichiarazioni del Vormann non hanno trovato alcun riscontro. Probabilmente questi apprese della morte del generale Boemio dai mezzi di informazione, documentandosi come meglio poteva e tentando di costruire uno scenario sulla vicenda di Ustica, in cui collocare l'ucciso.

Il Vormann appare come persona confusionaria, psicolabile; le sue dichiarazioni sono confuse e prive di fondamento.

12. Benciolini Giorgio.

All'inizio di febbraio 93, presso la redazione de "Il Corriere della Sera" di Milano giungeva una missiva indirizzata al giornalista Purgatori Andrea a firma di tal G. Benciolini il quale, dopo aver premesso di attendere che Craxi, Lagorio e Mitterrand dicessero la verità sulla strage di Ustica, essendo convinto che la chiave di tutto fosse racchiusa nelle loro rivelazioni, riferiva anche di essere in possesso di un frammento di alluminio del MiG libico caduto a Castelsilano in Calabria il 18.07.80.

Il 16.02.93 il Purgatori, presentatosi spontaneamente presso questo Ufficio, consegnava la sopracitata missiva nonchè il frammento inviatogli del velivolo; riferiva inoltre che già in precedenza il Benciolini gli aveva fatto pervenire due o tre lettere con le quali sosteneva un legame tra la strage di Ustica ed il Governo francese (v. esame Purgatori Andrea, GI 16.02.93).

L'estensore della missiva identificato in Benciolini Giorgio di Oppeano (VR), risultava già autore di altre due missive inviate a quest'Ufficio il 18 e 21.02.93. Escusso dalla polizia giudiziaria riferiva che il frammento di cui sopra non apparteneva al noto MiG libico, ma ad un velivolo CESSNA tedesco raccolto nell'estate del 91 vicino al suo campo di volo in località Boscomantico (VR), dove quest'aereo era caduto. Giustificava l'"errore" commesso sull'origine del frammento come mezzo per poter giungere a contattare il Purgatori al fine di avere notizie più aggiornate ed inedite sull'incidente (v. esame Benciolini Giorgio, PG 27.02.93).

Da accertamenti esperiti, in seguito alle dichiarazioni rese dal Benciolini, emergeva che il frammento in oggetto apparteneva effettivamente ad un velivolo civile tedesco e che in data 26.06.91, un aereo CESSNA 210, immatricolato D/EHEB era precipitato al suolo in

località Boscomantico (VR), provocando la morte del pilota e dei tre passeggeri che si trovavano a bordo tutti di nazionalità straniera. Risultava inoltre che il velivolo era decollato alle ore 09.30 dello stesso giorno dall'aeroporto di Orio al Serio (BG).

13. Orsatti Luigi.

L'8.08.94 perveniva presso questo Ufficio una missiva a firma di tale Luigi Orsatti, identificato nel medesimo nato a Roma il 7 maggio 25; missiva in cui erano trattati argomenti di carattere tecnico relativi agli esplosivi, frutto di esperienze maturate nel corso di pregressa attività quale consulente per l'Europa di un gruppo internazionale finanziario. Escusso il 23.09.94 ha precisato, in relazione alla collocazione della bomba a bordo del DC9 nel "vano morto" del reattore, di cui è cenno nella missiva, di aver appreso di tale possibilità dalla lettura di alcune pubblicazioni e di averle sottoposte al vaglio dell'AG.

Ha inoltre dichiarato di essere "perseguitato dal S.I.S.MI", e di aver intrattenuto rapporti con il gruppo Rothschild; per tale ragione avrebbe avuto contatti con persone ritenute vicine a Servizi esteri; ha però rappresentato di non aver appreso confidenze di alcun genere in ordine all'inchiesta di Ustica.

14. Sciò Antonio.

Il 24.01.96, sul settimanale Oggi, venne pubblicato un articolo a firma del giornalista Gennaro De Stefano dal titolo "Fu un aereo di Gheddafi ad abbattere il DC9 a Ustica", in cui si legge che il DC9 dell'Itavia era stato abbattuto dal MiG23 libico rinvenuto il successivo 18 luglio sulla Sila e che, all'epoca dell'incidente, era in atto un complotto per l'eliminazione del leader libico Gheddafi. In tale contesto una spedizione di mercenari occidentali affiancati da dissidenti libici, anch'essi a bordo di un DC9, avrebbe dovuto raggiungere la Libia per eseguire l'operazione. Fonte del citato articolo è risultato essere tal Antonio Sciò.

L'articolo riferiva inoltre che alla stessa ora e nell'area in cui era stato abbattuto l'aereo italiano sarebbero dovuto transitare anche il cennato velivolo dei mercenari; a causa di un problema di carattere tecnico occorso proprio al velivolo dei dissidenti il trasferimento non ebbe più luogo; con molta probabilità essendo pervenuta in ritardo ai Servizi libici la notizia del

differimento del volo, il pilota del velivolo libico che avrebbe dovuto abbattere proprio l'aereo dei dissidenti libici, colpì invece il velivolo civile; nel testo veniva riportato inoltre che la cennata ricostruzione era già stata scritta tra il 1989 ed il 1990 in un libro dal titolo "Il figlio di Massaud" e che l'autore, Sciò Antonio, aveva fatto parte dell'organizzazione anti-Gheddafi.

Nell'articolo si faceva riferimento anche a dichiarazioni rese in data 10.01.96 al medesimo settimanale dal terrorista nero Valerio Fioravanti, che collegava la strage di Bologna del 2.08.80 a quella di Ustica come "un avvertimento dei Servizi libici al Governo italiano di tener coperta la verità sulla notte del 27.06.80".

Questo Ufficio convocava il giornalista De Stefano il quale riferiva di aver incontrato lo Sciò nel '95 presso l'albergo "Velino" di Avezzano, ove quest'ultimo lavorava come portiere. In quell'occasione gli aveva mostrato una fotocopia di una ricevuta rilasciatagli dalla S.I.A.E. l'11.09.90 per il deposito del suo libro. De Stefano in sede di esame testimoniale aggiungeva che in un primo momento il direttore di "Oggi" non ritenne opportuno pubblicare l'intervista di Sciò; solo successivamente, nel dicembre '95, a seguito di un colloquio avuto con l'avvocato del Fioravanti, Giuseppe Pisauro del Foro di Roma, detta intervista venne rispolverata e pubblicata.

Secondo quanto riferiva il giornalista, le dichiarazioni rese dall'avvocato collimavano perfettamente con quelle dello Sciò; entrambi infatti facevano riferimento al complotto anti-Gheddafi e riconducevano al MiG libico la causa che avrebbe provocato l'abbattimento del DC9 Itavia.

In uno dei due incontri avuti nel mese di luglio 1995 con lo Sciò, il giornalista riferiva che quest'ultimo gli aveva mostrato una sorta di rassegna stampa del quotidiano la Repubblica dal 20 luglio al 27 agosto '80, contenente articoli sulla caduta del MiG libico in Calabria e sul golpe di Tobruk per il quale erano stati arrestati alcuni italiani accusati di complicità nel tentativo di insurrezione militare. Gli aveva anche esibito cartina della Libia e dell'Egitto con il percorso che avrebbe dovuto compiere da El Alamein a Tripoli il gruppo dei mercenari implicati nel cennato complotto.

Nell'ultima telefonata dello Sciò, avvenuta intorno al Natale del '95 da Berlino, quest'ultimo aveva manifestato al De Stefano i propri timori in quanto un mese prima a Londra era stato ucciso un libico coinvolto nella cospirazione anti-Gheddafi dell'80 (v. esame De Stefano Gennaro, GI 14.03.96).

Antonio Sciò, convocato il 5.04.96, ha riferito che all'epoca si occupava del vettovagliamento in un campo edile della italiana SA.VA con sede a Berlino ed a Civitella Roveto (AQ); fu assunto presso l'Italcable di

Acilia come operatore del traffico telefonico intercontinentale e vi rimase fino all'85, allorchè trovò impiego in vari alberghi italiani con le mansioni di portiere; nell'85 dichiarava di essere stato più volte contattato da un giornalista del quotidiano "Il Centro" di Pescara per partecipare ad una trasmissione televisiva, in cui avrebbe dovuto parlare del suo libro "il figlio di Massaud"; invito che egli però non accolse.

In merito alla nota intervista rilasciata sul settimanale Oggi, riferiva di non assumersi la paternità della dichiarazioni attribuitegli, tranne che per gli stralci, estrapolati, a sua insaputa, dal libro che aveva mostrato al giornalista De Stefano nel 95.

Secondo quanto riferito dallo Sciò, il libro non venne mai pubblicato; comunque una copia venne depositata nel novembre 90 presso la S.I.A.E. di Roma e un'altra presso la Beta Editrice; una ulteriore copia il teste la consegnò nel 91 a Washington al corrispondente del quotidiano "Il Tempo" Marino De Medici affinché apportasse delle correzioni ortografiche alla bozza per una eventuale pubblicazione negli USA.

Il testo, come già accennato, tratta di un ipotetico colpo di Stato messo in atto al fine di rovesciare il regime Gheddafi. Massaud, da cui detto testo prende il nome, era un amico e collega di lavoro dello Sciò presso la ditta Agip Mineraria dal 61 al 64, ucciso dalle milizie di Gheddafi durante il tentativo, insieme da altri cinque dissidenti, di uccidere il leader libico nel corso di una visita in Cirenaica nei primi anni 70.

Le circostanze di cui è cenno nel testo concernenti la vicenda Ustica e l'abbattimento del MiG sulla Sila, Sciò riferiva di averle apprese nel corso di conversazioni avute con amici libici di vecchia data, solitamente "informati sulla vicende di quel Paese"; in particolare asseriva di essere venuto a conoscenza dell'incidente di Ustica dai mass media e puntualizzava inoltre che durante una conversazione alcuni amici libici gli avevano riferito testualmente "è stato il nostro pazzo", intendendo chiaramente il leader libico.

Anche la vicenda del MiG libico caduto sulla Sila riferiva di averla appresa dai mass media; affermava che le notizie riportate sui giornali, quali le controversie tra i periti medici che stilano il referto e l'intromissione di agenti del S.I.S.MI avevano rafforzato in lui la convinzione che le due vicende fossero collegate. L'ipotesi che avanzò nel suo libro e cioè che il 27.06.80 furono gli F104 italiani ad abbattere il MiG libico, dichiarava di averle scritte in seguito ai fatti riportati sulla stampa.

Sciò escludeva categoricamente di aver fatto parte dei gruppi cosiddetti "mercenari", e di aver avuto contatti con il noto Fioravanti; riferiva infine di essere stato solo avvicinato nel 91 da due persone, qualificate come funzionari del S.I.S.MI, le quali gli intimarono, per la

sicurezza della sua famiglia, di non pubblicare il cennato libro (v. esame Sciò Antonio, DCPP 05.04.96).

15. Ferraresi Fabrizio.

Fra i tanti depistaggi, che hanno nuociuto all'economia dei tempi dell'inchiesta e distolto l'attenzione degli investigatori da più proficui filoni investigativi, è doveroso segnalare, quello noto della trascrizione di una registrazione telefonica pervenuta dalla Procura di Torino, in cui un giornalista interessato al caso di Ustica (successivamente identificato per dott. Volpato Paolo di RAI 3) aveva intervistato un sedicente impiegato del reparto simulatore di volo dell'Alenia di Torino.

Da una sintesi di tale trascrizione si rilevava che questa persona aveva visto, qualche mese dopo l'incidente, personale del simulatore e altre persone in borghese dell'Aeronautica militare, in una riunione presso la sala regia del simulatore di volo, ove su un monitor veniva riprodotta la ricostruzione in grafica tridimensionale della fase finale del volo del DC9 caduto nei pressi di Ustica.

Era riuscito a capire, da alcune parole scambiate dai partecipanti e dalle immagini visualizzate sul monitor, che la sera del 27 giugno 80 nel Mediterraneo era in corso un'operazione aeronavale della NATO, e per errore un aereo militare invece di colpire il target, cioè un aereo bersaglio radiocomandato, aveva colpito il DC9. Tale rappresentazione grafica era stata possibile dato che con il simulatore si era in grado di ascoltare le registrazioni delle scatole nere e riprodurre visivamente lo svolgimento di determinati eventi. L'interlocutore aveva ritenuto molto probabile la presenza presso l'Alenia della scatola nera del DC9, necessaria per la realizzazione di tale rappresentazione. Infine aveva riferito di aver saputo nell'ambiente di lavoro, che un pilota inglese di stanza a Decimomannu impegnato la sera del 27 giugno 80 in questa operazione aeronavale era stato costretto a rimpatriare il giorno successivo, senza un apparente motivo.

Questa trascrizione, che in un primo momento poteva apparire di grande utilità all'inchiesta, ben presto si rilevò senza alcun fondamento giacchè a quell'epoca non vi erano calcolatori capaci di realizzare tale attività.

Le indagini condotte da ufficiali di PG di questo Ufficio avevano identificato quale interlocutore della intervista, certo Ferraresi Fabrizio impiegato tecnico presso il simulatore di volo dell'Alenia. Esaminato

nell'aprile di quell'anno, costui aveva confermato in gran parte quanto riferito al giornalista, in particolare aveva ricordato che in tardo pomeriggio di un non precisato giorno dell'80, dopo le ore 17.00, passando davanti alla sala regia del simulatore, aveva visto sul monitor il volo di un aereo civile simulato e in un secondo tempo anche un missile, che gli era sembrato diretto verso il suddetto velivolo. Siccome non era inserito in quel gruppo di lavoro, perchè non abilitato in quella occasione, si era soffermato per circa dieci minuti per pura curiosità. Le immagini del monitor erano a colori e come aereo veniva visualizzato un DC9 o un DC10. In primo momento non aveva dato peso alle immagini viste, ritenendo che si trattasse di un programma di simulazione. Successivamente, dopo aver appreso per televisione dell'incidente di Ustica e seguito alcuni programmi relativi all'incidente, aveva collegato, come sua supposizione, quella simulazione all'incidente di Ustica. Nelle immagini visualizzate al monitor aveva notato solo un velivolo e un missile di cui non ricordava la traiettoria. Le immagini erano cicliche cioè ripetute varie volte. Ricordava che probabilmente del personale dell'Alenia presente a quella riunione vi fossero certi Fassi Franco, Bevilacqua, Armando, Gennuso Dario Maria e Blandino Aldo Piergiulio.

Il prosieguo dell'indagine è stato indirizzato verso l'escussione di costoro (ad esclusione del Bevilacqua che emigrato in Svizzera non aveva lasciato recapito ai propri familiari), i quali smentiranno quanto aveva dichiarato il Ferraresi, sia per i problemi tecnici in precedenza segnalati e sia per il fatto che l'Alenia non aveva mai partecipato nè in modo diretto nè indirettamente all'inchiesta sulla caduta del DC9, per il semplice motivo che non si trattava di aereo di loro ideazione o costruzione.

In particolare Falco Davide, nell'80 responsabile dei sistemi di calcolo tecnico e simulazione, riferiva che in quel periodo il centro di simulazione era dotato di un sistema di tipo analogico che forniva le immagini del mondo esterno al pilota tramite una telecamera che riprendeva un plastico di una zona aeroportuale. L'attività del centro di simulazione era essenzialmente dedicata allo studio del comportamento dei velivoli militari di produzione del Gruppo Aeritalia di Torino. Il tutto era servito da un calcolatore su cui venivano simulate le equazioni del moto del velivolo in studio. Solo successivamente, verso gli anni 84-85, vennero aggiunti al sistema dei calcolatori digitali e dei sistemi grafici di rappresentazione visiva del comportamento del velivolo. Negli anni 88-89 veniva poi acquisito un nuovo sistema che consentiva di fornire al pilota immagini complesse del terreno circostante con possibilità di simulare altri velivoli contemporaneamente per poter studiare anche tecniche di combattimento aereo.

Le capacità dell'epoca non consentivano di riprodurre immagini da dati dei sistemi di bordo come la scatola nera. Non era mai stato interessato neanche indirettamente alla vicenda di Ustica. Il motivo derivava dal fatto che il DC9 non era un velivolo prodotto dall'Alenia, a parte alcuni componenti dei pannelli di fusoliera costruiti su licenza Douglas nello stabilimento di Pomigliano d'Arco; per cui il centro di simulazione non aveva alcuna necessità nè capacità di studiare il comportamento di un velivolo senza avere la possibilità di certificazione. Gli unici incidenti in cui l'Alenia era stata coinvolta furono quello del Tornado negli anni 85-86 e dell'AMX. L'unico velivolo civile, per il quale erano stati chiamati nella commissione d'inchiesta per la riproduzione della dinamica dell'incidente, era stato quello di Conca di Trezzo, in cui era precipitato un ATR42.

Armando Armando, nell'80 responsabile del centro di simulazione di volo dell'Alenia, dichiarava che in quel periodo il centro lavorava sui progetti AMX e Tornado. Solo negli anni successivi all'80 con l'acquisizione di calcolatori più potenti ed in particolare di calcolatori con capacità di generazione di grafica tridimensionale, si era sviluppata anche la capacità di riprodurre le immagini di situazioni dinamiche di volo utilizzando come input al calcolatore i dati dei registratori di bordo degli aeroplani. Inoltre con la capacità di simulazione e di calcolo disponibile, si era resa anche possibile la ricostruzione dinamica del volo in base a condizioni iniziali ipotetiche. Per quanto riguardava l'incidente di Ustica, oltre al fatto che nel 1980 non vi era ancora la capacità di riproduzione degli incidenti, mai fu richiesta o svolta, anche negli anni successivi, alcuna attività di simulazione o riproduzione di tale evento. I calcolatori grafici che generavano lo scenario furono installati solo nell'87. A partire dall'85, si erano cominciate presso il centro di simulazione delle valutazioni di questi calcolatori per decidere quale tipo acquistare. In quel periodo furono visionate varie videocassette, fornite dai costruttori di questi computer che volevano dimostrare la capacità degli stessi a generare delle immagini relative a combattimenti aerei. Si trattava di materiale pubblicitario che non era coperto da nessun tipo di classifica di sicurezza, e quindi veniva visto da molte persone di estrazione diversa; in particolare una di queste videocassette mostrava la scena di un attacco da parte di un velivolo F16 contro un velivolo MiG21, durante il quale l'F16 lanciava un aria-aria abbattendo il MiG. Al simulatore, da qualche anno, era pure possibile simulare le traiettorie di missili aria-aria lanciati da velivoli in combattimento, e tale capacità veniva normalmente utilizzata nella simulazione di velivoli AMX e Eurofighter. Quando si simulavano attività di combattimento di questi velivoli veniva normalmente generata

l'immagine di un velivolo bersaglio, verso il quale potevano essere lanciati i missili di bordo.

Analoghe deposizioni rendevano Blandino, Gennuso e Fassi, tutti addetti al simulatore. Anche questa storia perciò non ha alcun fondamento.

* * * * *

Capitolo V

I tramiti inconsapevoli di attività di inquinamento.

1. Le narrazioni di Ciancarella Mario.

Oltre alle gravi intossicazioni delle indagini prodotte da entità con precise finalità, ed oltre quelle di minor peso, facilmente smontabili, messe in circolazione da deboli di mente, vi sono state nel corso di questi lunghi anni anche non poche dichiarazioni di persone che in buona fede riferivano ricostruzioni obbiettivamente devianti. Come quelle che di seguito si riportano.

L'ex ufficiale dell'AM Mario Ciancarella - di cui si dirà sulla carriera e le circostanze che ne hanno determinato l'allontanamento dalla Forza Armata - ha più volte avanzato il sospetto che la morte del tenente colonnello Sandro Marcucci, scomparso in un incidente aereo il 2 febbraio

del 92, fosse riconducibile ad informazioni sulla vicenda di Ustica da lui conosciute e confidate ad esso Ciancarella, che le riteneva inquietanti.

Il capitano Mario Ciancarella si era arruolato nell'AM nel 69, frequentando il corso "Ibis III" presso l'Accademia di Pozzuoli. Nell'80 rivestiva il grado di capitano in servizio alla 46^a Aerobrigata di Pisa con funzioni di addetto alla sala operativa. Negli anni 76 e 77 aveva cominciato a frequentare il Movimento Democratico dei Militari e nell'80, a seguito di reiterati comportamenti tenuti in servizio, per i quali gli furono contestate responsabilità penali, venne sospeso dall'impiego anche in considerazione dell'ordine di cattura eseguito nei suoi confronti nel settembre di quello stesso anno. In particolare l'ufficiale era accusato dei reati di disobbedienza, diffamazione ed insubordinazione. La Corte Militare di Appello di Roma, il 27.10.82 dichiarava di non doversi procedere in ordine ai primi due reati per "intervenuta amnistia" e per l'ultimo reato per "difetto di richiesta".

Per le suddette fattispecie penali e per altri atti lesivi dell'Arma, il Ciancarella veniva sottoposto ad inchiesta formale conclusasi con la proposta di sottoposizione al Consiglio di disciplina. Consiglio che, con verdetto del 12.05.83, giudicava il militare "non meritevole di conservare il grado" e di conseguenza gli infliggeva la massima sanzione disciplinare di stato (ai sensi dell'art.70 nr.4 della legge 113/54 sullo stato giuridico degli ufficiali) che ne determinava la definitiva perdita del grado a partire dall'11.10.83.

L'ufficiale ha prodotto dal 92 ad oggi numerosi e spesso cospicui scritti, segnalazioni ed esposti che in parte contengono riferimenti e circostanze che potrebbero essere definite private ed in parte concernono le vicende del DC9 di Ustica e del MiG23 libico; scritti tutti connotati da osservazioni e considerazioni che appaiono ispirate, o quanto meno influenzate, dal particolare rapporto con l'Aeronautica. L'esponente si è rivolto alle più disparate autorità ed istituzioni: Presidente della Repubblica, Presidente del Consiglio, Presidente della Camera dei Deputati, diverse Autorità Giudiziarie nelle varie sedi, giornali, reti televisive ed altri media.

Nel febbraio del 92, il tenente colonnello Marcucci, mentre pilotava un Piper appartenente alla Regione Toscana, impegnato in una operazione antincendio in alcune località della provincia di Carrara, si schiantava al suolo insieme a Silvio Lorenzini, passeggero-avvistatore deceduto pochi giorni dopo a seguito delle ferite riportate.

Sull'incidente la Procura della Repubblica presso la Pretura Circondariale di Massa, nel concordare con l'esito dell'inchiesta disposta

dal Ministero dei Trasporti - Direzione Generale dell'Aviazione Civile - ha richiesto al GIP l'archiviazione del relativo procedimento penale per "...insussistenza di ipotesi di reato, essendo emersa dalla relazione di inchiesta tecnico-formale disposta dal Ministero dei Trasporti che l'incidente si verificò per il mancato rispetto delle quote minime di sicurezza; rilevato che utili elementi a conferma di tale conclusione sono desumibili dalle dichiarazioni rese da Lorenzini Silvio prima della morte...". Con queste motivazioni il procedimento è stato archiviato nel novembre del 92.

La vicenda relativa alla morte del Marcucci viene seguita con particolare interesse da Mario Ciancarella, che ha avanzato il sospetto che la morte del collega fosse riconducibile alle sue precorse controverse vicende con l'Aeronautica Militare ed in particolare alla conoscenza di circostanze relative al caso Ustica confidategli prima della morte.

Secondo quanto rappresentato da Ciancarella, il Marcucci sosteneva che il MiG precipitato sulla Sila, ufficialmente rinvenuto il 18 luglio dell'80, sarebbe invece decollato dall'aeroporto di Pratica di Mare proprio il 27 giugno di quell'anno. Questa circostanza non appare però disgiunta da un altro episodio, anch'esso relativo al caso Ustica, e di cui il Ciancarella era venuto direttamente a conoscenza. L'ex ufficiale riferisce infatti di due colloqui telefonici intercorsi con il maresciallo Dettori, appena dopo la sciagura del DC9 Itavia, il cui contenuto è connotato da gravi e sconcertanti dichiarazioni del sottufficiale, in servizio nell'80 presso il CRAM di Poggio Ballone e trovato morto suicida nell'87. Il sottufficiale, senza mezzi termini, gli avrebbe riferito che l'abbattimento era dovuto ad aerei militari italiani. L'ufficiale in particolare ha ricordato la colorita affermazione del suo interlocutore: "Ha visto il casino di Ustica? Siamo stati noi". (v. esame Ciancarella Mario, GI 23.04.92). E ha descritto lo stato di agitazione di Dettori, che evidentemente temeva per la sua incolumità, ricordando di aver invitato comunque il sottufficiale a non parlare con alcuno di questa sua verità e a richiamarlo in qualsiasi momento. E in effetti egli, ai primi di agosto, viene raggiunto da una seconda telefonata del Dettori, il quale gli avrebbe riferito nei seguenti termini: "Dopo questa puttanata del MiG, le posso solo dire di cercare gli orari di atterraggio, i missili a guida radar e a testata inerte".

Prima di questo esame testimoniale, le circostanze relative alla vicenda di Ustica avevano trovato ampio risalto sugli organi di stampa. Le ipotesi giornalistiche formulate nelle affermazioni di Ciancarella riguardo alla tragica morte del Marcucci e alle sue conoscenze sul caso nonché alle presunte dichiarazioni attribuite al Dettori, non appaiono, prima facie, confortate da elementi di prova. Tuttavia, a seguito di una memoria

presentata nel corso di altro esame testimoniale (v. esame Ciancarella Mario, GI 05.05.92) che nel frattempo ed anche in epoca successiva aveva prodotto altri analoghi scritti posti all'attenzione di molteplici destinatari, ci si induceva alla verifica dei fatti rappresentati.

Occorre ad ogni modo precisare preliminarmente che gli scritti del Ciancarella costituiscono un forte atto d'accusa a carico dell'AM. Non mancano espliciti riferimenti al generale Tascio, comandante della 46^a Aerobrigata ove l'ex capitano prestava servizio (non ultimi i negativi commenti contenuti in una lettera risalente ai primi di gennaio del '99 diretta al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare e di cui si accennerà brevemente nel prosieguo), che evidentemente aveva adottato provvedimenti nei confronti di alcuni militari - tra i quali Ciancarella - per le responsabilità penali derivanti da fatti commessi in servizio.

Peraltro, si sottolinea come lo stesso Marcucci si fosse reso responsabile di gravi reati nei confronti dell'Amministrazione militare di appartenenza, tanto da essere stato arrestato nel 1981 con l'accusa di truffa e falsificazione di fogli di viaggio.

In sintesi, Ciancarella sostiene che Marcucci era stato deliberatamente ucciso. Il movente da lui addotto appare riconducibile ai fatti di Ustica, e cioè alle conoscenze che sia lo stesso Ciancarella che Marcucci possedevano e alle "implicazioni che quella vicenda misteriosa poteva avere per alti vertici militari". Il punto è che in tutti gli scritti, segnalazioni ed esposti del Ciancarella sono riportate vicende private che mal si conciliano con gli episodi concernenti la vicenda di Ustica segnalati dall'esponente e su cui si innestano considerazioni ed osservazioni del tutto personali. In ognuno degli scritti emerge il tentativo di "riabilitare" il Marcucci, quasi una vittima dell'atteggiamento persecutorio assunto dalla Forza Armata. Tentativi che si rincorrono nel tempo ed attraverso i quali Ciancarella si prodiga presso le varie al fine tentando di suscitare un qualche interesse verso il caso "Marcucci".

Nel giugno del '92 alcune circostanze evidenziate in uno scritto del Ciancarella attirano l'attenzione sul disastro. In particolare, vi si riferisce della rivelazione fatta da un militare dei CC. ad un sacerdote e successivamente allo stesso Ciancarella su un presunto colloquio intercorso tra un ufficiale superiore dell'AM, del Distaccamento di Cadimare, in La Spezia e l'appuntato dei CC. Stivala in servizio presso la Stazione dell'Aeroporto di Pisa, nel corso del quale sarebbe stato detto: "Abbiamo chiuso la bocca a Marcucci, ora dobbiamo chiuderla a Ciancarella".

Il sacerdote, identificato in Mario Visibelli, viene escusso per ben tre volte al fine di acquisire più dettagliati elementi di riscontro in ordine alla

circostanza segnalata dal Ciancarella. Il sacerdote confermava di aver appreso quella circostanza nel corso del suo ministero, acquisita in sede di confessione di un proprio parrocchiano, che già in precedenti occasioni, gli avrebbe riferito “di aver appreso da suoi colleghi che al momento dell’incivolo il personale impiegato in un ufficio di quella base si era improvvisamente dileguato tranne le persone addette alla sorveglianza”. Sempre dal militare, il sacerdote avrebbe appreso che una delle persone a conoscenza della cennata vicenda sarebbe deceduta in un incidente stradale (v. esami Visibelli Mario, GI 13.07.92 e 12.08.92).

Il carabiniere, identificato in Lampis Cristoforo, in servizio presso l’Aeroporto di Pisa, corregge il tenore delle dichiarazioni rese dal Visibelli. Il militare confermava che nel marzo del 92, in occasione di una visita periodica effettuata dal comandante della Stazione dell’aeroporto di Pisa presso il Distaccamento di Cadimare in La Spezia, aveva assistito ad uno scambio di opinioni tra l’appuntato dei CC., Stivala ed un tenente colonnello dell’AM di cui non ricordava il nome, in ordine ad un articolo stampa apparso sul quotidiano “Il Tirreno”, scritto dallo stesso Ciancarella, sulla morte del tenente colonnello Marcucci. Egli ha ricordato che l’ufficiale superiore così commentava la notizia: “Ora non parla più. Se non sta attento fa una finaccia”. Battuta, quest’ultima, che evidentemente si riferiva al Ciancarella, che, tra l’altro, non conosceva. Il Lampis confermava comunque che don Mario Visibelli, appresa la circostanza come da lui riferita, gli aveva suggerito di contattare il Ciancarella per avvisarlo del fatto. Quest’ultimo si sarebbe limitato a dire che quelle non erano le prime minacce che aveva ricevuto.

Detta circostanza, viene smentita decisamente dal carabiniere, l’appuntato Stivala Filippo, il quale, nell’accennare genericamente alle gravi e pesanti responsabilità penali a carico del Marcucci e del Ciancarella, escludeva, ribadendolo, di aver sentito dire o profferire frasi di minaccia verso Ciancarella in relazione all’episodio della morte del collega.

Nell’ultima deposizione il carabiniere Lampis escludeva di aver sentito dire e quindi riferito che dopo la tragedia di Ustica alcuni militari si sarebbero allontanati dalle postazioni radar della base di Poggio Ballone mentre sarebbero rimasti quelli addetti alla sorveglianza. Inoltre, per quanto di sua conoscenza, nel periodo di servizio a Grosseto (anni 89 e 90), non gli risultava che militari appartenenti all’Arma dei CC. ed all’AM di stanza a Grosseto e Poggio Ballone fossero periti in incidenti stradali. (v. esame Lampis Cristoforo, GI 08.09.92).

Ciancarella è stato sentito anche in epoca più recente. In questa sede formulava una serie di ipotesi sull’abbattimento del DC9 Itavia e sugli

interessi gravitanti intorno alla tragedia, ma senza tuttavia fornire alcun elemento o notizia circostanziata in ordine a quanto affermato. (v. esame Ciancarella Mario, GI 28.01.94)

Questo esame rappresenterà poi il prologo della sua audizione in Commissione Stragi, che avvenuta nel '95, era stata richiesta insistentemente dallo stesso Ciancarella. L'audizione fu obiettivamente deludente, atteso che a fronte delle mirate e circostanziate domande della commissione, Ciancarella forniva risposte evasive ed inconcludenti.

Con un'ultima nota del gennaio del '99, diretta all'allora Capo di Stato Maggiore dell'AM generale S.A. Arpino, il Ciancarella, nell'esprimere le proprie congratulazioni all'ufficiale generale in occasione delle sue aperte dichiarazioni sulla vicenda Ustica rese nel corso della sua audizione del 13.11.98 in Commissione Stragi, delineava tuttavia i limiti di una deposizione giudicata ancora parziale e insufficiente. In sintesi il Ciancarella si rammarica e si mostra indignato per la continua omissione di alcuni pregressi episodi che, a suo dire, attendono ancora di essere chiariti - si riferisce in particolare alla strage di Ustica, a quella presunta del Monte Serra ed all'altrettanto presunto omicidio del tenente colonnello Sandro Marcucci.

La lettera riporta quindi una serie di argomentazioni in cui trovano collocazione varie ipotesi relative ai motivi che hanno determinato l'abbattimento del DC9 Itavia e ove si innestano proprie vicende personali, già proposte in suoi precedenti scritti e segnalazioni.

2. Le dichiarazioni del senatore Boso Erminio Enzo sulla vedova Natale.

Nel '94 il senatore Boso Erminio Enzo rilasciò delle dichiarazioni alla stampa, secondo cui un maresciallo dell'Esercito gli avrebbe parlato di Ustica come di una strage nella quale erano coinvolti gli americani.

A seguito di tale rivelazione in data 15.11.94, la Commissione Stragi convocò il Senatore e durante l'audizione il predetto riferì che anni prima, un sottufficiale dell'Esercito, deceduto in Jugoslavia in seguito all'abbattimento dell'elicottero, sul quale viaggiava per una missione di pace della CEE, gli avrebbe riferito che il DC9 Itavia era stato abbattuto da un missile dell'Aeronautica Militare Italiana, denominato "ibrido", specificandone i particolari sistemi di funzionamento. Altre persone secondo Boso gli avrebbero telefonato riferendogli che altro personale dell'AM era stato allontanato dall'Arma azzurra perchè si erano chieste chiarimenti sulle morti "strane" di alcuni colleghi, che si erano verificate in

tempi successivi al disastro di Ustica; in particolare sulla morte di un maresciallo di Grosseto e dello stesso comandante di quell'aeroporto. Escusso da questo GI, il Senatore confermava le dichiarazioni alla Commissione Stragi, aggiungendo di aver conosciuto il maresciallo in quanto la moglie era originaria del suo stesso paese cioè di Pieve Tesino (TN). Il sottufficiale gli aveva parlato della vicenda di Ustica, occasionalmente, mentre si trovavano in un bar e alla televisione stava andando in onda un servizio giornalistico sui fatti. Il DC9, secondo quella narrazione, era stato abbattuto da un missile denominato "ibrido" contenente all'interno della testata alcune biglie di piombo, e che tale tipo di missile era in dotazione all'Aeronautica. Personale dell'AM gli aveva riferito anche di essere stato minacciato più volte, e che tra costoro vi era il sottufficiale che si era impiccato a Grosseto e un ufficiale che era perito in un drammatico e strano incidente stradale. Il Senatore aggiungeva che gli aerei di cui gli aveva parlato il personale dell'AM erano due F104 dell'AM, decollati da un aeroporto toscano.

In data 14.12.94 veniva sentita Nervo Giovanna, vedova del maresciallo Natale, la quale riferiva di conoscere personalmente il senatore Boso e la sua famiglia, in quanto originari dello stesso paese della madre; riferiva altresì di non essere mai stata presente ad un incontro tra il senatore Boso e il marito. Il coniuge non le aveva mai confidato alcunchè sulle vicende di Ustica e di Ramstein. In merito all'incidente in cui aveva perso la vita il marito, esso era avvenuto per la situazione di "ostilità" verificatasi nei confronti della CEE nei Balcani, cioè in Croazia, Bosnia e Serbia, ove il sottufficiale era in missione. Il marito non aveva avuto alcun ruolo nella vicenda di Ustica.

Le dichiarazioni fatte dal personale dell'AM al senatore Boso non trovano riscontro nell'inchiesta, anche al riguardo della vicenda di Ramstein, le cui cause erano state attribuite ad un errore umano da parte del solista, Ivo Nutarelli, durante l'effettuazione della manovra del cardioide, e non per qualche "sabotaggio" del velivolo. Anche la morte del comandante della base di Grosseto, colonnello Tedoldi, deceduto in un incidente stradale, ritenuta "misteriosa", secondo gli accertamenti tecnici e le testimonianze raccolte, rientrava nella comune statistica di infortunistica stradale, e non erano stati riscontrati particolari anomali che potessero aver influenzato o condizionato la dinamica dell'incidente.

Altra circostanza riferita da personale AM al Senatore è quella relativa al missile "ibrido" dotato di pallini di piombo, che sarebbe stato il responsabile dell'incidente di Ustica per aver provocato al bersaglio una serie di fori. Tali circostanze non hanno trovato alcun riscontro nelle indagini così come le perizie hanno smentito tale ricostruzione.

3. La trasmissione “Svista Mortale” di Gumpel Udo.

Nel mese di agosto 95 si veniva a conoscenza che in data 30 luglio precedente era stata mandata in onda sulla rete televisiva WDR di Colonia in Germania, la trasmissione “Svista Mortale” di Udo Gumpel, sul disastro di Ustica con interviste e filmati inediti dell’epoca relativi ai soccorsi sul luogo del disastro. Il 22 agosto 95 questo GI emetteva un decreto di sequestro dell’originale o in mancanza della copia del filmato della trasmissione dal titolo “Svista Mortale”, conservati presso l’abitazione del detto Gumpel o presso la RAI.

Lo stesso giorno il R.O.CC. delegato all’esecuzione del decreto, riferiva che il Gumpel non era stato rintracciato presso la propria residenza in Frascati e che pertanto si era proceduto alla notifica del decreto presso la RAI di Roma-Saxa Rubra nella persona di Roberto Scardova, giornalista, il quale aveva consegnato due video cassette contenenti i servizi di “Svista Mortale”. L’indomani il giornalista Gumpel, rintracciato telefonicamente, faceva pervenire ai Carabinieri del Reparto Operativo, tramite la RAI, la videocassetta oggetto del provvedimento.

In data 24.08.95 questo GI emetteva un ulteriore decreto di acquisizione relativo a tutto il materiale filmato (girato da tecnici dipendenti, acquistato o detenuto a qualsiasi titolo) nei giorni 28, 29 e 30 giugno 80 in possesso della RAI e concernente la caduta in mare del DC9 Itavia al largo di Ustica e relative operazioni di soccorso e recupero; al fine di poter accertare se fossero state effettuate delle riprese filmate ad opera di privati od altri operatori televisivi sulle operazioni di recupero del DC9 Itavia. I Carabinieri del Reparto Operativo di Roma delegati in data 6 settembre 95 acquisivano presso gli uffici legali della RAI due video cassette, la prima contrassegnata sul dorso dalla scritta “Sciagura DC9 Itavia (Ustica) 27.06.80 1” e l’altra, contrassegnata sul dorso dalla scritta “Sciagura DC9 Itavia (Ustica) 27.06.80 2.”

Dalla visione del materiale filmato, andato in onda nella trasmissione “Svista mortale” trasmessa dal TG3, si appurava che le immagini erano già note e state trasmesse dai TG successivi al 27.06.80 relativi al trasporto delle salme recuperate. Le immagini nelle edizioni in lingua tedesca, sono in parte anch’esse del periodo successivo all’incivolo, e compaiono nel materiale agli atti dell’inchiesta - riguardano la nave Doria, il recupero delle salme, la sala di attesa dell’aeroporto di Palermo Punta Raisi del 27.06.80, con riprese dei parenti delle vittime.

Dalla trascrizione del contenuto della video cassetta “Svista Mortale” emergeva che il noto Demarcus durante l’intervista fattagli dal Gumpel, citava il maresciallo Dettori di Poggio Ballone, il quale gli avrebbe riferito che quella sera vi era un aereo “intruso” vicino al DC9, e che questa intrusione ebbe come conseguenza l’azionamento dell’allarme da parte dello stesso Dettori, determinando così il decollo di due intercettori F104 dalla base di Grosseto. Secondo il Demarcus, Dettori quella sera aveva visto chi volava dietro al DC9, ma non aveva potuto riconoscere la nazionalità del velivolo. Gli F104 decollati da Grosseto erano pilotati da due militari delle frecce tricolori, Naldini e Nutarelli entrambi deceduti nell’incidente di volo a Ramstein (Germania) durante una manifestazione aerea.

Viene infine citata la presenza nel giugno 80 di piloti libici presso il poligono di tiro di Salto di Quirra in Sardegna, per corsi di addestramento in accordo con la società Avioelettronica Sarda, specializzata nel settore di bersagli telecomandati.

Nel filmato inoltre, si parla dell’esistenza di un telegramma segreto in codice, originato dal ROC di Martina Franca, quattro minuti dopo l’abbattimento del DC9 Itavia, con il quale si disponeva di allontanare tutto il personale di servizio, di mandarlo in ferie e di raccogliere tutti i nastri radar. Tale documento sarebbe stato trovato durante una perquisizione domiciliare effettuata nel 95 nei confronti di un ex Capo di Stato Maggiore dell’AM, il generale Stelio Nardini.

In data 17.10.95 il Gumpel veniva escusso e confermava l’intervista da lui effettuata nella trasmissione “Svista mortale” mandata in onda sulla TV tedesca WDR West Deutsch Rundfunk di Colonia; specificava che l’intervista al Demarcus era stata sicuramente effettuata tra il 24 aprile ed il 4 giugno del 95, e che parte del materiale filmato all’inizio della nota trasmissione gli era stato fornito da un certo Di Lorenzo Peppino all’epoca militare in servizio a Palermo ed attualmente cineoperatore, aggiungendo che vi era anche altro materiale filmato presso dei magazzini dell’AM, che però il Di Lorenzo non era riuscito ad avere.

Per quanto concerne l’ordine di occultamento del Comando di Martina Franca emesso quattro minuti dopo l’incivolo, il Gumpel riferiva di averne avuto notizia in Germania da sue fonti tedesche in ambiente militare e NATO. Si trattava di un messaggio del seguente tenore: “Attenzione, massima cautela. Non parlare con nessuno. Allontanare immediatamente il personale di servizio e mandarlo in ferie. Raccogliere immediatamente tutti i nastri radar”. Il messaggio era in codice e il testo gli era stato dettato al telefono; successivamente aveva provveduto a trascriverlo. Aveva compiuto alcune verifiche sull’indirizzo e sul tipo di

criptazione presso fonti tedesche e così aveva appreso che esso era verosimilmente usato all'inizio degli anni 80 nella NATO. (v. esame Gumpel Udo, GI 17.10.95).

Durante l'esame testimoniale del luglio 96 il Gumpel consegnava alcuni documenti dattiloscritti, simili ai messaggi in uso nell'ambiente militare; a suo dire tramite tali messaggi venivano date le disposizioni al personale la sera dell'incivolo. Tali documenti erano stati decifrati con la collaborazione di Demarcus. (v. esame Gumpel Udo, GI 18.07.96).

Nell'ottobre 95 veniva sentito Di Lorenzo Giuseppe; questi riferiva che all'epoca della strage di Ustica prestava servizio di leva presso l'11° Comiliter di Palermo con l'incarico di addetto Ufficio Stampa, fotografo e cineoperatore, e che durante tale servizio non era mai stato impiegato per effettuare riprese relative al caso di Ustica; mentre durante un periodo di licenza aveva collaborato con il telegiornale di Sicilia per riprendere avvenimenti relativi a quella strage, unitamente ad operatori della RAI regionale. Le riprese erano state realizzate da un elicottero, e si riferivano al recupero delle salme, alle operazioni di soccorso al DC9 Itavia, ed all'aeroporto di Palermo Punta-Raisi. Durante il mese di maggio 95 il Di Lorenzo era stato contattato da tal Parrisone Mario, direttore dell'Agenzia H24 di Torino, il quale gli aveva chiesto del materiale filmato in quanto ne aveva bisogno il giornalista tedesco Gumpel per realizzare un servizio sulla vicenda. Di Lorenzo gli aveva riferito di non essere in grado di poter recuperare quanto richiesto e che quel materiale probabilmente poteva trovarsi a Roma presso gli archivi dello SME. Aveva spedito a mezzo corriere la documentazione filmata a Colonia (Germania) alla sede della TV tedesca ove lavorava il Gumpel; documentazione consistente in due videocassette.

Le dichiarazioni di Gumpel non trovano riscontri; non è mai stato rinvenuto il telegramma cifrato originato dal ROC di Martina Franca, quattro minuti dopo l'abbattimento del DC9 Itavia, con il quale si davano le disposizioni sopra specificate – allontanamento e messa in ferie del personale in servizio, e raccolta di tutti i nastri radar. Anche l'intervista effettuata al Demarcus appariva di dubbia interpretazione, in considerazione che lo stesso nel 95, nel periodo dell'intervista si era presentato in divisa qualificandosi come ufficiale della Marina in servizio, mentre era già in congedo. Tali fatti, hanno provocato di conseguenza accertamenti gravosi per l'inchiesta e senza alcun risultato utile.

* * * * *

Capitolo VI

Conclusioni.

Si può infine concludere riconoscendo che le considerazioni in premessa hanno trovato piena conferma. Anzi le dimensioni del fenomeno sono apparse addirittura superiori ad ogni previsione. Fenomeno gravissimo per la sua estensione, che certamente è di gran lunga più rilevante che in altre inchieste, ma anche per la sua connotazione essenziale. Se occultamenti di documenti, reticenze, false testimonianze, sparizioni di reperti, la chiusura, cioè la negazione, sono strategie di difesa; l'inquinamento, le intossicazioni e i depistaggi lo sono di attacco. A chi procede, alle iniziative e alle attività, con pericoli ed effettive distruzioni devastanti.

Molti degli inquinamenti nascono all'interno del Paese. Ma forse quelli di maggior rilievo in questa inchiesta provengono dall'estero. Come quelli della vecchia Unione Sovietica con il tradizionale strumento delle

forgeries. Ed anche della nuova Russia, in cui con ogni probabilità ancora sopravvivono e restano attivi quei centri di interesse antistatunitensi del passato regime. Come quello di origine romena costituito da persone con quella cittadinanza, già formatesi alla scuola della dittatura di Ceaucescu, che alle prime avvisaglie di cambiamenti si misero al servizio dell'insurrezione; restano senza occupazione ai primi passi di normalizzazione; si trasferiscono in Italia e qui con o senza legami con i vecchi ambienti divengono disponibili per ogni causa.

Dotati di eccezionale furbizia, immediatamente fiutano come vanno gli affari di giustizia da noi; simulano perciò pentimenti e collaborazioni, comprendono che i filoni più paganti - in tutti i sensi - sono quelli di moda e di gradimento per le ricostruzioni "storiche" di non pochi inquirenti. Intuiscono cioè quei filoni che conducono a fatti e circostanze, pronti ad essere abbracciati da magistrati inquirenti e strumentalizzati da fazioni politiche. Ed infatti i romeni nell'assalto al palazzo di Ceaucescu, nella spoliatura dei suoi archivi rinvennero tra le migliaia e migliaia di fascicoli proprio quello di Ustica. E in questo improbabile fascicolo di Bucarest su questa strage trovano carte che portano a un certo Galli o Gallo che altri non può essere, almeno nell'intenzione di chi ha progettato queste dichiarazioni, che il più che noto Gelli. Quindi dalla Romania una pista per il massacro che palesemente risale alla P2. E al termine di questa operazione le solite richieste che facilmente si esaudiscono per chi dice storie gradite: protezione, denaro e gloria giornalistica.

Ci sono poi i nostri, legati all'estero, che non sono da meno. E' sufficiente ricordare i nomi più famosi, Sinigaglia, Del Re, Demarcus. E' innegabile, che pur nel cumulo di fandonie narrate, Sinigaglia sia ancora legato ad ambienti francesi, principalmente della Legione Straniera, di un qualche Servizio francese, che ha sedi in Italia e comunque opera sul nostro territorio. Sinigaglia, che sicuramente ha orecchiato qualcosa sugli eventi, ha talmente inquinato la ricostruzione della verità con una serie di fatti del tutto improbabili, che ogni chiamata in correità della Francia può portare soltanto all'incredulità e al riso. A parte i messaggi interni che fazioni varie d'oltralpe possono essersi scambiate proprio tramite i vaniloqui di Sinigaglia.

Così come Del Re che conosce per le sue origini e frequentazioni politiche e parapolitiche ambienti di ogni genere, in Italia e nei Paesi arabi. Al punto tale da indicare quelle imprese che trafficano in oggetti ricompresi nell'embargo occidentale verso la Libia; cioè quei pezzi di ricambio per velivoli, bene preziosissimo per il Paese nordafricano; commercializzati da una ditta di generali in congedo e in servizio, tra cui uno che somiglia quasi come una goccia d'acqua al generale Tascio, e portava un cognome in tutto

simile. Del Re che viene incaricato di coordinare il colpo di Stato contro il regime gheddafiano, che fa da tramite con il Governo egiziano, che si muove in quel periodo tra Roma, Alessandria e il Cairo. E il 2 agosto, il giorno della strage di Bologna, segue gli eventi da una delle sale operative più importanti d'Egitto; che viene condannato a morte in contumacia dai tribunali libici, ma di lì a poco riprende a intrattenere affari con imprese ed amministrazioni libiche. E sul quale restano insolute molteplici questioni; su chi fossero i suoi mandanti, su chi cioè gli avesse dato in carico funzioni direttive nel golpe di quell'estate; su moventi e finalità delle sue attività antilibiche e pro-libiche; sulle sue conoscenze di ambienti militari ed imprenditoriali; sulle frequentazioni di ambienti di sinistra e di estrema destra.

Così come Demarcus, che ha prodotto innumerevoli documenti, non pochi dei quali di interesse, ben fondati su atti e argomentazioni, che non possono essere assolutamente frutto del solo suo sacco. Ma sono provento di ricerche impegnative e costose. E' un gruppo quello che lavora alle sue spalle, che attinge ed orecchia in più ambienti tra cui anche in alcuni prossimi ai giudiziari. E sembra nascere come altri in questo procedimento, in particolare ambienti di MM e in particolare periodo, quello in cui era capo del SIOS/M l'ammiraglio Geraci. Demarcus che mette bocca anche in altre inchieste, che sembra aduso ad ambienti d'intelligence, che pone in piedi strane operazioni anche con giornalisti stranieri.

Personaggi tutti di non media statura, mandati o inseriti in ambienti di intelligence nostrani e stranieri, con progetti chiari e precisi. Che sono sì smascherabili, ma lasciano il segno nell'inchiesta. Così come coloro che hanno redatto e diffuso il documento "cosmic". Anch'esso una forgery, però di bassa fattura, probabilmente ascrivibile ad elementi di origine israeliana, o israelitica, inseriti in un servizio occidentale. Capaci, pur d'inquinare, di tirare in ballo di tutto: dal piano di Fortezza Alpina risalente ai tempi del 3° Reich ed attualizzato con una verniciatura di Stay Behind, alle iniziative del politico sempre presente nelle grandi inchieste, cioè Andreotti che qui s'appresterebbe – al tempo della edizione del documento – a fermare le indagini del generale Dalla Chiesa sulla nostra strage, a Senzani, a Durand, ad organizzazioni dell'estremismo di destra. Esche all'apparenza più che appetibili in grado ciascuna di attrarre la voracità di tante inchieste, ma inette, perchè confezionate in modo grossolano e spropositato, di nascondere gli ami. Di certo qualche messaggio lo si è voluto inviare, ma esso appare a tal punto enigmatico da essere indecifrabile dai non addetti ai lavori.

E quindi i personaggi già legati ai Servizi o che si sono spacciati come tali, da Pelaia a Ciolini. In questa inchiesta quelli che hanno dato

forse meno fastidio sono stati i pentiti di mafia. Attratti anch'essi, specie negli ultimi tempi, dalle solite mire, di sempre maggiori protezioni ed emolumenti – specie quando servizi e denaro stanno per esaurirsi. E al confronto di quelli generati da Servizi od organizzazioni similari, quasi ingenui e rozzi, contraddittori ed immediatamente sbugiardati.

A seguire la folla dei piccoli inquinatori, gli isolati e i folli, di cui s'è riportata solo una minima parte, giacchè tentativi d'intossicazione a ben vedere appaiono anche in ben architettate dichiarazioni, reticenti e menzognere.

Si può ben affermare, al termine di queste considerazioni, che un fatto ordinario o di ordinario terrorismo non avrebbe mai generato tante e siffatte operazioni, e sfrenato tante morbose fantasie.

* * * * *

CAPO 4°
Le morti sospette.

Premessa.

Questa inchiesta come s'è caratterizzata per la massa di inquinamenti così si distingue per il numero delle morti violente attribuite per più versi ad un qualche legame con essa. Questo numero viene però quasi azzerato, se si tien conto della durata delle indagini e quindi di un tasso fisiologico di decessi; ma di più, se tali vicende vengono vagliate escludendo deduzioni di fantasia ed usando solo rigorosi parametri di fatto. D'altra parte il segreto, o i segreti avrebbero retto nella razionale previsione di coloro che così avevano deciso o che comunque avevano interesse a tenerlo, di per sè, senza bisogno di estese violenze o eliminazione di singoli. Sia perchè le prove principali erano state tempestivamente distrutte; sia perchè voci individuali non avrebbero retto, senza il sostegno di prove complesse, impossibili a raccogliersi senza un'altrettanta complessa organizzazione, di fronte alla mole della verità ufficiale, costruita con l'apporto delle menti più preparate negli specifici campi tecnici; sia perchè ogni iniziativa in tal senso, iniziativa da definire per questo quasi folle, sarebbe stata punita gravissimamente, senza atti che avrebbero potuto scoprire il capo della matassa, con isolamenti, disprezzi, danni alla carriera, totale emarginazione. Senza contare che la memoria degli uomini per il passare degli anni, specie se vi sono interessi quotidiani da tutelare, s'affievolisce e s'annulla; senza contare poi che i singoli in una vicenda di tali dimensioni comunque sarebbero stati a conoscenza soltanto di una parte minima, e le loro versioni sarebbero state immediatamente non tenute in conto, se non irrise. Anche se un tal pericolo era stato considerato e in via di prevenzione, da parte di coloro che dovevano tenere il segreto, erano stati mandati i vari Sinigaglia che avrebbero impedito ogni discernimento tra vero e falso.

Di fronte a una tale situazione perciò non si sarebbero dovute determinare necessità estreme di soppressioni, se non nei casi eccezionali di testi diretti, tecnici, in possesso di larga parte dei fatti. Di testi cioè fonti, non smentibili o da mostrare come usciti di senno.

Capitolo I
I casi risultati non collegati alla vicenda di Ustica.

1. La morte del colonnello Tedoldi.

Qui a seguire la successione, in ordine cronologico, delle morti cosiddette sospette.

Il colonnello dell'AM Pierangelo Tedoldi – di cui a lungo s'è parlato nel capitolo dedicato alla base di Grosseto – decedeva in data 3 agosto 80 a seguito di incidente stradale accaduto sull'Aurelia all'altezza del km 133.900. All'ufficiale era stato assegnato il comando dell'aeroporto di Grosseto in successione al colonnello Tacchio Nicola, comando che alla data della morte però non aveva ancora assunto. Il 27 giugno 80 non fu interessato in alcun modo all'incidente del DC9 Itavia nè tanto meno a quello del MiG 23. Non emerge perciò alcun suo collegamento con la strage ed eventi connessi. Le modalità dell'incidente sono state con precisione ricostruite dalla polizia stradale, che avendo determinato le rispettive colpe dei conducenti – il veicolo condotto dal Tedoldi aveva superato la linea di mezzera invadendo la opposta corsia – non ravviso nel caso assolutamente alcun aspetto doloso a carico di terzi.

A meno di non supporre che in quell'aeroporto sussistessero ancora nell'agosto di quell'anno prove di una verità difforme da quella ufficiale; che quel colonnello ne fosse venuto a conoscenza; che comunque egli non fosse persona “affidabile” nel senso nel senso che avrebbe potuto denunciarle all'AG o alla pubblica opinione. Ma senza queste prove o indizi, cade ogni sospetto su questo evento.

2. La morte del capitano Gari.

Altra morte “strana” in zona è quella del capitano dell'AM Maurizio Gari, deceduto il 9 maggio 81 a seguito di infarto a Grosseto, ove risiedeva. Anche su tale evento s'è scritto, ed in dettaglio, nel capitolo di Grosseto. L'ufficiale nel 1980 era capo controllore di sala operativa della Difesa Aerea presso il 21° CRAM di Poggio Ballone, e proprio la sera dell'incidente del DC9 era in servizio. Dalle poche conversazioni telefoniche che sono state rintracciate si denota un particolare interessamento dell'ufficiale per l'incidente del DC9 Itavia. Certamente la sua testimonianza sarebbe stata di grande utilità all'inchiesta, anche sulla base di quanto accertato attraverso l'interpretazione dei dati radaristici e le tante scoperte sulla sala operativa da lui comandata, in cui quella sera prestavano servizio di certo il maresciallo guida caccia De Giuseppe, e con ogni probabilità il maresciallo Dettori. Ma allo stato non si ravvisa alcun

relazione tra quanto egli può aver saputo quella sera e la causa mortis che appare naturale, anche se egli era di giovane età e non affetto da cardiopatie. A meno di supporre, ma oggi senza prove, che il peso delle sue conoscenze o una qualche minaccia a causa di esse, non abbiano determinato quel danno imprevedibile all'apparato cardiaco.

3. La morte del sindaco Finetti.

Anche la morte del sindaco del Comune di Grosseto in carica nell'80, Giovanni Battista Finetti, avvenuta il 23 gennaio 83 – pure su questo fatto s'è detto sotto Grosseto –, è stata inclusa nella lista. Essa avviene in conseguenza di incidente stradale sulla statale Scansanese nel Comune di Istia d'Ombrone. Le indagini di polizia esclusero condotte dolose nella determinazione dell'evento. Il sindaco era di ritorno da un impegno politico in un comune nei pressi del capoluogo; si era fermato casualmente all'altezza di un bar tabaccheria, sito sull'altro lato della strada. Nell'attraversare la carreggiata fu, ancor più casualmente, investito da un ciclomotore, condotto da un giovinetto, che procedeva in senso contrario a quello tenuto dall'autovettura del Finetti. Assolutamente quindi nessuna connessione con la vicenda di Ustica. Il sospetto aveva preso le mosse dal fatto che era opinione corrente che il Sindaco fosse venuto a conoscenza di fatti verificatisi quella sera del 27 giugno 80 all'aeroporto della città, probabilmente nati da confidenze di un ufficiale AM; notizie che lo stesso Finetti avrebbe riferito ad altri.

A parte l'insostenibilità di un piano così complesso come quello che avrebbe dovuto porre in essere il conducente del ciclomotore ed altri con lui: ché se si fosse dovuto adottare lo stesso metodo con ciascuno che è a conoscenza di particolari su Ustica, le morti sarebbero state a non finire.

4. La morte del maresciallo Zammarelli.

Anche il maresciallo dell'AM Ugo Zammarelli è morto il 12 agosto 88 in conseguenza di incidente stradale a Lamezia Terme. Fu investito, mentre passeggiava da una motocicletta condotta da un tossicodipendente anche lui deceduto a causa dell'incidente. L'unico, debolissimo, aggancio al fatto potrebbe essere stato il suo servizio nel SIOS all'epoca, presso il distaccamento di Cagliari. Ma le indagini hanno acclarato che non è stato

mai testimone di alcun fatto inerente la caduta del DC9 e quella del MiG libico; nè è emerso che egli fosse a conoscenza, di circostanze di questi due eventi.

5. La morte degli ufficiali Naldini e Nutarelli.

Anche la morte – di cui s'è già a lungo scritto a proposito della base di Grosseto – dei due ufficiali dell'AM, componenti della pattuglia delle Frecce Tricolori, colonnelli Mario Naldini e Ivo Nutarelli – avvenuta il 28 agosto 88 nel catastrofico incidente in occasione di una manifestazione aerea alla base NATO di Ramstein, in Germania, con 59 morti e 368 feriti – è stata fatta discendere dalla strage di Ustica. E qui dando un fondamento alla connessione con il fatto che nel 1980, come è emerso in più punti dell'inchiesta, i due ufficiali piloti, del gruppo intercettori, in servizio presso l'aeroporto di Grosseto, la sera del 27 giugno 80 fossero in volo su F104, fino a 10 minuti circa prima della scomparsa del DC9 Itavia – il loro atterraggio all'aeroporto di Grosseto è registrato alle 20.45 e 20.50 locali –; che questo velivolo, insieme ad altro con ogni probabilità quello dell'allievo, avesse volato per lunga tratta di conserva al velivolo civile; che durante questo percorso e al momento dell'atterraggio avesse squocato i codici di emergenza. Di certo i due erano a conoscenza, come s'è dimostrato, di molteplici circostanze attinenti al DC9 e a quei velivoli che volavano in prossimità di esso. Ma non v'era stato nel corso degli anni alcun segno di cedimento da parte dei due, se non qualche battuta, pronunciata in ambienti ristretti e che in breve tempo s'era estinta senza alcun seguito. E poi poteva esserci la testimonianza dell'allievo. In vero però costui è apparso sempre terrorizzato negli interrogatori e un suo cedimento sarebbe stato sopraffatto da dichiarazioni in senso contrario dei suoi trainers; che restavano così con i soli che avrebbero potuto apportare, e in veste più che qualificata, elementi preziosi nella ricostruzione di fatti. Quello che però non convince è la sproporzione tra fini e mezzi, e cioè che si dovesse cagionare una catastrofe – con modalità peraltro incerte nel conseguimento dell'obbiettivo, cioè l'eliminazione di quei due testimoni per impedirne rivelazioni. Si deve perciò concludere che allo stato non sussiste nè prova logica nè prova di fatto degli ulteriori passaggi e cioè che il disastro di Ramstein fosse stato cagionato e realizzato per chiuder la bocca di quelli che erano a conoscenza di fatti di rilievo, prodromici alla strage di Ustica.

6. La morte del maresciallo Muzio.

Il maresciallo AM Antonio Muzio è deceduto il 1° febbraio 91 a seguito di omicidio consumato a Vibo Valenzia. Nel 1980 era in servizio alla torre di controllo dell'aeroporto di Lamezia Terme. Ma questo non era un osservatorio privilegiato sulla caduta del DC9. Al più il sottufficiale potrebbe essere venuto a conoscenza di fatti attinenti a quella del MiG, e di mene del capitano Inzolia e del maresciallo Malfa. Ma non è emersa in positivo alcuna connessione con gli incidenti del DC9 e del MiG libico.

7. La morte del tenente colonnello Marcucci.

E' questo un episodio portato nel processo dalle dichiarazioni di Ciancarella Mario, che a lungo s'è battuto perchè si facesse luce sulle cause di questa morte. Su queste battaglie s'è detto sotto il capitolo di Pratica di Mare.

Il tenente colonnello AM Sandro Marcucci decedette il 2 febbraio 92 a seguito di incidente aereo in un servizio di antincendio. Nel 1980 era in servizio quale ufficiale pilota presso la 46° Aerobrigata di Pisa. Le indagini hanno però accertato che egli era a conoscenza di vicende del DC9 solo de relato. Sulla sua morte ha indagato e a lungo, la magistratura competente per territorio, che però non ha mai ravvisato azioni od omissioni dolose di terzi a causa dell'incidente. Restano le argomentazioni del Ciancarella, ma sul loro valore già s'è scritto.

8. La morte del maresciallo Pagliara.

Il maresciallo AM Antonio Pagliara è deceduto il 2 febbraio 92 a seguito di incidente stradale accaduto in provincia di Lecce mentre viaggiava a bordo della sua autovettura. Nel 1980 era in servizio con funzioni di controllore di Difesa Aerea al 32° CRAM di Otranto. Solo il servizio presso questo sito potrebbe aver determinato il lui una qualche cognizione di circostanze relative al MiG 23. Ma le indagini hanno concluso per la casualità dell'incidente e quindi escluso qualsiasi collegamento con le cadute sia del DC9 Itavia che del MiG libico.

9. La morte del generale Boemio.

Il generale AM Roberto Boemio è stato ucciso il 12.01.93 a Bruxelles ove si trovava per lavoro come consulente dell'Alenia. Nell'80 era Capo di Stato Maggiore presso la 3^a Regione Aerea di Bari – nel relativo capitolo se n'è più diffusamente detto –. Esaminato già per entrambi gli incidenti aerei del 27 giugno e del 18 luglio 80, sicuramente altra sua testimonianza inerente gli incidenti aerei in disamina, a seguito delle risultanze istruttorie emerse dopo le sue prime dichiarazioni, sarebbe risultata di grande utilità. Ma la magistratura belga a tutt'oggi – pur avendo imboccato nelle prime indagini la pista di un tentativo di rapina ad opera di extracomunitari mediterranei – non ha risolto il caso.

Da rammentare soltanto che il generale aveva prestato servizio anche presso la NATO. Quella sera era stato a cena con un suo amico Sulprizio, Giorgio, anch'esso consulente, già ufficiale dell'AM. Nel sedile posteriore della sua vettura fu rinvenuta documentazione NATO classificata. Ma tutto questo non appare assolutamente sufficiente a legare la sua morte con la conoscenza di circostanze non scoperte su Ustica.

10. La morte del maggiore medico Totaro.

Il maggiore medico AM Gian Paolo Totaro, s'è suicidato il 2 novembre 94 per impiccagione. Nel 1980 era in servizio presso la base delle Frecce Tricolori a Ghedi. Le modalità dell'atto – la corda era attaccata a una sbarra poco più di un metro all'altezza – avevano indotto a qualche sospetto sulla realtà di un'azione suicidiaria. Ma gli accertamenti compiuti hanno escluso qualsiasi coinvolgimento diretto e indiretto con l'incidente del DC9 Itavia ed hanno determinato con sufficiente sicurezza come causa del gesto una profonda delusione sentimentale, sofferta dall'ufficiale proprio in quel periodo.

* * * * *

Capitolo II
I decessi per i quali permangono indizi
di collegamento con il disastro del DC9
e la caduta del MiG.

1. La morte del maresciallo Dettori.

Restano due altri suicidi per impiccagione, quelli dei marescialli AM Dettori e Parisi.

Il maresciallo dell'AM Mario Alberto Dettori, come già s'è detto, fu trovato impiccato ad un albero il 31 marzo 87 sul greto del fiume Ombrone nei pressi di Grosseto. Il sottufficiale nell'80 era controllore di Difesa Aerea presso il 21° CRAM di Poggio Ballone. La sua vicenda è stata descritta nella parte dedicata a questo CRAM. Restano indizi che egli fosse in servizio la sera del disastro in sala operativa, che sia stato teste di quanto avvenuto e "visto" da quel radar, che si sia o sia stato determinato in lui una mania di persecuzione per i fatti in questione, specie nel periodo di missione in Francia. Se ha visto quello che mostravano gli schermi di quel CRAM, che aveva visione privilegiata su tanta parte della rotta del DC9 e di quanto intorno ad esso s'è consumato, se ne ha compreso la portata, al punto tale da confessare a chi gli era più vicino che quella sera s'era sfiorata la guerra, ben si può comprendere quanto grave fosse il peso che su di lui incombeva. E quindi che, in uno stato di depressione, si sia impiccato. O anche – dal momento che egli stava diffondendo le sue cognizioni, reali o immaginarie, e non fosse più possibile frenarlo – che sia stato impiccato.

Ma s'è detto delle indicazioni ed indizi. Sui singoli fatti come sulla loro concatenazione non si raggiunge però il grado della prova.

2. La morte del maresciallo Parisi.

Il maresciallo Franco Parisi fu trovato impiccato il 21 dicembre 95 ad un albero di un suo piccolo fondo alla periferia di Lecce. Nell'80 era controllore di Difesa Aerea presso la sala operativa del 32° CRAM di Otranto. In relazione all'incidente del DC9 Itavia la sera del 27 giugno 80 non risulta essere stato in servizio; era invece di turno la mattina del 18 luglio 80, quando sarebbe avvenuto l'incidente del MiG 23 libico. La sua vicenda è stata descritta nella parte dedicata al CRAM di Otranto. Per quest'ultimo incidente erano emerse al tempo del suo primo esame testimoniale, nel settembre 95, palesi contraddizioni nelle sue dichiarazioni, così come s'erano verificati incresciosi episodi con ogni probabilità di minacce nei suoi confronti. Citato a comparire una seconda volta, il 10 gennaio 96, Parisi muore qualche giorno dopo aver ricevuto la convocazione.

Come ben si vede analogie forti con il caso Dettori. Entrambi marescialli controllori di sala operativa in centro radar. Entrambi in servizio, il Dettori con alta probabilità il Parisi con certezza, dinnanzi ai PPI, con funzioni delicatissime, rispettivamente la sera e la notte del 27 giugno e il mattino del 18 luglio. Venuti a conoscenza di fatti diversi dalle ricostruzioni ufficiali, rivelano la loro conoscenza in ambiti strettissimi, ma non al punto tale da non essere percepita da ambienti che li stringono od osteggiano anche in maniera pesante. E così ne restano soffocati.

E quindi, anche se non si raggiunge la prova di atti omicidari, resta che gli atti di costoro, se suicidî, furono determinati da stati psichici di profonde prostrazioni connesse con gli eventi.

* * * * *

Capitolo III
Conclusioni.

Questo delle morti sospette è un capitolo che avrebbe meritato maggior lunghezza. Come s'è detto anch'esso connota questa inchiesta e la rende sui generis, persino al confronto di altre per similari delitti di strage.

E' bene però su tanti episodi recidere immediatamente, così come si è fatto, ogni collegamento sia di pura che interessata fantasia. La maggior parte dei decessi che molti hanno definito sospetti, di sospetto non hanno alcunchè. Nei casi che restano si dovrà approfondire – e in tal senso non mancheranno le magistrature competenti per territorio, che già hanno preso in considerazione comportamenti dolosi – giacchè appare sufficientemente certo che coloro che sono morti erano a conoscenza di qualcosa che non è stato mai ufficialmente rivelato e da questo peso sono rimasti schiacciati.

* * * * *

CAPO 3°
Le separazioni.

Questa inchiesta, come più volte s'è ripetuto, è stata caratterizzata da numerosi casi di chiusura totale delle persone che deponavano. Non pochi hanno mostrato di non voler riferire persino circostanze semplici e di alcuna responsabilità per sè, di cui dovevano necessariamente essere a conoscenza. Ed anche se più volte richiamati con fondate e logiche contestazioni, e la prospettazione degli obblighi di legge, si sono rifiutati di recedere dalla scelta di opposizione alle indagini. Quasi ostentando sicumera ed irridendo le sanzioni – che in verità secondo la normativa di transizione tra i due codici di rito non sono assolutamente proporzionate alla gravità delle condotte e dei loro effetti, specie quando le reticenze e i favoreggiamenti concernono delitti gravissimi come la strage o l'alto tradimento. E generando così un quasi generale clima di omertà, militare, di corpo, di ceto, di interessi.

Più volte nel corso di atti, queste reticenze sono apparse di tali dimensioni da imporre una reazione giudiziaria. Ci si è riservati, sia per non appesantire ulteriormente l'inchiesta, sia per obiettive incertezze determinate dal trapasso delle procedure. A questo punto occorre procedere, rimettendo all'Ufficio del PM le copie di quelle dichiarazioni palesemente mendaci e reticenti, per quanto di competenza di quell'organo.

E così a partire dall'AM – che nonostante tutto resta uno dei protagonisti di questa tristissima vicenda – a seconda delle sue articolazioni la Procura dovrà provvedere sulle posizioni dei seguenti militari.

Presso lo Stato Maggiore:

1. Colonnello Sidoti Francesco, capo del 4° Ufficio Sicurezza al Volo nel 1980 (v. esami, GI 23.06.92; 12.12.96).
2. Tenente colonnello Giangrande Riccardo, ufficiale di servizio al COP la sera dell'incidente (v. esami, GI 22.07.91; 14.01.92).
3. Maresciallo Berardi Antonio, sottufficiale di servizio al COP la sera dell'incidente (v. esami, GI 15.07.91; 17.07.91).
4. Generale di Squadra Aerea Meloni Luciano, Sottocapo di Stato Maggiore nel 1988-1989 (v. esami, GI 15.01.97; 29.01.97).
5. Generale di Divisione Aerea Giordo Lorenzo, Capo del 2° reparto e Sottocapo di Stato Maggiore nel 1988-1989 (v. esami, GI 29.07.96; 13.01.97).
6. Generale di Brigata Blandini Carlo, Capo ufficio relazioni esterne nel 1990 (v. esami, GI 22.02.95; 25.07.96).

Presso l'Itav:

7. Generale di Divisione Fazzino Cesare, Ispettore nel 1980 (v. esami, GI 10.10.91; 31.01.92; 26.04.94; 17.10.94).

8. Colonnello Gaudio Francesco, Capo del 1° reparto nel 1989-1990 (v. esami, GI 10.07.96).
9. Maggiore Petroni Gisberto, ufficiale addetto 1° Reparto nel 1989-1990 (v. esami, GI 23.02.96; 19.06.96; 20.06.96; 09.07.96).

Presso la RIV di Ciampino:

10. Tenente colonnello Guidi Guido, Capo della RIV nel 1980 (v. esami, GI 10.10.91; 29.01.92; 31.01.92; 17.02.92).

Presso il BTA-DA di Borgo Piave:

11. Generale di Brigata Gullotta Giuseppe, Comandante del centro nel 1980 (v. esami, GI 09.10.96).
12. Tenente colonnello Rossi Gennaro, Capo del centro di programmazione nel 1980 (v. esami, GI 16.10.96).
13. Capitano Di Natale Salvatore, ufficiale addetto al centro di programmazione nel 1980 (v. esami, GI 05.12.91; 20.12.91; 10.01.92; 25.09.96; 25.09.96).
14. Maresciallo Golini Nicola, sottufficiale addetto al centro di programmazione nel 1980 (v. esami, GI 09.10.96; 23.10.96; 05.11.96).
15. Maresciallo Cesaro Luigi, sottufficiale addetto al centro di programmazione nel 1985 (v. esami, GI 09.10.96; 24.10.96; 05.11.96).
16. Generale di Brigata Podrini Carlo, Comandante della Brigata nel 1988-1989 (v. esami, GI 27.09.96; 05.11.96; 06.11.96).
17. Maresciallo Stasio Fausto, sottufficiale addetto al centro di programmazione nel 1988 (v. esami, GI 10.11.95; 13.02.96; 17.04.96; 25.09.96; 25.09.96; 30.10.96).

Presso la 3^a Regione Aerea di Bari:

18. Generale di Divisione Amaldi Franco, Vice Comandante di Regione nel 1980 (v. esami, GI 15.10.91; 11.06.93; 30.01.96).
19. Colonnello Salvi Vinicio, Capo Ufficio Operazioni (v. esami, GI 30.11.95; 22.05.96).

Presso il 3° ROC di Martina Franca:

20. Capitano Patroni Griffi Vito, Capo controllore sala operativa del SOC la sera dell'incidente (v. esami, GI 22.06.91; 29.07.91; 15.01.92; 14.12.93; 08.01.96; 31.01.96; 08.02.96; 01.04.96; 04.07.96; 05.07.96; 07.11.96).

Presso il 1° ROC di Monte Venda:

21. Tenente colonnello Moneta Carlo, Capo del 1° SOC nel 1980 (v. esami, GI 30.11.95; 23.05.96).

Presso 21° GRAM di Poggio Ballone:

22. Capitano Pongiluppi Dante, Capo ufficio operazioni nel 1980 (v. esami, GI 18.01.91; 03.10.95; 08.11.95; 20.02.96; 17.04.96; 17.04.96; 22.07.96).

23. Maresciallo De Giuseppe Antonio, guida-caccia (v. esami, GI 02.07.90; 11.01.91; 05.03.92; 30.11.92; 25.07.94; 17.03.95; 21.04.95; 03.05.95; 16.05.95; 07.11.95; 12.02.96; 05.03.96; 07.03.96; 16.04.96; 16.04.96; 17.04.96; 03.05.96; 12.06.96).

24. Sergente Maggiore Lauretani Antonio, TPO (v. esami, GI 02.07.90; 05.03.92; 30.11.92; 19.10.95; 07.11.95; 12.02.96; 12.02.96; 12.02.96; 29.02.96; 06.03.96; 16.04.96; 16.04.96; 16.04.96).

25. Sergente Maggiore Cozzolino Donato, TPO/A (v. esami, GI 02.07.90; 11.01.91; 05.03.92; 01.12.92; 15.11.95; 06.03.96; 16.04.96; 16.04.96; 16.04.96; 02.05.96).

Presso l'aeroporto di Grosseto:

26. Tenente colonnello Maresio Luigi, Vice comandante aeroporto nel 1980 (v. esami, GI 21.05.91; 02.03.92; 26.03.92; 12.05.92; 12.06.92; 22.01.93; 07.07.95).

27. Tenente colonnello Gon Alessandro, Capo ufficio operazioni nel 1980 (v. esami, GI 26.03.92; 12.08.92; 22.01.93; 07.07.95).

28. Maresciallo Capitani Mario, Sottufficiale addetto torre di controllo (v. esami, GI 18.02.92; 25.02.92; 24.06.92; 04.03.93; 26.05.93; 28.05.93; 10.06.93; 20.10.93; 22.10.93; 29.02.96; 01.03.96; 16.04.96).

29. Maresciallo Giagnorio Matteo, Sottufficiale addetto torre di controllo di controllo (v. esami, GI 25.02.92; 03.03.93; 10.06.93; 22.10.93; 29.02.96; 01.03.96; 16.04.96).

Presso l'aeroporto di Trapani Birgi:

30. Colonnello Pentericci Giorgio, Comandante aeroporto nel 1980 (v. esami, GI 30.04.92; 07.07.95).

Ma non solo presso l'AM. Anche nelle deposizioni di appartenenti ad altre istituzioni emergono i detti vizi:

Presso il Ministero della Difesa:

31. Generale di Squadra Aerea De Paolis Mario, Capo di Gabinetto dal 1° luglio 1980 (v. esami, GI 14.01.97; 26.11.97).

Presso il S.I.S.MI:

32. Generale di Brigata Aerea D'Ambrosio Giuseppe, dal 24.06.80 Consulente per le operazioni speciali e dal 1°.11.80 Vice Direttore (v. esame, GI 16.12.97).

Presso l'Arma dei Carabinieri:

33. Tenente colonnello Valentini Francesco, al 27 giugno 80 Comandante del Gruppo di Palermo (v. esami, GI 08.09.90, 21.05.96)

Questo elenco di certo non è completo. La lista di coloro che, pur conoscendo fatti e circostanze, hanno impedito gli accertamenti dell'inchiesta e di coloro che hanno favorito gli autori dei reati è sicuramente molto più lunga. La lettura sapiente del PM degli atti e di questo provvedimento conclusivo della fase dell'istruzione ne riempirà le lacune.

* * * * *

Parte 2°
Motivazione in diritto.

Libro 1°
La giurisdizione del Giudice Istruttore.

Il fondamento della giurisdizione del Giudice Istruttore nel presente procedimento riposa sul dettato dell'art.242 delle disposizioni transitorie, c.p.p., e legislazione successiva.

Detto articolo pone il principio della prosecuzione con l'applicazione delle norme anteriormente vigenti di tutti i procedimenti che alla data di entrata in vigore del Codice e cioè al 24.10.89 fossero stati nella fase dell'istruzione e in cui si fossero verificate le condizioni sub a), b), e c) del comma 1, ovvero: il compimento di un atto d'istruzione, del quale fosse previsto il deposito e la contestazione del fatto all'imputato ovvero l'enunciazione sempre del fatto in mandato o in un ordine rimasto senza effetto (hp. sub a); l'esecuzione, prima dell'entrata in vigore del codice, di arresto in flagranza o di fermo (hp.

sub b); presenza nei procedimenti connessi a norma dell'art.45 del codice abrogato delle condizioni indicate nelle lettere a) e b) anche relativamente a uno solo degli indiziati o imputati ovvero a una sola delle imputazioni, sempre che alla data di entrata in vigore del codice i procedimenti fossero già riuniti (hp. sub c).

Detto articolo poneva anche un termine, al 31 dicembre 90, superato il quale il giudice istruttore doveva entro cinque giorni depositare il fascicolo in cancelleria, dandone avviso al pubblico ministero a norma dell'art.369 del codice abrogato. Entro sessanta giorni dalla scadenza del termine previsto dall'art.372 del codice abrogato, il giudice istruttore pronunciava sentenza di proscioglimento od ordinanza di rinvio a giudizio.

Il termine del 23 ottobre 90 è stato di volta in volta prorogato per effetto della seguente normativa: D.L.vo. 17 ottobre 90, n.293; D.L.vo. 12 dicembre 91, n.400; D.L.vo 16 ottobre 92, n.411; L.28 dicembre 93, n.563; L. 22 dicembre 94, n.702; L.28 giugno 95, n.246; L. 02 luglio 96, n.343 e L.27 giugno 97, n.183, ed è giunto sino al 31 dicembre 97. La presente istruzione si è avvalsa delle proroghe sopra citate ed è terminata alla data indicata. Dopo di che sono stati osservati tutti gli adempimenti di cui al comma 3 dello specificato art.242, disp. trans., c.p.p, sino al presente provvedimento.

Questo il fondamento della giurisdizione nel procedimento.

Ma mentre non si sono poste questioni su tale giurisdizione, è stata sollevata nel corso dell'istruzione questione di nullità al riguardo di imputazioni e indiziamenti per reati connessi, commessi sia prima che successivamente all'entrata in vigore del nuovo codice, per cui si è proceduto ovviamente dopo tale data. La questione fu risolta con ordinanza di questo G.I. emessa il 7 febbraio 92 e mai più sollevata.

Qui appare utile riportare soltanto i passaggi di carattere giuridico a sostegno di essa. Vi si affermava in primo luogo che nel corso dei lavori preparatori del nuovo codice di rito più tesi erano state formulate sulla prosecuzione dei procedimenti in corso di istruzione: 1.che tutti dovessero proseguire secondo il rito del '30; 2. Che solo parte che rispondesse a determinati requisiti dovesse proseguire con detto regime; 3. Che a tutti dovesse applicarsi il nuovo regime, salva la questione dell'utilizzabilità dell'istruito.

Il legislatore compì una scelta precisa ponendo la norma di cui sopra, chiara nella lettera ed evidente nella ratio. Il rito del '30 è prorogato per tutti quei procedimenti in cui il fatto è stato contestato

all'imputato nella forma dell'interrogatorio o del mandato od ordine rimasto senza effetto, congiuntamente ad un atto del quale è previsto il deposito; oppure dell'esecuzione di arresto nella flagranza o di fermo; e per tutti quei procedimenti connessi, a norma dell'art.45 c.p.p. previgente, e riuniti, sempre che fossero ricorse le condizioni di cui sopra per uno solo degli imputati o degli indiziati o per una sola delle imputazioni.

Nei procedimenti così determinati si applica la normativa anteriormente vigente nella sua intierezza, salvo quelle norme del codice dell'88 tassativamente elencate nell'art.245 delle sue disposizioni transitorie. Si applica perciò anche l'art.45 sui casi di connessione, giacchè il corrispondente art.12 del Codice Vassalli non è assolutamente indicato nel citato art.245. Articolo 45 in ogni sua previsione, in tutte cioè le ipotesi di connessione previste dal Codice Rocco, giacchè la lettera a) dell'art.262 delle disposizioni transitorie del nuovo codice indica quella norma senza operare distinzioni tra le quattro fattispecie da essa previste. A quella norma perciò si deve far riferimento per determinare l'estensione della lettera c) dell'art.242 in argomento.

Con la lettera c) il legislatore, dopo aver compiuto le precise scelte di cui alle precedenti lettere, non solo estende il rito del '30 ai procedimenti comunque connessi ex art.45 di quel Codice, ma conferma la ratio di quella scelta, richiamando un istituto che consentiva l'estensione dell'istruzione in tutte le possibili articolazioni e a tutti i possibili sviluppi del procedimento, anche per imputazioni diverse ed ulteriori e a carico di nuovi imputati, rispetto alla situazione del procedimento prima dell'entrata in vigore della nuova normativa processuale, sempre che le nuove imputazioni fossero connesse ex art.45 c.p.p. Rocco.

I nuovi imputati come le nuove imputazioni sono articolazioni e sviluppi dell'unico procedimento incardinato prima dell'entrata in vigore del nuovo codice e tali situazioni processuali non costituiscono procedimenti autonomi, per i quali sono necessari provvedimenti di riunione. Soltanto per quelli connessi ex art.45 c.p.p. '30, ma originatisi separatamente e rimasti tali, prima del 24 ottobre 89, era necessaria una formale riunione entro quella data perchè proseguissero, ove verificatesi le condizioni della lettera c), con il rito del '30.

La condizione della previa riunione non può assolutamente attenersi alle fattispecie in procedimento, giacchè essa concerne quei procedimenti connessi sì ma sorti distinti. Il legislatore richiedeva il compimento di una scelta di riunione prima del 24 ottobre 89, altrimenti

i procedimenti sarebbero rimasti separati e avrebbero avuto seguito secondo i riti che ad essi competevano. Non è assolutamente sostenibile che tale requisito debba valere per situazioni processuali nuove, maturate dopo l'entrata in vigore del nuovo codice, nell'ambito di procedimenti che proseguono con il rito del '30. Quand'anche valesse l'ipotesi secondo cui queste situazioni fossero dei procedimenti formalmente autonomi, per essi funzionerebbe una riunione automatica, quale dottrina e giurisprudenza hanno sempre sostenuto. Non s'è mai provveduto a riunioni in situazioni di tal genere.

Se si fosse dovuto considerare anche la identificazione di un nuovo imputato per i reati per cui si procede, procedimento formalmente autonomo – in fattispecie concreta per il delitto di strage allo stato contro ignoti – e quindi da sottoporre a formale riunione, ne sarebbe disceso che ove se ne fosse identificato uno degli autori, si sarebbe originato – oltre al procedimento contro i coautori che resterebbero ignoti – un nuovo formale procedimento, che si sarebbe dovuto formalmente riunire a quello già in atto. Ma essendo vietata, secondo argomentazione contraria, qualsiasi riunione dal 24 ottobre 89, questo procedimento dovrebbe essere separato e procedere secondo le nuove regole. Quella situazione processuale, o procedimento, se così lo si vuole definire, si costituisce nell'ambito del procedimento originario, e al più, se lo si definisce formalmente autonomo, è già sostanzialmente riunito o automaticamente ad esso si riunisce. Al punto tale che ove lo si volesse trattare distintamente e secondo il rito di competenza, formalmente lo si dovrebbe separare.

Stabiliti tali principi, ne discende che non può operarsi distinzione tra notizie di reato concernenti fatti commessi sino al 23 ottobre 89 emersi ovviamente dopo questa data, e notizie di reato concernenti fatti commessi dal 24 ottobre 89 in poi, sempre che sussista la connessione ex art.45 c.p.p. '30 con le imputazioni del procedimento che prosegue con il rito di questo Codice.

Il legislatore d'altronde, nel caso si fosse temuta una eccessiva prorogatio della normativa previgente, ha posto un termine per il compimento delle formali istruzioni. Cosicché tale conseguenza di sviluppo delle imputazioni e degli imputati è durato tanto quanto le proroghe di legge e non esiste più dal 31.12.97.

* * * * *

Libro 2°
Le definizioni giuridiche.

L'unica imputazione su cui si pongono particolari questioni di carattere giuridico, anche perchè di rarissima applicazione, è quella sub A, il delitto cioè ex art.77 c.p. militare di pace cioè di alto tradimento in riferimento a quello ex 289, p.p., c.p. ovvero attentato contro la libertà funzionale del Governo contestato ai generali Bartolucci, Ferri, Melillo e Tascio.

Quanto alle restanti imputazioni – falsi, abusi d'ufficio, favoreggiamenti, omissioni di rapporto, calunnie, false testimonianze ed altre simili – si tratta di delitti di comune applicazione, per cui non è emersa alcuna questione in punto di diritto; per le quali perciò si è solo accertato se le condotte poste in essere integrassero o meno le figure dei reati contestati.

* * * * *

Capo 1°
L'imputazione sub A.

Queste le connotazioni del delitto sub A. L'oggetto specifico della tutela penale in questa fattispecie, come leggesi nella migliore dottrina, è l'interesse relativo alla personalità interna dello Stato, in quanto attiene al libero e imperturbato esercizio delle attribuzioni e delle prerogative conferite dalla legge al Governo. Governo inteso nell'accezione di organo dello Stato quale previsto dalla Costituzione, con le attribuzioni che ad esso spettano sia come Consiglio dei Ministri sia come singoli Ministri.

Quanto all'elemento materiale del delitto, esso è preveduto in due ipotesi dall'art.289 c.p., e cioè in fatto diretto a impedire, in tutto o in parte, anche temporaneamente, al Governo l'esercizio delle sue attribuzioni o prerogative, ovvero in fatto diretto a turbare tale esercizio. In fattispecie contestata il fatto è quello dell'impedimento.

Il fatto deve quindi essere diretto a tale impedimento; deve trattarsi cioè quanto meno di tentativo di cagionare l'effetto dell'impedimento; tentativo sufficiente per la consumazione del delitto. Il fatto inoltre deve essere idoneo indipendentemente dalle modalità della sua configurazione. Il fatto poi deve essere illegittimo cioè in sè stesso contrario al diritto.

Il fine del fatto deve essere l'impedimento. Si deve cioè con il fatto tentare idoneamente di cagionare un ostacolo alla libera

esplicazione della volontà del Governo, o cagionarlo effettivamente, in relazione all'esercizio delle attribuzioni o prerogative. Ovvero si deve tentare di produrre, o produrre, non solo un turbamento, ma l'impossibilità di esercitare le dette funzioni secondo la volontà di chi ne è investito ovvero una coazione ad esercitarle secondo la volontà del colpevole. E' indifferente che l'impedimento, nel proposito dell'agente o in effetti, si riferisca all'esercizio di tutte le funzioni del Governo o di alcune o di una soltanto di esse. Come è indifferente che l'impedimento stesso abbia carattere permanente o temporaneo.

Quanto al riferimento all'esercizio delle attribuzioni e delle prerogative, l'impedimento deve riguardare l'esercizio di esse. E si esercita una determinata funzione non solo con il compimento di atti ad essa inerenti, ma anche con l'osservanza dei limiti posti dal diritto oggettivo all'esercizio della funzione medesima. Quindi si impedisce l'esercizio libero e legittimo della funzione, sia quando la volontà competente viene ostacolata a fare od omettere uno o più atti di questa funzione, sia quando si tenta di costringerla o la si costringa ad atti eccedenti la competenza.

Quanto all'elemento psichico del delitto sono richiesti tanto il dolo generico quanto quello specifico. Il fatto cioè deve essere diretto non solo oggettivamente, ma anche soggettivamente all'evento preveduto dalla legge. Occorre perciò la volontà cosciente e libera e l'intenzione di compiere il fatto e il fine di impedire illegittimamente l'esercizio delle funzioni o delle prerogative del Governo. I motivi e il fine ultimo degli autori sono indifferenti per la nozione del delitto.

Se il fatto è commesso da un militare, assume il carattere di tradimento, nel qual caso esso è definito dall'art.77 c.p. militare di pace, in relazione all'art.289 c.p. comune, ma la pena è aumentata di un terzo.

Lo Stato Maggiore è sicuramente a conoscenza di tutto quanto è successo e s'è compiuto al riguardo sia della caduta del DC9 Itavia che di quella del MiG 23. In tal senso, lo si è detto nella motivazione in fatto, la ascesa verso l'alto delle notizie e delle informazioni che dalle più disparate istanze dell'Arma confluiscono allo Stato Maggiore; in tal senso le stesse attività poste in essere dallo Stato Maggiore. Nè d'altra parte è sostenibile che in una Forza Armata gerarchicamente strutturata non avvenga o si interrompa questo flusso.

Al riguardo del primo evento s'è visto che le notizie dai livelli più bassi, quelli territoriali quali i vari CRAM e l'ACC di Ciampino e quelli immediatamente superiori come i ROC e i SOC, sono salite verso le

entità centrali attraverso ben tre diversi percorsi. Le notizie concernevano le ipotesi sull'incidente, collisione ed esplosione per più cause tra cui quella da ordigno, e il contesto nel quale quell'incidente si collocava. Ovvero un contesto di intenso traffico militare nell'area e al tempo dell'incidente. Notizie che si sono formate e scambiate, come detto, a Ciampino, Marsala, Martina Franca e probabilmente anche altrove. Che di qui son salite da Ciampino ACC alla RIV, dalla RIV al 2° Reparto ITAV, dal 2° Reparto all'Ispettore Generale e di qui con ogni probabilità allo SMA. E poi - secondo percorso - da Martina Franca SOC al COP e dal COP allo SMA. E infine - terzo percorso - da Martina Franca ROC alla 3^a Regione Aerea e dalla 3^a Regione Aerea allo SMA.

Non solo: l'AM aveva la possibilità – e di certo se n'è avvalsa, perchè le riduzioni dati dei siti automatizzati e le ricerche sui DA1 dei siti manuali furono immediatamente compiute nella notte, così come al massimo l'indomani fu compiuto il plottaggio dell'ATCAS, in forma completa e non in quella monca che si è asserito – l'AM, si diceva, potè esaminare immediatamente tutti i dati radaristici e venire a conoscenza in tempo reale di tutte quelle evidenze al riguardo delle tracce, che l'inchiesta solo con diciotto anni di dura istruttoria ha scoperto; evidenze che non manifestano certo un cielo sgombro intorno al volo del DC9 nè assenza totale di traffici militari prima e dopo l'incidente.

Nè corrisponde a verità che non era stato possibile esaminare dati radar perchè in possesso esclusivo della magistratura, sia perchè ogni riduzione e plottaggio è stato compiuto nella immediatezza, sia perchè i relativi supporti furono acquisiti dall'AG solo a distanza di giorni se non di mesi, con tutto il tempo per gli enti detentori di formare copie, che a volte sono state consegnate al posto degli originali. Quando addirittura, come è accaduto, non sono stati consegnati nè in originale nè in copia reperti radaristici pur conservati ed accentrati, per effetto di retta esecuzione di provvedimento dell'AG, ma poi scomparsi grazie ad una restrittiva, probabilmente colpevole, esecuzione di esso.

Ma oltre queste comunicazioni, vi erano presso lo SMA anche conoscenze dirette. Lo SMA attraverso il 2° Reparto SIOS/A, ben a conoscenza delle ipotesi di quella sera e dei relativi seguiti, intrattenne, a partire dall'indomani dell'incidente, rapporti strettissimi con il working group costituito presso l'ambasciata statunitense, che a quel tempo indagava proprio sulle ipotesi di collisione, quasi collisione e probabilmente anche di abbattimento che circolarono sin dall'immediatezza dell'evento. Sezioni ed ufficiali ben determinati del 2° Reparto erano la contropartita di quel team statunitense ed avevano con

esso rapporti quotidiani. Essi erano stati ovviamente autorizzati dal responsabile di quel Reparto, il quale altrettanto ovviamente riferiva di questa attività in sede SMA.

Non si vede assolutamente come lo SMA potesse ignorare ipotesi, fatti a sostegno di queste ipotesi, contesti di quella sera e anche di altre occasioni, su cui esso per primo aveva il dovere o il diritto di intervenire. Esso doveva esserne, e ne era, a conoscenza.

Quanto poi al secondo evento, s'è dimostrata in fatto l'inconsistenza della tesi ufficiale e cioè che il MiG 23 fosse precipitato sul nostro territorio il 18 luglio 80. E non v'è bisogno di spendere altre parole sulla falsità della ricostruzione dell'AM, voluta ed attuata – appare impossibile sostenere il contrario, giacchè non si vede quale altra entità potesse inquinare la verità di questo evento – dallo SMA di quella Forza Armata.

Quello che seppe lo SMA non lo riversò al superiore livello politico. Così come appare dalle dichiarazioni del Ministro della Difesa e del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'epoca, rispettivamente l'on.le Lagorio e il senatore Cossiga.

Il primo, come risulta dai suoi interventi in sede parlamentare non era stato messo a conoscenza di alcunchè sul DC9 mentre sul MiG 23 gli era stata data la versione “ufficiale”. Anche in sede di audizione presso la Commissione Stragi come di esami presso questa AG egli ha più volte ribadito di essere stato informato dallo SMA – a proposito della caduta del DC9 – della “assenza di velivoli militari italiani e alleati in zona e di esercitazioni aeronavali”. Così come ha escluso di aver ricevuto dal S.I.S.MI rapporti o relazioni sull'incidente di Ustica, in quanto se così fosse avvenuto “la circostanza avrebbe destato in me allarme, e la cosa sarebbe rimasta impressa”. Anche se era stata sua preoccupazione che il disastro potesse essere stato causato dalla collisione con un velivolo militare. Mai gli fu riferito di presenze di traffico militare americano e che in tal senso si erano fatte ricerche. (v. esame Lagorio Lelio, G.I. 16.01.92).

“La versione permanente dei militari è stata la seguente. In primo luogo lamentavano di non avere a disposizione tutti gli elementi di rilevazione, perchè acquisiti dall'AG. Escludevano poi collisioni con aerei italiani, perchè non ne mancava nessuno. Quando cominciò a profilarsi l'ipotesi dell'abbattimento con missile, mi riferivano che nessun missile italiano mancava, precisando che le scorte son tutte inventariate. Per quanto riguardava le Aviazioni alleate, mi riferivano che a domanda avevano sempre risposto che non mancava nessun aereo

e nessun missile. Quando dovetti riferire la prima volta alle Camere, ai primi di luglio, chiesi allo Stato Maggiore un rapporto. Ricordo che in esso si diceva che l'attività volativa al momento dell'incidente era "rarefatta" – di questo rapporto ovviamente non s'è trovata traccia; nde.

L'Aeronautica Militare non mi fornì nessun segnale forte sulla vicenda ipotizzando il missile o altre ipotesi. I rapporti erano scritti e vi si assumeva la versione secondo cui non si era verificata nè collisione con aereo da guerra italiano nè abbattimento ad opera di un missile e che quindi trattavasi di un disastro dell'aviazione civile di competenza del Ministero dei Trasporti e della Magistratura ordinaria.

L'Aeronautica Militare non mi riferì in tal senso neanche a livello di ipotesi e cioè che il DC9 fosse stato abbattuto da un missile o da un velivolo nazionale o alleato; anche perchè se solo mi avessero adombrato una simile ipotesi, ben diversa sarebbe stata la mia reazione e non mi sarei fermato a ritenere competente per Ustica il solo Ministero dei Trasporti.

Prendo atto che il generale Bartolucci, sentito dalla Commissione Governativa del Presidente Pratis, in data 5 maggio 89, riferiva che lo SMA dopo l'evento "pensò subito ad una collisione in volo con altro velivolo". Tale preoccupazione fu anche mia e del Gabinetto e fu sciolta a seguito delle ulteriori informazioni fornite dall'Aeronautica sull'assenza di perdite di aerei militari e di manovre nel Tirreno.

Prendo atto che il generale Pisano nell'audizione alla Commissione Pratis, resa in data 4 maggio 89, riferiva che il giorno successivo all'evento il controllo di Ciampino rivedendo il nastro della registrazione del radar Marconi alla moviola, ha rilevato tre plots sconosciuti e che il loro correlamento fu interpretato nel senso che esso poteva riferirsi ad un velivolo che stava manovrando per colpire il DC9. Sono sicurissimo che nulla mi fu detto a questo riguardo.(v. esame Lagorio Lelio, G.I. 10.12.97)

Ma anche il senatore Cossiga nella sua qualità di Presidente del Consiglio, non ricevette alcuna informazione dall'AM. "Sono cose che io ho appreso esclusivamente dai giornali quando ero Presidente della Repubblica".(v. esame Cossiga Francesco, G.I. 30.07.92).

Ed anche il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega ai Servizi, l'on.le Mazzola – che tenne questo incarico sia nel gabinetto Cossiga che nel successivo Forlani – ha mai saputo alcunchè. "Durante tutto questo periodo non si è mai parlato di Ustica in termini che non fossero quelli dell'incidente ovvero del cedimento strutturale". (v. esame Mazzola Francesco, G.I. 15.03.95).

Per quanto concerne gli altri due Ministri che pure potevano divenire eventuali terminali di notizie provenienti dall'AM, e cioè il Ministro dell'Interno e il Ministro dei Trasporti, rispettivamente gli on.li Rognoni e Formica, nulla appare dal complesso dei loro esami al riguardo di informative dell'AM sull'incidente nei loro confronti. Anche ad essi perciò nulla è stato riferito.

Discorso diverso deve farsi al riguardo di quell'organo, che pur poteva funzionare da intermediario tra il massimo livello militare, ovvero lo SMA, e il livello politico, cioè il Gabinetto del Ministro della Difesa.

Al tempo, quanto meno dal 1° luglio 80, ne era titolare un generale di S.A., De Paolis, e suo vice per gli affari dell'Aeronautica era il generale di B.A. Pugliese. Il Gabinetto perciò in quel periodo era tenuto da una salda presenza dell'AM. Questo non vuol dire che esso costituisse un diaframma tra SMA e Ministro. Anche perchè il legame tra il Ministro e il suo capo di gabinetto è apparso molto forte, per cui difficilmente notizie pervenute al generale De Paolis non sarebbero state riversate da costui al Ministro. Non è stato possibile invece ricostruire con chiarezza il rapporto tra De Paolis e Pugliese. Al riguardo deve rammentarsi una vicenda che potrebbe illuminare su come il flusso informativo potesse fermarsi allo SMA e a persone ed entità ad esso collegate. Al Pugliese furono riferiti i risultati del sopralluogo effettuato dal 2° Reparto a Bocca di Falco per l'identificazione dei reperti del disastro accantonati in quell'aeroporto. Il relativo rapporto non fu portato nemmeno alla visione del Capo di Gabinetto Pugliese. D'altra parte costui è stato accusato da Vanno di essere stato in possesso di nastri radar, su cui vi erano i dati di Ustica definiti "l'equivalente di un colpo di Stato".

Lo SMA, nelle persone che sono divenute imputate, è stato a conoscenza di tutte le vicende. Questa conoscenza può aver lambito il Gabinetto della Difesa, ma non v'è in tal senso alcuna prova certa. Così come non v'è prova che lo SMA abbia riferito al Governo o che il Governo abbia saputo. Anche se può apparire per più versi non credibile che il livello militare, in un Paese come il nostro, abbia potuto gestire queste drammatiche vicende, il disastro DC9 e la caduta del MiG 23, da solo, senza informare e chiedere l'avallo alle autorità politiche per chiuderle e così seppellire la verità.

Dalla mancata informazione la totale inerzia del Governo, l'impedimento cioè delle sue iniziative ovvero dell'esercizio dei suoi

poteri e dei suoi doveri sia sul piano interno che su quello delle relazioni internazionali.

I fatti, le condotte degli imputati e i risultati di esse, quali sono emersi dal mandato di comparizione 15.05.92 e quali sono stati contestati nel corso dei molteplici interrogatori, integrano, non v'è alcun dubbio, il delitto rubricato. Sono sufficienti in tal senso la parte di motivazione di quel provvedimento e i più importanti nuovi elementi di fatto accertati dopo i primi interrogatori.

Nessuna questione poi sulla continuazione, sul concorso e l'aggravamento contestati.

* * * * *

Capo 2°
Le restanti imputazioni.

Quanto poi alla definizione giuridica delle condotte ascritte agli imputati Pisano, Cavatorta, Zauli e Muzzarelli, specificate nel mandato di comparizione emesso in data 28 maggio 92, deve osservarsi, anche in adesione alle richieste del PM, quanto segue.

Sul delitto ex art.323 C.P. deve esser preso atto che esso, a seguito dell'intervenuta novella n.234 del 97, non è più configurabile, non potendosi presumere in fattispecie il conseguimento di un profitto patrimoniale proprio o altrui da parte degli imputati.

Deve ritenersi invece assorbita nella condotta propria del delitto di abuso anche quella rubricata come falso ideologico. Al riguardo, infatti, va anzitutto osservato che la parte finale dell'imputazione, quella attestante la presunta omissione di notizie, pur incontestabilmente rilevante ai fini della configurazione del delitto di abuso previgente, non può però integrare il delitto di falso ideologico, essendo il prevalente orientamento giurisprudenziale contrario alla configurabilità di falso ideologico, per omissione. Non è però possibile neanche configurare il falso ideologico in quelle affermazioni contenute nel testo ufficiale della relazione (e che qui di seguito vengono riportate), che per il loro tenore letterale e per il contesto logico in cui vengono inserite, potrebbero avere l'apparenza di attestazioni ideologicamente false, così come i seguenti incisi: 1) pag.63 relazione finale: "gli operatori (del controllo del Traffico Aereo) non hanno rilevato alcuna anomalia o interferenza attorno alla traccia del DC9 Itavia". 2) Pagg.64 e 65 relazione finale: "non è stato possibile pervenire ad alcuna correlazione a causa della indisponibilità dei piani di volo del T.A. generale edelle registrazioni delle comunicazioni TBT e telefoniche in possesso dell'AG". 3) Pag.73 relazione finale: "... e che sia nel settore della DA come in quello del TA non era stato messo in atto alcuno dei provvedimenti previsti in caso di situazioni anomale".

Non v'è dubbio che tali affermazioni non corrispondano a verità; tuttavia esse a ben guardare non costituiscono delle attestazioni della Commissione, ma sono piuttosto il frutto di giudizi e di considerazioni conclusive che la Commissione trae dal lavoro svolto; lavoro che per quanto si è sopra rilevato presenta profili elusivi di omissioni e incompletezze inquadrabili senz'altro nella già descritta condotta di abuso, ma non nella più circoscritta e tipizzata fattispecie di falso ideologico.

Quanto all'ipotesi di favoreggiamento, essa appare correttamente contestata, atteso che non v'è dubbio che all'epoca della relazione della Commissione Pisano - che fu costituita all'indomani del deposito della perizia Blasi, la quale, concludendo per l'ipotesi del missile come causa

della caduta del DC9, automaticamente adombrava livelli di coinvolgimento dell'AM - era certamente prospettabile l'esistenza di condotte delittuose ascrivibili all'Aeronautica Militare anche se all'epoca ancora a livello di ignoti; sicché le conclusioni della Commissione erano astrattamente idonee, col loro contenuto elusivo ad ostacolare le indagini che l'AG si apprestava a proseguire per l'individuazione dei responsabili quantomeno devianti all'interno dell'AM in ordine all'accertamento delle responsabilità.

Ciò posto va rilevato che il delitto di favoreggiamento personale, essendo stato perpetrato nel 1989, è oramai prescritto.

Quanto infine alla definizione giuridica delle condotte di falsa testimonianza, favoreggiamento personale e falso per soppressione ascritte agli operatori delle sale operative di Marsala e di Licola, questo GI ritiene che debbano essere accolte le richieste del PM.

In effetti le condotte di favoreggiamento e falso per soppressione devono essere assorbite nella più generale contestazione di falsa testimonianza. Per giurisprudenza prevalente infatti si può ipotizzare un favoreggiamento personale in concorso formale con la falsa testimonianza solo allorchè sia apprezzabile una ulteriore e pregressa condotta deviante dell'imputato rispetto a quella che si concretizza con la deposizione resa al Magistrato (cfr. Cassazione 13 novembre 81, Princi; Cassazione 13 dicembre 82, Scirripa; Cassazione 16 dicembre 83, Tarantino). Nel caso concreto invece i primi comportamenti di non collaborazione degli imputati si concretizzano proprio nel momento in cui vengono sentiti dal PM o dal GI.

Per quel che concerne il delitto di falso per soppressione quanto al profilo attinente la mancata identificazione di tracce radar da parte degli imputati – condotta anch'essa consumatasi in sede di deposizioni testimoniali – appare più corretto ritenere che siffatto contegno non integri il delitto ex art.476, 490 C.P., ma vada assorbito nella condotta contestata come falsa testimonianza. Quanto invece al profilo attinente la presunta soppressione di dati radaristici, diversamente dalle requisitorie, permanendo prove di alterazioni o manomissioni dei dati radaristici, si deve formulare declaratoria di non doversi procedere per non aver commesso il fatto, perché non sussistono prove a carico degli imputati, e non perchè il fatto non sussiste.

Quanto poi alla residua imputazione di falsa testimonianza si deve escludere la contestata aggravante ex art.112 n.1 c.p., giacchè non può ritenersi raggiunta prova d'un previo concerto degli imputati nel rendere

false dichiarazioni, avuto anche riguardo al rilievo che i reati appaiono consumati in epoche, luoghi e AA.GG. diverse a seconda degli imputati stessi, sì che, se è possibile assumere che tutti fossero in qualche modo condizionati da quell'atteggiamento di "chiusura", che connota tutti i protagonisti di questa vicenda giudiziaria, non può ritenersi certo che nel momento di deporre il falso ciascuno si rappresentasse il falso deposto dagli altri. L'esclusione della contestata aggravante determina l'intervenuta prescrizione del delitto di falsa testimonianza anche se aggravato ex art.61 n.9 c.p., in quanto per detta imputazione (ancora punibile all'epoca del commesso reato con pena edittale non superiore ad anni quattro) il termine massimo di prescrizione è di sette anni e mezzo.

* * * * *

Libro 3°
La questione della competenza del Giudice Militare.

Invero la parte civile Davanzali ha sostenuto nelle richieste dopo il deposito degli atti il difetto di giurisdizione del giudice ordinario (v.

memoria depositata il 15.02.99 nell'interesse della parte offesa Aldo De Lisi dall'avv. Carlo Palermo).

In particolare perchè – e qui si dà un ordine alle motivazioni di questa parte diverso da quello seguito nel documento - “considerate le specifiche ipotesi di reato per le quali si chiede il rinvio a giudizio e l'archiviazione (in particolare per il delitto di strage), non è difficile ipotizzare la possibile eccezione che potrebbe essere sollevata dagli imputati in sede dibattimentale: una volta venuta a mancare la competenza e la giurisdizione del giudice ordinario in relazione al delitto più grave (comune), ovvero il reato di strage – il quale costituisce non solo l'episodio di riferimento sostanziale ma anche processuale per tutti gli altri reati contestati e connessi sotto vari profili – potrebbe ritenersi “sfuggita” la giurisdizione della autorità giudiziaria ordinaria in ordine ai residui reati per i quali viene chiesto il rinvio a giudizio.

Difatti tra i reati per i quali è chiesto il dibattimento il più grave è quello dell'alto tradimento (reato militare), mentre gli altri – delitti comuni (reati vari contro l'amministrazione della giustizia: false testimonianze e depistaggi) la cui presenza se in connessione con delitti militari comporterebbe “attrazione” del procedimento per il giudice ordinario – certamente erano “connessi” con il delitto di strage (però da archiviare), molto difficilmente però potrebbero ritenersi in qualsiasi modo connessi con l'ipotesi di alto tradimento.

In sostanza, una volta venuta meno (con l'archiviazione) l'ipotesi di reato comune di strage (la cui formulazione avrebbe giustificato, per le norme procedurali in vigore, l'“attrazione”, davanti al giudice ordinario, anche dei reati militari come il reato di alto tradimento), il reato attualmente più grave – per il quale oggi si chiede il giudizio – diviene l'alto tradimento (e non certo l'inesistente attentato agli organi costituzionali aggravato perchè compiuto da un “militare”), reato però che, allo stato, non rientra più nella giurisdizione del giudice ordinario, ma in quella del tribunale militare.

Attraverso l'attuale omissione di indicazione dell'art.77 cod.pen.mil. pace, parrebbe dunque che il reato contestato ai generali Bartolucci Lamberto, Ferri Franco, Melillo Corrado e Tascio Zenò, da reato proprio militare (di “alto tradimento”) si sia trasformato in reato comune (di “attentato agli organi costituzionali”) ... quasi che i soggetti incriminati non siano più “militari” ed a loro non sia stato correttamente contestato (il che invece appare avvenuto all'epoca legittimamente, in quanto nel processo esisteva anche l'ipotesi, più grave, del reato di strage) il reato per essi tipico e proprio, l'alto tradimento.

Sulla base della sopraindicata situazione processuale – peraltro prevedibile sin dal 1991 in quanto mai l’autorità giudiziaria ordinaria di Roma aveva incriminato taluno per il delitto di strage e quindi era naturale che il problema della “giurisdizione” si sarebbe posto nel momento della archiviazione del reato più grave (o, con un rinvio a giudizio dinanzi al giudice ordinario, a posteriori, in sede di “giudizio”, con una eccezione pregiudiziale di nullità assoluta, radicale e insanabile, che avrebbe fatto crollare irrimediabilmente tutto il processo) un’unica soluzione processuale (in assenza di un’altra proroga di indagini sulla “strage”, resa eventualmente possibile solo con un’apposita legge) parrebbe imporsi (giuridicamente e, sostanzialmente, per salvare il salvabile): una immediata declaratoria da parte del giudice istruttore, in difformità delle richieste della procura di Roma, del difetto della propria giurisdizione con trasmissione degli atti al Procuratore del tribunale militare di Roma ...”.

Immediatamente dopo si chiede di pronunciare sentenza di non doversi procedere contro Santovito Giuseppe per il delitto di strage, perchè estinto per morte del reo. Così motivando: “...si sono espresse numerose considerazioni sulle varie risultanze processuali già acquisite nei confronti del direttore del S.I.S.MI Giuseppe Santovito, deceduto nel 1984.

Certamente denotano responsabilità superiori e direttive rispetto a quelle ipotizzabili per gli attuali imputati del reato di alto tradimento, le varie risultanze processuali e le annotazioni varie che lo riguardano e in particolare la sua stessa annotazione sulla propria agenda (“Sentire i Servizi” con la precisazione, subito a lato: “Notarnicola”) – la quale ha consentito di formulare accuse oggi trasfuse nelle più gravi richieste di rinvio a giudizio -: tutto ciò dovrebbe indicare la “iniziativa” personale del direttore del S.I.S.MI Santovito nel fronteggiare la particolare situazione che si era verificata, nell’operarsi per confutarla dissipando (avvalendosi del personale alle proprie dipendenze) sospetti che emergessero sulla strage e sulla connessione di quest’episodio con quello del MiG libico fatto rinvenire a Castelsilano.

Sempre lui dovrebbe essere – come si è visto – l’autore del progetto Tascio-Notarnicola che avrebbe probabilmente condotto in particolare all’occultamento delle prove sul MiG libico e agli emergenti esiti della autopsia.

Non può trascurarsi il fatto che lui, quale Direttore dell’organismo informativo militare (e, indipendentemente dalle “deviazioni” del S.I.S.MI, di cui si ha notizia in altri processi), era senz’altro il soggetto

più idoneo (e l'autorità), che, per le funzioni svolte (anche in correlazione ai necessari contatti con i Servizi segreti di altri Paesi), avrebbe potuto essere il naturale primo depositario (se non "co-attore") delle inconfessabili verità nascoste dietro la strage di Ustica.

Questi, infine, sulla base degli atti, di certo "sapeva" tutto, da prima a dopo Ustica: perchè forse aveva diretto dal S.I.S.MI le operazioni di Ustica e aveva pilotato le indagini sulle connessioni con la caduta del MiG libico; ma aveva anche, prima, direttamente partecipato (come Intelligence) all'arresto di "Said Salem", e poi alle trattative con le autorità (libiche e italiane) per il suo rilascio; e poi al suo "passaggio" (tramite lo stesso Semerari) per Villa Mafalda, e quindi alla sua liberazione, e, infine a ... ciò che forse aveva comportato la sua restituzione a Moammar Gheddafi ... passando per Ustica."

Infine quella che nell'ordine era la prima richiesta e cioè il riconoscimento della competenza del giudice militare: E questo perchè: "L'articolo 77 del codice penale militare di pace prevede l'ipotesi di reato dell'"alto tradimento", che scatta quando il reato previsto dall'art.289 codice penale viene commesso da militari (in questo caso si applica un aumento di pena di un terzo rispetto a quella prevista dal codice penale).

E', in sostanza questa ("alto tradimento") la definizione che assume il reato previsto dal codice penale ordinario di cui all'articolo 289 ("attentato agli organi costituzionali dello Stato"), laddove il fatto costitutivo del reato stesso non venga compiuto da civili, bensì – come nel caso di specie -, da militari in servizio.

In particolare, le specifiche imputazioni dell'alto tradimento rimontano al gennaio del 1992 in occasione della avvenuta contestazione ai quattro generali – avvenuta con avvisi di garanzia poi seguiti dagli interrogatori – del reato previsto dall'art.289 cod. pen. e 77 cod. pen. pace (ovvero del reato di alto tradimento).

Ma come mai allora, se i generali Bartolucci Lamberto, Ferri Franco, Melillo Corrado e Tascio Zeno, sono stati imputati nel processo per il reato di "alto tradimento", oggi, nei loro confronti, la Procura di Roma parrebbe abbia dimenticato, nella richiesta di rinvio a giudizio, accanto alla menzione del reato di cui all'articolo 289 cod. pen., la indicazione specifica dell'art.77 del codice penale militare di pace (e quindi l'ipotesi di "alto tradimento")? Come se fosse possibile per gli attuali imputati (che sono tutti generali) essere rinviati a giudizio per il reato comune di attentato agli organi costituzionali e non per quella speciale militare, di alto tradimento? O come se la loro oggettiva qualità

di militare possa solo configurare una semplice “aggravante” del reato ordinario di attentato agli organi costituzionali (con semplice aumento di pena) e non già il distinto reato militare di alto tradimento?”.

Su tali richieste esprimeva parere contrario il PM, sostenendo che secondo il combinato disposto dagli artt.264, c.p. m.p., e 45 c.p.p. del ‘30 il delitto di cui al capo A della rubrica, cioè quello previsto dagli artt.289, c.p., e 77 c.p. m.p., resterebbe comunque attratto dalla giurisdizione ordinaria in quanto connesso con i delitti previsti dal codice penale ordinario per i quali è stato chiesto il rinvio a giudizio. E aggiungendo che comunque, nella fattispecie concreta, il delitto ex art.289 contestato agli imputati generali Bartolucci, Ferri, Tascio e Melillo deve definirsi non come reato militare bensì come reato previsto dal codice penale ordinario, trattandosi di disastro che aveva coinvolto un velivolo civile e cagionato vittime civili, ed apparendo le condotte omissive e devianti che integravano tale imputazione, lesive di valori di rango costituzionale propri dell’ordinamento civile e non di quello militare, venendo così meno la stessa ratio della giurisdizione militare.

In primo luogo deve rilevarsi la contraddizione che immediatamente appare nelle motivazioni della parte civile. Da un lato si sostiene che in questo procedimento pervenendo all’archiviazione dell’imputazione di strage verrebbe a cadere il delitto più grave che reggerebbe la giurisdizione ordinaria; dall’altro si ritiene la sussistenza di questo delitto quanto meno a carico del generale Santovito nella sua qualità di Direttore del S.I.S.MI di cui si dovrebbe dichiarare l’estinzione, ma solo perchè il reo è morto.

In effetti gli elementi di fatto che si sono accertati nell’istruzione non comportano assolutamente la caduta di questo delitto, anzi ne mostrano con chiara evidenza la sussistenza, e non si procede, allo stato, oltre, perchè tuttora ignoti i suoi autori. Il reato sussiste e non se ne dichiara l’archiviazione. Sempre si potrà procedere sulla base di quanto dimostrato e con nuovo rito, quando se ne scopriranno gli autori.

Nemmeno si possono accogliere le richieste della parte civile sulla posizione di Santovito. A carico di costui stanno certo molteplici di quelle condotte che sono state rilevate nella memoria, ma non si raggiunge prova di una causalità diretta tra di esse e la strage nè tantomeno una colpevole previsione dell’evento – prescindendo da responsabilità “politiche” e d’altro genere. E in effetti contro questo personaggio non è stata nemmeno esercitata azione penale.

Quanto al difetto di giurisdizione conseguente all’ipotesi di cui sopra, si deve da ultimo osservare che – una volta posto che il delitto di

strage comunque permane e che anzi l'istruttoria ne ha confermato, determinandone i connotati, la sussistenza, pur se ne restano allo stato ignoti gli autori – esso è palesemente connesso, secondo la connessione del 30, condivisa dal c.m. p.c., che vige in questo procedimento – per non essere ricompresa in quelle norme del codice dell'88 che si applicano comunque – ai sensi dell'art.264 c.p. m.p., al delitto ex art.77 c.p. m.p. in relazione a quello ex art.289 c.p.. Ne deriva pertanto la competenza della giurisdizione ordinaria. Ma quand'anche, per ipotesi assurda, dovesse valere quanto sostenuto dalla difesa di parte civile De Lisi, e cioè che “scomparendo” la strage, rimanesse solo l'alto tradimento, reato militare, ciò non corrisponderebbe al vero dal momento che resterebbe comunque la connessione con i restanti delitti ex artt.323, 479, 476 378, 361, 368, 372, 490, 351, 326, delitti comunque comuni, che d'altra parte sono stati contestati a molteplici imputati, di cui non pochi di certo assolutamente non assoggettati – tra gli altri anche gli appartenenti ai Servizi, che non hanno lo status di militare – alla giurisdizione militare.

Ne consegue che sull'inchiesta permane la giurisdizione ordinaria.

* * * * *

Libro 4°
La giurisdizione oltre il termine ex art.242 disposizioni transitorie,
c.p.p.

La norma che disciplina i termini per la definizione istruttoria nel presente procedimento è contenuta nell'art.242, comma 3, delle disposizioni transitorie del codice di rito.

In questo procedimento l'ultimo termine previsto quello per la pronuncia del provvedimento di definizione è stato superato. E non poteva essere altrimenti a meno che non si redigesse un provvedimento di definizione privo di motivazione; sia per la mole degli atti che per il novero delle questioni. Il termine non sarebbe stato sufficiente nemmeno al vaglio dei documenti pervenuti dopo la scadenza di quello ex art.372, c.p.p. previgente.

Una volta superati i termini ex art.242, co. 3, c.p.p., disp. trans., non si determina nè nullità nè decadenza. Tanto meno se si supera quello previsto per il deposito della decisione. Tanto meno in questa fattispecie si determina carenza di giurisdizione. Carenza che si ha soltanto, per comune dottrina e pacifica giurisprudenza, quando v'è esercizio di una potestà non attribuita,

ad alcun potere dello Stato, o esercizio di una potestà attribuita ad autorità diversa da quella giudiziaria, o esercizio di una potestà attribuita a una diversa giurisdizione. E in ipotesi ovviamente non si versa in alcuna di queste fattispecie. Come non si versa in causa di nullità assoluta, per cui vale il principio della tassatività della loro previsione.

La giurisprudenza della Suprema Corte sulla questione, come s'è detto, è costante. "Il legislatore, allo scopo di conservare quanto più possibile l'efficacia delle attività processuali già compiute, ha disciplinato, con le norme (transitorie) contenute nel titolo III del D.L.G. 28 luglio 1989, n. 271, in maniera graduale ed articolata il passaggio dal vecchio al nuovo codice di rito, per i procedimenti non ancora definiti alla data di entrata in vigore dello stesso. In particolare, l'art. 242, 3° comma, disp. trans., occupandosi dei procedimenti in istruttoria formale non ancora conclusi alla data del 31.12.90, fa obbligo al giudice istruttore di depositare, entro cinque giorni, il fascicolo in cancelleria, dandone avviso al pubblico ministero, per le sue requisitorie, a norma dell'art. 369 cod. proc. pen.1930 e di pronunciare quindi sentenza di proscioglimento ovvero ordinanza di rinvio a giudizio entro sessanta giorni dalla scadenza del termine di cui all'art. 372 stesso codice. La ratio della norma è di tutta evidenza. Il legislatore attraverso il pronto deposito degli atti ha voluto innanzi tutto arrestare l'eventuale prosieguo di qualsivoglia attività istruttoria da parte del giudice, per poter giungere poi, in qualsivoglia modo, pur nel rispetto delle forme, ad una sollecita definizione dei procedimenti dinanzi a lui pendenti.

Il mancato rispetto dei termini di cui sopra, tuttavia, non dà luogo a nullità nè a decadenza, non essendo queste espressamente previste. L'art. 244, 2° comma, disp. trans., infatti, così dispone "Quando non sono rispettati i termini indicati nell'art. 242 commi 2, 3 e 4, il pubblico ministero, il giudice istruttore o il pretore comunica al procuratore generale presso la corte di appello che ne informa il Ministro di grazia e giustizia, le ragioni che hanno impedito l'osservanza dei predetti termini e dispone la trasmissione degli atti al pubblico ministero".

Nel caso di specie l'unico termine che non risulta rispettato è solo quello relativo al deposito della decisione. Tale inosservanza, tuttavia, non inficia, sul piano processuale, la decisione adottata poichè nel nostro ordinamento il mancato rispetto dei termini fissati per il deposito delle decisioni, comprese quelle del giudice istruttore, non ha mai prodotto nullità o decadenza, nè ha inciso in alcun modo sul potere-dovere del giudice di pronunciarsi sulla regiudicanda a lui devoluta. Trattasi, invero, di un termine meramente ordinatorio, la cui violazione può dar luogo, semmai, a

responsabilità penale o disciplinare, ma non a carenza di giurisdizione anche perchè il Giudice Istruttore, sia pure come organo residuo, sopravvive ancora nell'ordinamento in virtù dell'art. 242, terzo comma, disp. trans. per i procedimenti espressamente previsti" (v. sentenza Corte Suprema di Cassazione, Caliciuri ed altri, 10.07.95).

Caso che s'attaglia perfettamente al presente.

Ma anche: "E' ben vero che per i procedimenti in istruzione formale che siano ancora in corso alla data del 31.12.1990, il comma terzo dell'art. 242 delle disposizioni transitorie configura come obblighi veri e propri gli adempimenti demandati al giudice istruttore di depositare entro cinque giorni il fascicolo in cancelleria, di darne avviso al pubblico ministero per le requisitorie di cui all'art. 369 c.p.p. 1930 e di pronunciare quindi sentenza di proscioglimento ovvero ordinanza di rinvio a giudizio entro sessanta giorni dalla scadenza del termine previsto dall'art. 372 stesso codice. Ed è altresì vero che, in virtù di codesta disciplina transitoria, imperniata sul punto deposito del fascicolo in cancelleria il legislatore ha voluto arrestare l'eventuale proseguimento di qualsiasi attività da parte del giudice istruttore per poter giungere così ad una rigida definizione dei procedimenti davanti a lui pendenti secondo il vecchio rito ovvero alla loro prosecuzione ad opera del pubblico ministero con l'osservanza delle norme del nuovo rito.

Il mancato funzionamento di un così articolato ed interdipendente meccanismo di termini costituito anche da quelli non espressamente menzionati ma sottesi nel citato art. 242, co. 3°, non è però produttivo nè di nullità nè di decadenze non essendo queste espressamente comminate e non potendo il giudice, a fronte della rigida disciplina dei termini perentori, resa ancora più rigorosa nel passaggio dal vecchio al nuovo rito (cfr. art. 182 c.p.p. 1930 e art. 173 co. 1° c.p.p. 1988) arbitrarsi di mutare in perentori termini che la legge non definisce espressamente tali. Peraltro non può sottacersi che – diversamente da quanto previsto in generale dal nuovo codice (cfr. art. 407 ult. co.), l'art. 244 co. 2° delle citate disposizioni transitorie (v. anche il successivo art. 258), pur prendendo in considerazione l'eventualità dell'inosservanza di detti termini, non l'ha sanzionata a pena di inefficacia o di inutilizzabilità essendosi limitato a stabilire che "quando non sono rispettati i termini indicati nell'art. 242 co. 2°, 3° e 4° il pubblico ministero, il giudice istruttore o il pretore comunica al procuratore generale presso la corte d'appello, che ne informa il Ministro di grazia e Giustizia, le ragioni che hanno impedito l'osservanza dei predetti termini e dispone la trasmissione degli atti al pubblico ministero".

Ne discende che nella specie l'inosservanza da parte del pubblico ministero del termine di 30 giorni previsto per le sue requisitorie dall'art.

369 c.p.p. 1930, e la mancata applicazione da parte del giudice istruttore del disposto dell'art. 369 co. 2° c.p.p. 1930 secondo cui “se il p.m. non presenta le sue requisitorie entro 30 giorni dall'avvenuta comunicazione del deposito, il giudice istruttore procede ugualmente agli adempimenti previsti dall'art. 372”, non abilitano il giudice del dibattimento a dichiarare la nullità delle ordinanze di rinvio a giudizio. Ciò neppure sul presupposto della loro provenienza da giudice sprovvisto della capacità di 'jus dicere' essendo ben fermo principio che la nullità assoluta disciplinata dall'invocato art. 178 lett. “a” c.p.p. 1988 (come dall'art. 185 co. 1 c.p.p. 1930) si riferisce al difetto di capacità generico all'esercizio della funzione giurisdizionale (mancanza dei requisiti occorrenti per la sua appartenenza all'ordine giudiziario) e non già al difetto delle funzioni specifiche per l'esercizio di tali funzioni in un determinato procedimento (conf. Cass. I 5.5.1992 Amenta, CED 190230; per il vecchio codice, idem Cass. III 13 aprile 1985 n. 3465 Baio; Cass. V 23.1.1984 n. 555 Curaba).

In definitiva deve essere confermato il già espresso orientamento di questa Corte Suprema (cfr. Cass. VI 10.7.1995 Caliciuri ed altri) secondo cui l'inosservanza dei termini stabiliti dall'art. 242 co. 2, 3 e 4 non inficia sul piano processuale la decisione adottata sia perchè non è causa di nullità o decadenza, sia perchè non incide sul potere dovere del giudice di pronunciarsi sulla regiudicanda a lui devoluta. Si tratta invero di violazione “che può dar luogo semmai a responsabilità penale o disciplinare ma non a carenza di giurisdizione anche perchè il giudice istruttore, sia pure come organo di regime transitorio sopravvive nell'ordinamento in virtù dell'art. 242 co. 3° disp. trans. per i procedimenti ivi espressamente previsti” (v. sentenza Corte Suprema di Cassazione, PM Crema, 03.10.95).

In effetti la ratio della norma è quella di pôr termine al prosieguo di qualsivoglia attività istruttoria da parte del giudice secondo il codice previgente, per pervenire poi, in qualsivoglia modo, pur nel rispetto delle forme, ad una sollecita definizione del procedimento.

Questa ratio e quindi la norma è stata rispettata. Non sussistono – si può affermare con sufficiente certezza – perciò nè difetti di giurisdizione, nè nullità nè decadenza nè altra sanzione che vizi questo provvedimento.

* * * * *

DISPOSITIVO

P. Q. M.

Visti gli artt. 374, 378 e 74 C.p.p. '30, ed artt. 242, 245 e 256, Disp. Trans. C.p.p. vigente e legislazione successiva;
In parziale difformità dalle richieste del Pubblico Ministero;

DICHIARA

non doversi procedere in ordine al delitto di strage perchè ignoti gli autori del reato.

DISPONE

il rinvio a giudizio dinanzi la Corte di Assise di Roma, competente per materia e territorio, di:

BARTOLUCCI Lamberto, FERRI Franco, MELILLO Corrado, e TASCIO Zeno per rispondere del delitto p. e p. dall'art. 289 C.P. di cui al capo A).

PUGLIESE Francesco per rispondere del delitto p. e p. dall'art. 372 C.P. di cui al capo AI).

ALLORO Umberto per rispondere del delitto p. e p. dall'art. 372 C.P. di cui al capo AM).

MASCI Claudio per rispondere del delitto p. e p. dall'art. 372 C.P. di cui al capo AN).

NOTARNICOLA Pasquale per rispondere del delitto p. e p. dall'art. 372 C.P. di cui al capo AO).

BOMPREZZI Bruno per rispondere del delitto p. e p. dall'art. 372 C.P. di cui al capo AQ).

DICHIARA

non doversi procedere nei confronti di:

CARICO Luciano, BELLUOMINI Claudio, GIOIA Giuseppe in ordine a tutti i reati loro rispettivamente ascritti perché il fatto non sussiste, e nei confronti di DE CRESCENZO Mario e MANDES Aurelio in ordine ai reati loro rispettivamente ascritti per non aver commesso il fatto.

DICHIARA

non doversi procedere nei confronti di MUZZARELLI Gianluca in ordine ai delitti ascrittigli per non aver commesso il fatto e nei confronti di TESSITORE Pietro in ordine al delitto di cui ai capi V), escluso il riferimento al DA-1, e Z) perché il fatto non costituisce reato.

DICHIARA

non doversi procedere nei confronti di:

MASSARI Porfirio in ordine al delitto di cui al capo AG), per morte del reo.

TROMBETTA Antonio in ordine al delitto di cui al capo AL) ai sensi art. 376 C.P.

MELILLO Corrado in ordine ai delitti pp. e pp. dagli artt. 378 e 478 C.P. di cui al capo B) perché estinti per prescrizione ed in ordine al delitto p. e p. dall'art. 323 C.P. rubricato nel medesimo capo poiché il fatto non è più previsto dalla legge come reato.

TASCIO Zeno in ordine al delitto di cui al capo C) poiché il fatto non è più previsto dalla legge come reato ed in ordine ai delitti di cui al capo D) (assorbita la fattispecie p. e p. dall'art. 255 C.P. in quella ex artt. 476 e 490 C.P.) perché estinti per prescrizione.

PISANO Franco, ZAULI Domenico e CAVATORTA Giovanni in ordine ai delitti di cui al capo E) poiché il fatto non è più previsto dalla legge come reato quanto alla fattispecie ex art. 323 C.P. e perché estinti per prescrizione in ordine alle altre, tutte sussunte in quella p. e p. dall'art. 378 C.P..

RUSSO Giorgio in ordine al delitto p. e p. dall'art. 323 C.P. di cui al capo F) poiché il fatto non è più previsto dalla legge come reato ed in ordine al delitto p. e p. dall'art. 479 C.P. contestato nel medesimo capo perché estinto per prescrizione.

ZULIANI Roberto in ordine ai delitti di cui ai capi G), H) ed I), tutti sussunti nella fattispecie p. e p. dagli artt. 81, 361 C.P. perché i fatti non costituiscono reato per difetto di dolo.

SINIGAGLIA Guglielmo in ordine ai delitti p. e p. dall'art. 372 e 367 - così derubricato quello di cui all'art. 368 C.P. di cui al capo L) perché estinti per prescrizione.

BALLINI Adulio, ABATE Pasquale, DI GIOVANNI Mario, GIORDANO Avio, GRUPPUSO Giuseppe, LOI Salvatore, MASSARO Antonio, MUTI Sebastiano, ORLANDO Salvatore, SALME' Fulvio, SARDU Mario, TOZIO Sossio, VITAGGIO Giuseppe, in ordine ai delitti ai capi M), ed N), assorbita la condotta ex art. 378 C.P. in quella p. e p. dall'art. 372 C.P., ed esclusa l'aggravante ex artt. 110 e 112 n. 1 C.P. perché estinti per prescrizione nonché in ordine al delitto loro contestato al capo O) poiché il fatto non sussiste.

ABBATE Gerardo, DI MICCO Antonio, ACAMPORA Tommaso, ALBINI Lucio, SARNATARO Gennaro, ROCCO Gerardo, in ordine ai delitti loro contestati ai capi P) e Q) , assorbita la condotta ex art. 378 C.P. in quella p. e p. dall'art. 372 C.P., ed esclusa l'aggravante ex artt. 110 e 112 n. 1 C.P. perché estinti per prescrizione nonché in ordine al delitto loro contestato al capo R) per non aver commesso il fatto.

DE ANGELIS Vincenzo in ordine ai delitti di cui ai capi AA) ed AB) perché estinti per prescrizione.

FIORITO DE FALCO Nicola in ordine ai delitti ascrittigli di cui ai capi AD) - ritenuto commesso fino al luglio 1980 - e AE) perché estinti per prescrizione, e in ordine al delitto ascrittogli di cui al capo AC) perché estinto per morte del reo.

INZOLIA Vincenzo in ordine al delitto di cui al capo AF) perché estinto per prescrizione.

PICCIONI Adriano in ordine al delitto di cui al capo AI) perché estinto per prescrizione.

MANNUCCI BENINCASA Federigo in ordine ai delitti di cui al capo AP) perché estinti per prescrizione.

DICHIARA

non doversi promuovere l'azione penale nei confronti delle posizioni indiziarie di CARIATI Nicola, COGLIANDRO Demetrio, COLTELLI Claudio, CURCI Salvatore, FERRACUTI Sandro, LIVI Angiolo, LO GIACCO Domenico, LOMBARDO Bartolomeo, MALFA Sebastiano, MARAGLINO Cosimo, PARISI Giorgio, RAIMONDI Salvatore, SANTOLIVIDO Claudio, SANTUCCI Giorgio, TRAMACERE Luigi, ZECCHINI Cesare.

DICHIARA

non doversi promuovere l'azione penale nei confronti di MANNUCCI BENINCASA Federigo, in ordine agli indizi di reato di falso per soppressione; nei confronti di NOTARNICOLA Pasquale e BOMPRESZI Bruno, in ordine agli indizi di reato per favoreggiamento personale.

ORDINA

procedersi a separazione degli atti relativi agli indizi di reato ai sensi dell'art. 368 C.P. a carico di VANNO Alessandro; di quelli relativi agli indizi di reato ai sensi degli artt.372 e 378 C.P. a carico di: SIDOTI Francesco, GIANGRANDE Riccardo, BERARDI Antonio, MELONI Luciano, GIORDO Lorenzo, BLANDINI Carlo, FAZZINO Cesare, GAUDIO Francesco, PETRONI Gisberto, GUIDI Guido, GULLOTTA Giuseppe, ROSSI Gennaro, DI NATALE Salvatore, GOLINI Nicola, CESARO Luigi, PODRINI Carlo, STASIO Fausto, AMALDI Franco, SALVI Vinicio, PATRONI GRIFFI Vito, MONETA Carlo, PONGILUPPI Dante, DE GIUSEPPE Antonio, LAURETANI Antonio, COZZOLINO Donato, MAREGIO Luigi, GON Alessandro, CAPITANI Mario, GIAGNORIO Matteo, PENTERICCI Giorgio, DE PAOLIS Mario, D'AMBROSIO Giuseppe e VALENTINI Francesco, tutti generalizzati come in atti, disponendo la trasmissione di copia degli esami testimoniali dei suddetti, meglio specificati alle pagg. 5429, 5430, 5431 e 5432, e della presente ordinanza-sentenza all'Ufficio del PM, per la prosecuzione delle indagini, secondo le norme del vigente codice di rito.

Roma, lì 31 agosto 1999

IL GIUDICE ISTRUTTORE
Dott. Rosario PRIORE

CAPO 6°
I restanti argomenti.

Capitolo I
La documentazione acquisita presso la Segreteria Speciale della
Presidenza dei Consigli dei Ministri.

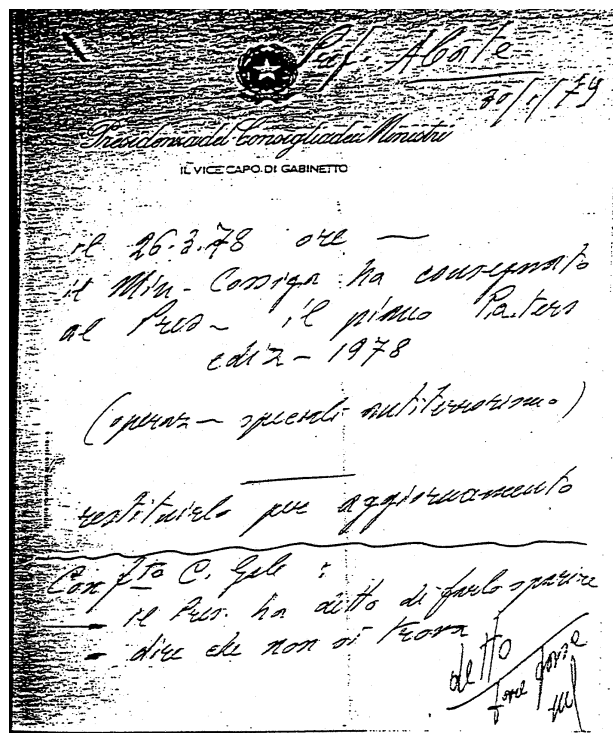
- Premessa.

Con missiva datata 8 marzo 97 s'è chiesta alla Presidenza del Consiglio dei Ministri di prender visione del carteggio custodito presso quella Segreteria Speciale afferente l'inchiesta ed altre vicende comunque collegate. All'uopo veniva delegato per la consultazione degli atti ufficiale di PG della DCP, all'esito della quale inoltrava a quest'Ufficio rapporto con la segnalazione della documentazione ritenuta d'interesse. Ulteriore ricerca veniva espletata presso l'ufficio del Consigliere diplomatico di quella Presidenza, all'esito della quale venivano segnalati ulteriori documenti d'interesse (v. rapporti DCP datati 21 e 24.05.97).

Tanto premesso con missiva del 24 e 30 maggio 97 veniva rivolta alla Presidenza del Consiglio dei Ministri richiesta di trasmissione in copia della documentazione segnalata, che veniva trasmessa dal Presidente del Consiglio dei Ministri, Romano Prodi, con più invii.

1. Il Piano "Paters"

Di notevole interesse un biglietto rinvenuto all'interno di una cartella all'oggetto "Lotta contro il terrorismo - Piano Paters (Ministero dell'Interno)", che si riproduce qui di seguito:



La chiosa dell'estensore dell'appunto - come si può ben vedere - è inquietante e ha suscitato non poche perplessità, tenuto conto che l'allora

Ministro dell'Interno Francesco Cossiga sottoponeva il piano "Paters" al Presidente del Consiglio, Giulio Andreotti, in pieno sequestro Moro e precisamente a dieci giorni dalla strage di via Fani. Per tale motivo il documento è stato trasmesso alla locale Procura della Repubblica ed alla Commissione Stragi. La Procura apriva procedimento penale nei confronti del senatore Giulio Andreotti per soppressione di atti in concorso con i prefetti Abate e Milazzo. Il relativo fascicolo è stato inviato al Tribunale dei Ministri che ha, a sua volta, avanzato richiesta al Senato della Repubblica di autorizzazione a procedere nei confronti del parlamentare.

Questo ramo del Parlamento nella seduta del 21 aprile u.s. ha deliberato di negare l'autorizzazione a procedere nei confronti del Presidente Andreotti e del suo collaboratore Nicola D'Amato, ritenendo che i medesimi avessero "agito per il perseguimento di un preminente interesse pubblico nell'esercizio della funzione di Governo".

Di conseguenza quel Tribunale dei Ministri disponeva, il successivo 17 giugno archiviazione a norma dell'art.4 co.1, L.05.06.89, n.219, del procedimento per difetto della condizione di procedibilità.

2. La missiva del Sindaco di Palermo, Insalaco, al Presidente del Consiglio Bettino Craxi.

Veniva inoltre trasmesso carteggio concernente la richiesta avanzata dalla Procura della Repubblica di Palermo di una missiva che l'allora sindaco di Palermo, Giuseppe Insalaco, aveva inviato in data 3 maggio 84 al Presidente del Consiglio dei Ministri Bettino Craxi, avente ad oggetto "sciagura aerea di Ustica", di cui aveva fatto cenno il settimanale "L'Espresso" nel numero del 29 luglio 90, nel contesto di un articolo concernente la vicenda di Ustica. La Presidenza del Consiglio dei Ministri con missiva del 27 dicembre 90 comunicava a quella Procura che le ricerche esperite avevano avuto esito negativo. Ignote, pertanto, sono rimaste le motivazioni sull'invio della missiva a Craxi da parte di Insalaco.

3. Il carteggio su Mike Ledeen.

Veniva anche trasmesso un carteggio concernente Mike Ledeen, relativo alla richiesta di pagamento di onorario per 30.000 dollari da lui avanzata al nostro Governo. L'onorario richiesto risale ad un incarico

ricevuto nel 1978 dall'allora Ministro dell'Interno prima che questi lasciasse il dicastero, pertanto prima o durante il sequestro dell'onorevole Aldo Moro. L'incarico era relativo ad uno studio sul "terrorismo".

Sul punto non possono non richiamarsi le affermazioni del prefetto D'Amato rese alla Commissione P2, in cui riferendosi a Ledeen precisa che "era stato addirittura collaboratore dei Servizi italiani, perché aveva tenuto, insieme a due ex elementi della CIA, dei corsi dopo il caso Moro" (v. audizione Federico Umberto D'Amato, Commissione P2, 29.10.82).

Ledeen al fine di ricevere il compenso scrive in data 25 luglio 80 su carta intestata "The Center for Strategic and International Studies" al Presidente del Consiglio Giulio Andreotti: " Vorrei ringraziarla per la Sua gentilezza con me, e spero di poter incontrarLa di nuovo quest'autunno, quando verrò a Roma. Mi è arrivata una comunicazione dal Ministro Rognoni dicendo che il progetto concordato a Washington durante il vertice della NATO è stato annullato. Capisco benissimo che un nuovo ministro vorrebbe fare i suoi progetti in piena libertà, e la decisione è completamente comprensibile. Ma io purtroppo avevo preso degli impegni, e sulla base dell'incarico dato a me a Washington, io ho garantito lavoro a tre esperti americani, uno dei quali si è dovuto dimettere dal Governo americano per poter lavorare con me. Tutti questi signori hanno dovuto rifiutare altri progetti, e spero, Signor Presidente, che Lei sarà d'accordo con me che c'è un debito nei riguardi di questi colleghi. Secondo la prassi locale, essi dovrebbero avere circa \$30,000 per il lavoro e il tempo perso. Vorrei sottolineare, Signor Presidente, che io non voglio assolutamente niente per me stesso, e sono fiero della stima da Lei mostrata quando mi ha dato un incarico così importante. Spero che in un prossimo futuro mi sarà possibile essere utile al Governo italiano. E se il Governo non è d'accordo sulla questione del debito verso questi miei colleghi, in qualche modo troverò i soldi per rimborsarli. Spero che Lei troverà la possibilità di passare un'estate tranquilla, e che le vacanze Le offriranno un po' di quella pace che Lei merita dopo tanti mesi di crisi e di tensione. Con la più grande stima per il lavoro da Lei compiuto, per l'Italia e per l'amicizia tra i nostri Paesi, rimango".

Come si vede il Ministro Rognoni, che nel frattempo aveva sostituito il dimissionario Cossiga, non aveva ritenuto di dar seguito ai progetti intercorsi tra Ledeen e il suo predecessore. Ciononostante il Presidente Andreotti stimò di dover risolvere la vicenda senza però ricorrere ai fondi riservati. In tal senso diede disposizioni di contattare il Capo della Polizia Coronas al fine di verificare la possibilità che quel Dicastero prendesse a suo carico la metà del costo dell'operazione. In un appunto del Capo di

Gabinetto del P.C.M. datato 04.01.79 la vicenda è così riepilogata: “Il Ministro Cossiga - qualche tempo prima di lasciare l’incarico di Ministro dell’Interno - ebbe ad incontrarsi con il Sig. Ledeen, il quale gli prospettò l’idea di uno studio sul “terrorismo”. Il Ministro Cossiga si dichiarò convinto della bontà dell’idea, lasciando intendere che la ricerca sarebbe stata opportunamente compensata, a ristoro delle spese sostenute. Sta di fatto che - di seguito all’uscita del Ministro Cossiga dal Governo - la cosa rimase sospesa. Riprospettata al Ministro Rognoni, questi - data l’indeterminatezza dei precedenti rapporti - non ritenne di dar seguito (è attendibile l’opinione che, a parte l’indeterminatezza della situazione precedente, la perplessità è derivata dal fatto che - a quanto riferito - il Sig. Ledeen è persona vicina agli ambienti di Kissinger e quindi in posizione di contrapposizione alla attuale Amministrazione USA). I cauti approcci fatti per trovare una soluzione agli aspetti amministrativi - così come prospettava nella sua lettera dal Sig. Ledeen - non hanno portato a risultati pratici, per intuibili motivi (l’eccezione è stata quella della mancanza di fondi; risposta questa avuta sia dall’Interno sia dalla Difesa)”.

Il carteggio si conclude con una nota del Segretario Generale del Cesis, Walter Pelosi, datata 14 gennaio 79 del seguente contenuto “Caro Vincenzo (Vincenzo Milazzo Capo di Gabinetto della Presidenza del Consiglio; nde), ho preceduto per la questione Ledeen nel senso concordato e ti sarò grato se vorrai assicurare al riguardo l’Onorevole Presidente del Consiglio”. (v. atti trasmessi dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri con missiva del 3 giugno 97). È facile intuire dal tenore della missiva che il Presidente Andreotti si sia infine rivolto al Cesis, così attingendo ai suoi fondi riservati, per compensare il Ledeen.

4. Il carteggio del Gabinetto Forlani.

Altro carteggio custodito all’interno di una faldone all’oggetto “Governo Forlani - Capo di Gabinetto Consigliere Semprini - Carteggio Riservato avuto dal Sig. Capo di Gab. tramite il Presidente Amato” concerne il maresciallo della Guardia di Finanza Mario Zorzi. Questi in un missiva datata 12.02.80 diretta al Presidente del Consiglio dei Ministri si rammaricava dal fatto di essere stato allontanato dal S.I.S.DE - vi aveva prestato servizio dal 12 maggio 79 al 5 gennaio 80 - e di essere stato trasferito - al rientro nella Forza Armata di appartenenza, inopinatamente e ingiustamente fuori dalla sua sede di residenza che era la città di Bolzano.

Causa questa che lo costringeva alle dimissioni. Nella missiva il maresciallo Zorzi faceva risalire il motivo del proprio allontanamento dal S.I.S.DE alle informazioni negative che aveva fornito sul conto di un ufficiale della Guardia di Finanza, nipote del Comandante dell'Arma dei carabinieri, generale Corsini, che aspirava ad entrare al S.I.S.DE. Il sottufficiale conclude che qualora non avesse avuto soddisfazione non avrebbe esitato a denunciare certi fatti di sua conoscenza che riguardavano la questione altoatesina e le frodi petrolifere (v. missiva a firma Zorzi in data 12.02.80). La vicenda veniva ricostruita dal Cesis in un appunto per il Presidente del Consiglio classificato "Segreto", datato 15 aprile 81, privo di alcuna decisione da parte dell'Autorità di Governo.

5. La conferma di opposizione del "segreto di Stato" sulle triangolazioni di armi.

In ultimo con missiva del 27 gennaio 98, pertanto a istruttoria finita, il Presidente del Consiglio Romano Prodi, trasmetteva gli ultimi documenti richiesti salvo alcuni atti inseriti nei fascicoli ad oggetto "Società Tirrena - Segreto militare - Segreto di Stato" e "Richieste esibizione documentazione esportazione armi a Israele del GI di Venezia" concernenti triangolazioni sulla vendita di armi a Paesi esteri. La mancata trasmissione di questi documenti veniva giustificata dal fatto che il Cesis ed il S.I.S.MI avevano ritenuto tuttora vigente ed attuale il segreto di Stato sui documenti atteso il preminente interesse dello Stato alla salvaguardia ed al mantenimento delle relazioni internazionali.

* * * * *

Capitolo II

La figura di Federico Umberto D'Amato

1. I rapporti con gli Anglo-americani a partire dal 43. La rete di Angleton.

Indipendentemente da ogni valutazione di carattere giuridico che non rientra nella competenza di questa inchiesta e tanto più di ordine morale, ci si deve soffermare sulla statura del prefetto D'Amato, che più volte è emerso nell'inchiesta, e sul peso del suo potere. È lui stesso che redige una

sintesi della propria carriera dinnanzi alla Commissione parlamentare d'inchiesta sulla loggia massonica P2.

Agli inizi nel 43-44 nel periodo tra Repubblica Sociale e arrivo degli Anglo-americani a Roma fu ufficiale di collegamento, tra la polizia italiana e l'OSS il Servizio americano al tempo della 2^a guerra mondiale dal quale nel breve volgere di anni sarebbe nata la Central Intelligence Agency. In quel periodo ottenne dei risultati a tal punto lusinghieri che fu insignito delle più alte decorazioni statunitensi tra cui la medaglia della Libertà. Le sue operazioni ebbero ad oggetto precipuamente personaggi dell'intelligence nazista e fascista che avevano come luogo di incontro l'hotel Excelsior, nei mesi prima del passaggio del fronte. Al 5 giugno 44 egli riversò parte del suo patrimonio all'OSS di James Angleton e Raymond Rocca.

La rete di Angleton si basava sul Servizio della Marina e su D'Amato, il primo che si era per tempo volto contro i tedeschi, il secondo di natura antitedesca. Questi conosceva i luoghi ove alcuni vertici dell'OVRA risiedevano nel territorio della Repubblica Sociale; tra gli altri l'ultimo capo del Servizio creato dal fascismo; Ciro Verdiani già a Zagabria; Vincenzo Di Stefano; rispettivamente a Venezia e Bologna. Dopo lo sfondamento della linea gotica nel marzo 45 essi furono portati in uniforme americana da D'Amato a Firenze; furono, nonostante il parere di Angleton, che li vedeva come archivi dell'intelligence tedesca e sovietica nell'Italia del ventennio fascista arrestati, ma condannati a pene minime; a tal punto che nell'ambito di pochi mesi furono reintegrati nell'amministrazione di Pubblica Sicurezza, Verdiani fu nominato addirittura ai primi del 46 questore di Roma sotto la protezione dell'allora Ministro dell'Interno Giuseppe Romiti, socialista.

Proprio con l'autorizzazione di questo Ministro – D'Amato ha sempre sostenuto di non aver mai posto in essere attività senza l'autorizzazione del Governo – egli continuò le relazioni con Angleton. Come per esempio nella operazione di controllo e sovvenzione di due collaboratori del Ministero degli Esteri di Vichy, che portati a Roma attraverso un sacerdote francese e un diplomatico giapponese presso la S. Sede, continuarono a lavorare per la rete, che il Giappone, nonostante la resa, mantenne in piedi in Europa.

L'intelligence della Marina fu la prima a porsi sin dai primi del 46 il problema non solo di evitare perdite territoriali, ma di restaurare il potere dell'Italia post-bellica in aree già di sua influenza, ovviamente con l'aiuto degli Stati Uniti. Che furono convinti ad incoraggiare le relazioni del Governo italiano con gli esuli albanesi, in particolare con l'organizzazione pro-italiana Bally Kombetar, in un progetto di rovesciamento del regime di Enver Oxha. Quella intelligence aiutò Angleton e la sua Agenzia anche in operazioni di infiltrazione nel Servizio jugoslavo OZNA. L'ufficio codice e

cifre della Marina sempre in quei primi del 46 forniscono ad Angleton materiali di decifra che ausiliarono i codebreakers di Washington. Di tutte queste operazioni, per i suoi legami con Angleton, D'Amato era a conoscenza e di certo le favorì per effetto delle preoccupazioni da lui condivise sulla tensione alla frontiera orientale con la Jugoslavia di Tito. Frontiera, sulla quale al tempo, nella prima metà del 46, quando il Paese era percorso dalle fortissime conflittualità che precedettero ed accompagnarono il referendum istituzionale, erano schierate ben undici divisioni titine fronteggiate da due sole divisioni inglesi; divisioni titine spalleggiate nelle Venezie da agguerrite quinte colonne. Al qual proposito si deve ricordare il colonnello AM Vittorio Santini che fornì alla stazione statunitense fotografie aeree della Venezia Giulia. Come Junio Valerio Borghese, che fu avvicinato dalla struttura di Angleton e probabilmente le prestò assistenza in funzione antititina.

2. Gli “importanti incarichi” per Romita e il referendum istituzionale.

D'Amato, lo ricorda lui stesso alla Commissione e in quel suo richiamo senza specificazioni si possono cogliere venature di monito, svolse in quel periodo precedente il referendum, stando al Commissariato di Castro Pretorio, “importanti incarichi” per il Ministro Romita. E proprio al riguardo del referendum istituzionale voci per anni hanno tenuto il campo. Su asseriti brogli, su interruzioni nella comunicazione dei dati in arrivo, su manipolazioni come la stampa presso il Poligrafico dello Stato di un numero eccessivamente superiore alla bisogna di schede, o accorgimenti manovrati del Ministero dell'Interno come le cifre delle regioni a maggioranza socialcomunista gettate sulla bilancia all'ultimo momento, cioè “il milione di voti nel cassetto” di cui parlava Romita; numeri non controllabili pervenuti da regioni monarchiche guadagnate nell'ambito di tempo brevissimo alla causa repubblicana; uso tempestivo di quattro milioni di schede già segnate e scaricate al Viminale in sacchi dell'immondizia.

Voci, solo voci a carico di quella levatrice del parto istituzionale che fu l'Amministrazione dell'Interno, che non hanno mai avuto sostegni di prova e che colpivano principalmente Romita e secondo alcuni quel suo braccio che all'epoca aveva ricevuto importanti incarichi cioè D'Amato. Ma anche su costui solo voci e nessun indizio o prova. E per il quale si deve pur sempre dire, indipendentemente dalla sua correttezza o da brogli, che egli probabilmente collaborò nelle operazioni di sgravio della nuova forma

istituzionale dello Stato, e certamente ne conosceva scena e retroscena. E tali cognizioni non potevano non determinare il potere e la carriera, che lo portarono alla gestione, oltre che di brillanti operazioni come l'arresto delle cellule OAS in Italia, di tutte le infiltrazioni e le fonti nei terrorismi, negli estremismi, nei partiti di opposizione, quali si stanno rivelando nelle acquisizioni degli ultimi tempi negli archivi del Ministero degli Interni.

3. I verbali del Consiglio dei Ministri dell'8, 10, 12 e 13 giugno 46.

Di sommo rilievo in questa problematica anche i verbali del Consiglio dei Ministri all'epoca, di recentissima pubblicazione. Il referendum tenne luogo sotto il 1° Governo De Gasperi (10 dicembre 45 - 13 luglio 46). Dei suoi risultati si cominciò a discutere dal primo Consiglio immediatamente successivo all'interpello popolare del 2 giugno, l'8 di questo stesso mese. In effetti quel Consiglio ebbe ad oggetto oltre lo statuto della Sicilia e l'ammnistia e indulto per reati comuni, politici e militari e questioni minori, le contestazioni sui dati del referendum, la nuova istituzione dei decreti e delle sentenze, l'emblema e il sigillo dello Stato e il giorno festivo per la celebrazione del referendum stesso.

Il verbale parla chiaro e merita di essere riportato nelle parti concernenti il referendum.

“Nenni — Fa notare quanto sia inopportuno il passo fatto da Cattani in merito al calcolo dei voti pel referendum istituzionale.

Cattani — Prega il Presidente di riferire sul passo prima che Nenni faccia degli apprezzamenti. Rileva che non è lecito a nessuno fare apprezzamenti senza conoscere i termini della richiesta, mettendo così in dubbio la sua buona fede.

Nenni — Si limita a deplorare.

De Gasperi — Non si deve qui scivolare sul piano di una polemica ma è necessario attendere il responso della Corte di Cassazione. Gli argomenti discussi oggi in Consiglio non devono essere divulgati. Quanto al passo di Cattani, fa presente che questi gli portò un telegramma di alcuni professori di Padova in cui si rilevava che il computo dei voti doveva esser fatto in base al numero degli elettori votanti. In effetti un giornale ha accennato ad una differenza di un milione tra i votanti per la Costituente e quelli pel referendum. Era, perciò, logico temere che ci fosse uno scarto che rendesse incerto l'esito. Cattani si limitò a prospettare tale rilievo, mentre Cassandro svolse a fondo gli argomenti in favore della tesi sopra cennata. Egli

raccomandò la massima riservatezza, che fu osservata da Cattani ma non da Cassandro il quale fece al riguardo delle dichiarazioni ai giornalisti.

Interpellato Romita. Egli chiarì le cifre e si potè così osservare che i dati pubblicati dal giornale non erano esatti. Comunque occorre rimettersi alla decisione della Magistratura.

Non si può fare perciò alcun appunto al nostro collega. L'importante è che noi dobbiamo accettare la decisione della Corte di Cassazione.

Cattani — Fa noto che Cassandro nel recargli il telegramma gli fece presente che era necessario parlarne al Presidente. Egli si recò da De Gasperi perché fosse chiarito che era opportuno comunicare tutte le cifre relative al referendum. Esclude qualunque mala fede nei giornalisti del Risorgimento Liberale. Insistè perché fosse reso noto il numero dei voti nulli. Propose che il Presidente facesse in proposito un'apposita dichiarazione, ma De Gasperi non aderì. Rivendica la lealtà del suo partito e della sua persona che ha svolto una campagna di concordia e di accettazione del risultato del referendum. Deplora gli atteggiamenti di taluni giornali di destra e di sinistra nonché della radio e anche del Governo che ha dato la sensazione di voler nascondere le cifre. Invece occorre rendere pubblica la cifra complessiva dei votanti. Prega i colleghi dei vari partiti di far smettere questa campagna pericolosa nell'attuale momento.

De Gasperi — Ci si è limitati a correggere talune cifre.

Cattani — Il contegno del Presidente è stato perfetto. Ma bisogna che si comunichi chiaramente il risultato.

Nenni — Prende atto di quanto è stato dichiarato da Cattani. Si poteva fare un passo personale presso De Gasperi. La differenza delle cifre poteva dar luogo ad apprezzamenti contrastanti, ma il passo suscitò nel Paese una emozione che si poteva evitare.

Lombardi — Rileva che il passo di Cattani, di cui non mette in causa la buona fede, ha suscitato una polemica di carattere politico. Contesta che un articolo dell'“Italia libera” sia sobillatore: egli vi apporrebbe la firma. Chiede sia accelerata la proclamazione.

Togliatti — Muove un rimprovero cordiale a Cattani di non aver compreso la situazione politica che è tesa. Si è vinta una battaglia e si deve conquistare l'altra parte restia ad accettare i risultati del referendum. Occorre un senso maggiore di responsabilità nell'interesse di tutti.

Romita — Non entra nel merito: rileva soltanto le conseguenze. Ha chiamato Selvaggi ed ha fatto opera di pianificazione. Intervenne poi il passo di Cattani ed allora a Napoli, Bari e dovunque si determinò l'opinione che il Ministero degli Interni avesse manipolato i dati. Egli partecipò le cifre che venivano comunicate.

Nenni — Protesta contro la legge che è sbagliata giacché non consente, anche a distanza di una settimana dalla votazione, di poter far comunicare i dati relativi al risultato delle elezioni. Questo è uno scandalo di cui, però, non fa carico a Romita.

Romita — Spiega la causa del ritardo: lentezza dei Magistrati. Mancano ancora 22 su 31 circoscrizioni. La vera garanzia è che i verbali sono in mano della Magistratura, non del Governo. I sacchi andavano dalle Corti d'Appello alla Cassazione.

Cattani — Richiama l'origine della controversia: il rilievo fatto dai giuristi e il modo con cui il Ministero dell'Interno ha dato le notizie. Di qui l'iniziativa del Segretario del Partito Liberale che egli fa sua, che risponde a un sentimento di responsabilità, di ottenere che si facessero note le cifre. Le dichiarazioni che il Segretario ha fatto erano limitatissime: egli non disse nulla. Polemizza coi giornali irresponsabili.

De Gasperi — Invita alla calma. Richiama quanto era stato stabilito sulla procedura e nelle istruzioni date.”

Da queste righe emergono già e con evidenza le spaccature, i guasti, i veleni che affliggeranno per quasi mezzo secolo la vita della prima Repubblica. Nascono quei mali che perdurano tutt'oggi, primo tra gli altri la lentezza della Magistratura che è indicata come causa prima se non unica per il ritardo nella proclamazione - a una settimana di distanza dalla votazione - dei risultati delle elezioni. Spuntano i sacchi, i sacchi dei verbali che vanno, di certo provenienti dagli uffici elettorali, alle Corti d'Appello, e di qui alla Corte di Cassazione. Appare con chiarezza l'origine della polemica - fatti tutti sui quali il Presidente del Consiglio richiama all'obbligo di non divulgazione - e cioè un telegramma di alcuni professori di Padova in cui si rilevava che il computo dei voti doveva essere fatto in base al numero degli elettori votanti, ed un giornale aveva accennato ad una differenza di un milione tra i votanti per la Costituente e quelli per il referendum. E quindi il fatto che ancora quell'8 di giugno non si conoscesse ancora né la cifra complessiva dei votanti né il risultato delle elezioni.

Di rilievo anche il verbale del successivo Consiglio, quello del 10 giugno, che ebbe due sedute, una serale alle 20.00, l'altra notturna alle 00.45. Il Presidente, sempre De Gasperi, comunica il testo della dichiarazione della Corte di Cassazione - riunitasi alle 18,00 precedenti nella sala della Lupa nel palazzo del Parlamento per la proclamazione dei risultati del referendum - già letto al Re. Da non dimenticare il passo dell'ultimo capoverso della proclamazione: “la Corte... emetterà in altra adunanza il giudizio definitivo sulle contestazioni, le proteste e i reclami presentati agli uffici delle singole sezioni o agli uffici centrali circoscrizionali o alla stessa

Corte concernenti lo svolgimento delle operazioni relative al “referendum”; integrerà i risultati con i dati delle sezioni ancora mancanti; ed indicherà il numero complessivo degli elettori votanti e quello dei voti nulli”. Sui punti di maggiore interesse così il verbale:

Bracci — La dichiarazione della Corte di Cassazione va intesa nel senso che la Corte è persuasa che le cifre date non possano essere spostate. Quindi siamo liberi di decidere. La legge, poi, dispone che “proclamati i risultati del Referendum, i poteri passano al Presidente del Consiglio”. E tale condizione si è verificata.

Cevolotto — I risultati proclamati dalla Corte sono realmente incompleti, ma in realtà l'avvenuta proclamazione dei risultati è il verificarsi della condizione per il passaggio dei poteri. Sarà però prudente non parlare per ora di repubblica.

Brosio — C'è stata una proclamazione, sia pur ambigua che deve farci ritenere superata in diritto o in fatto la pregiudiziale relativa al numero dei votanti.

Se questo non riteniamo, occorre chiamare qui il Presidente della Corte di Cassazione perché si spieghi oppure bisogna invitare la Corte a riunirsi subito e pronunciarsi.

Cianca — La Corte di Cassazione ha agito in base all'art.17 e noi dobbiamo trarne tutte le conseguenze.

Gullo — Nella dichiarazione della Corte di Cassazione è detto: “visto l'art. 17”, quindi è chiaro che noi dobbiamo decidere.

Molè — Dobbiamo regolarci in base all'art.2 della legge.

De Gasperi — Ma è appunto sull'interpretazione dell'art.2 che è sorta una contestazione. Io personalmente credo che la proclamazione sia avvenuta e che sia produttiva degli effetti previsti dalla legge. Potremmo, intanto, emanare il decreto, senza la parte che riguarda il sigillo dello Stato. Di ciò potremo decidere dopo il 18.

Corbino — Dal verbale della Corte di Cassazione risulta la mancanza del dato relativo ai votanti. È da presumere che la Corte nel fare la proclamazione ha ritenuto che i risultati non potranno essere mutati. In sede politica noi dobbiamo tener conto della maggioranza, di 11 milioni di votanti che hanno diritto a veder rispettate le forme.

Togliatti — Tutta questa discussione giuridica non interessa. Qui si tratta di una trasformazione dello Stato che avviene o per fatti rivoluzionari o per fatti legali. Essa è avvenuta per fatto legale e urge ridurre il periodo d'incertezza. In questa situazione dobbiamo aver coraggio e dar subito la sensazione del definitivo.

Scelba — Noi nella nostra coscienza morale siamo sicuri della decisione popolare, quindi dobbiamo decidere senza preoccuparci del verbale della Corte di Cassazione che è del tutto regolare secondo la legge.

Bracci — Aderisce perfettamente alla tesi di Togliatti. Si rifiuta di risolvere la questione come giurista; vuole, invece, che sia risolta in sede politica.

Il problema è di saper che cosa fa il Re.

Gasparotto — Il dispositivo della Corte di Cassazione è nella prima parte, la seconda è soltanto sussidiaria.

Scoccimarro — Noi abbiamo il dovere di trarre le conseguenze della “proclamazione” di oggi. È da aggiungere che almeno in via provvisoria occorrerebbe prendere provvedimenti contro gli agitatori dell’Italia Nuova.

Cevolotto — Non è d’accordo con Scelba sui criteri di interpretazione della legge. Fermo resta che la Corte sapeva le conseguenze della sua proclamazione. È d’accordo con Scoccimarro per le misure da prendere contro l’Italia Nuova. Se si arrestasse Selvaggi si farebbe cosa giustissima.

Gronchi — Non crede che le pubblicazioni dell’Italia Nuova debbano rimanere senza smentita e senza relative sanzioni.

Noi dovremmo però conoscere l’atteggiamento del Sovrano e propone perciò di fargli avere una dichiarazione del Consiglio dopo la quale questo dovrebbe nuovamente riunirsi e decidere.

Nenni — Se stasera il Consiglio dei Ministri commettesse un atto di debolezza e non traesse le conseguenze dovute dalla proclamazione avvenuta, getterebbe il paese nell’anarchia.

I miei collaboratori della Costituente dicono che la Corte di Cassazione ha fatto quel che doveva.

Io non posso accettare che le nostre decisioni debbano dipendere da quel che farà il Re.

Romita — Se noi oggi esitiamo, che cosa faranno domani esercito, funzionari e polizia che si sono già schierati per la repubblica e che saranno di nuovo turbati?

Brosio — Noi abbiamo scelto la forma legale e non possiamo abbandonarla non solo per scrupoli giuridici, ma anche per ragioni politiche. Occorre dunque una ragione giuridica e a me pare che questa consista nel presumere che la corte l’abbia superata implicitamente in fatto o in diritto.

De Gasperi — Propone, se si è d’accordo, di inviare un Ministro dal Re a notificargli che il Consiglio ritiene che la proclamazione oggi avvenuta sia produttiva dell’effetto di decadenza della monarchia.

Cattani — Un passo presso il Re non può essere fatto che dal Presidente, ma egli non può parlare di unanimità del Consiglio, tutt’al più di maggioranza. Io personalmente ritengo che la proclamazione della Corte sia un atto

imperfetto (quali che siano i motivi di tale imperfezione) e come tale non può produrre per ora gli effetti previsti dalla legge. Quindi giuridicamente dissenso da molti Ministri presenti. Politicamente se deve tenersi conto della maggioranza nervosa, deve tenersi conto anche della minoranza pur essa nervosa. Sarà saggezza politica non precipitare i tempi e non dare motivi alla minoranza di ritenersi tradita nei suoi diritti. Il passo presso il Re può avere solo lo scopo di concordare una formula che salvi le pretese di ogni parte e salvare così la pace del paese.

De Gasperi — Decide di recarsi dal Re e sospende la seduta.

La seduta viene ripresa alle 0,45

De Gasperi — Due testimonianze che modificano la situazione sono quelle di Ruini e di Stone: Ruini ha espresso il parere che la decisione della Cassazione nulla ha mutato della situazione giuridica del Re. Stone si è presentato al Re per conto suo e gli ha detto anche a nome di Morgan che la questione è aperta e la decisione della Cassazione non è sufficientemente decisiva. Il Re ha riferito di aver dichiarato a Stone di essere disposto ad allontanarsi, ma che, essendo la decisione provvisoria, delegherebbe al Presidente del Consiglio i poteri fino alla decisione definitiva. Con ciò terrebbe conto dello spirito della legge e delle esigenze democratiche. Accenna poi a quanto Stone ha dichiarato sulla eventuale provvisorietà della proclamazione della Corte di Cassazione.

Su tale punto si svolse la discussione col Re al quale fece presente che non si poteva prescindere dal risultato del referendum. Inoltre facendo propria la tesi di Bracci prospettò al Re una formula che dà riconoscimento alle funzioni di Capo dello Stato. Il Re insistè sul criterio di delegare i suoi poteri in modo da ottenere la obbedienza delle forze militari al capo provvisorio. La casa reale sentì i pareri di Ruini, Scialoia e Visconti Venosta. Egli, perciò, fece presente che vi era già un pronunciato della Cassazione che era invitata a svolgere i suoi lavori con calma ed accurata elaborazione dei dati. Il Re dichiarò che si sarebbe ritirato ed assicurò che avrebbe mantenuto la sua parola e la sua lealtà. Egli, perciò, si riservò di riferire al Consiglio.

Bracci — La situazione è difficile. La formula da lui suggerita è sostanzialmente questa: che il Sovrano, di fronte ai risultati provvisori della Cassazione, cedeva i poteri al Presidente del Consiglio in base alla legge del marzo.

De Gasperi — In sostanza il Re è pronto a dare atto con lettera che non sconfessa il referendum, che cede i poteri e si ritira. Così esercito e marina obbediranno senza difficoltà.

Bisogna, quindi, decidere per domattina. Si può sentire il parere del Consiglio di Stato.

Chiede se sia accettabile la soluzione che il Presidente del Consiglio eserciti per 4 o 5 giorni i poteri quale rappresentante della Corona, il che non intaccherebbe i risultati del referendum.

Nenni — Propone che il Consiglio dei Ministri riconosca con propria decisione l'applicabilità dell'art.2 e contemporaneamente aderisca alla delega dei poteri da parte del Re.

Togliatti — Approva il criterio.

Molè — Chiede quale sia l'atteggiamento degli Alleati.

De Gasperi — L'intervento alleato non è sostanziale: ritiene che si tratti solo di passi personali di Stone.

Sulla proposta di Nenni rileva che sia più opportuno avere la lettera del Re prima di adottare una decisione del Consiglio. Rileva che il Re ha accennato che la delega dei poteri andrebbe fatta con la formula della luogotenenza. A suo parere, questa è difficoltà superabile.

Lombardi — Chiede se la Corona si propone di raggiungere altri scopi. Prevede che per domani, giornata festiva, ci saranno manifestazioni repubblicane.

Cianca — Dalla relazione di De Gasperi si delinea una manovra di un monarca che non è più re. Si devono considerare tutti i rischi. Oggi il Consiglio ha preso atto che i risultati del referendum sono stati favorevoli alla repubblica e perciò, da questo dato di fatto, dobbiamo trarre le conseguenze.

Togliatti — Possiamo rinunciare a una cosa: di prendere quelle misure che avevamo già stabilito come effetto dell'esito del referendum. Ma non possiamo accettare una investitura da parte del Re. Sapevamo che le contestazioni venivano risolte in un secondo tempo e questo era stabilito allo scopo di evitare un colpo da qualunque parte. Abbiamo già un ricorso respinto, quello di Selvaggi. Noi ci atteniamo alla legge. La parte repubblicana è calma. La parte monarchica invece è turbolenta: c'è una intervista di un Generale che va sconfessata. Dobbiamo ignorare la dichiarazione del Re, diversamente non possiamo più controllare il Paese.

Si preoccupa dell'atteggiamento dei monarchici e ritiene che questi abbiano un piano prestabilito. La stessa Magistratura sarà messa sotto inchiesta, perché è risultato che alcuni giornali avevano in precedenza conosciuto la pronuncia della Cassazione. Noi non possiamo disorientare il Paese, lasciando tutto di nuovo in discussione.

Brosio — È evidente la tattica di portare le cose dalla legalità alla illegalità. Noi abbiamo l'interesse opposto. D'altra parte se non si fosse d'accordo fra

Corona e Governo, si potrebbe facilitare la guerra civile. In tal caso, dubita sull'atteggiamento delle forze armate. Dobbiamo perciò, avere la preoccupazione di rimanere calmi. Propone di accettare la luogotenenza. La dichiarazione della Cassazione può dar luogo ad equivoco e pertanto sono sorte discussioni in proposito. Noi dobbiamo affermare che la Repubblica c'è e che, perciò, assumiamo i poteri dello Stato, pur accettando la delega dei poteri. Contro i generali prenderà provvedimenti.

Scoccimarro — Sarebbe d'accordo con Brosio. Ma chiede se tale situazione può lasciare il tempo all'altra parte di organizzarsi. In ogni modo bisogna esser calmi. Tuttavia ha impressione, dalle dichiarazioni fatte da Lucifero e Infante che questi abbiano un piano prestabilito. Stone sapeva già prima il responso della Corte. Il Re ritiene che sia necessaria una sua delega e noi l'accettiamo.

Ma bisogna che si sappia che nell'eventualità di sciopero questo potrà determinare delle conseguenze. Il generale Infante deve essere diffidato e punito. Il Re, se si allontana, deve essere sorvegliato. Ma il Governo deve dare al Paese un orientamento: alla forza si risponderà colla forza. La Cassazione deve finire il lavoro al più presto. I giornali devono essere sequestrati, se fanno campagne come quelle del "Giornale della sera". Chi terrà le masse dall'assalire i nuclei monarchici? Se il Governo si mostrerà impotente, si muoverà il popolo. Forse il Re non c'entra, ma chi gli è intorno matura un piano. Noi non precipitiamo e non drammatizziamo ma non possiamo lasciarci ingannare. Si comprenda che non è più tempo di scherzare.

Riassume: la Corte di Cassazione faccia presto; il Re sia sorvegliato, Lucifero e Infante siano allontanati.

De Gasperi — Il pericolo è che lasciamo cadere questo referendum per nostra inerzia.

Cattani — Si dimentica che noi viviamo in regime armistiziale. Né il Re, né nessuno può far atti di forza. Noi non dobbiamo precipitare nulla. Ci sono state interviste scandalose di generali. Ma non c'è da perder la testa. Qui si vuole stabilire una tirannia: arresto del Re, sequestro di giornali. Egli non condivide tale indirizzo. Proprio noi susciteremo la guerra civile? Ritiene che debba assicurarsi la pace e la libertà del Paese. Non c'è da drammatizzare, ma da accettare una via di saggezza.

Bracci — Ha la sensazione che la Monarchia svolga un piano. Ha raccolto una frase; lasciate scatenare le forze di sinistra e gli Alleati reagiranno. Pensa che le forze monarchiche siano in atteggiamento passivo e si appoggino agli Alleati. Bisogna difendere le forze repubblicane.

Noi non possiamo accettare la delega luogotenenziale, in quanto abbiamo già riconosciuto la vittoria della Repubblica. Ritene, pertanto, che il Re debba consentire al passaggio dei poteri in base all'art.2. Senza esagerare, il Governo deve essere forte. L'intervento degli Alleati c'è: prega il Presidente di segnalare che questo atteggiamento, con il movimento monarchico in atto, può portare a gravi conseguenze.

Cevolotto — Gli avversari provocano: noi non dobbiamo accettare le provocazioni, ma dobbiamo anche evitare gli urti. Dobbiamo informare la stampa che il risultato non muterà malgrado ogni verifica. Si tratta di un periodo di pochi giorni. Intanto occorre mostrare la forza necessaria.

De Gasperi — Propone di redigere un comunicato nel quale si confermi il risultato del referendum e si faccia appello alle masse repubblicane perché consapevoli della loro forza restino ferme senza raccogliere le provocazioni.

Cattani — Il Governo d'Italia deve parlare a tutti gli Italiani.

De Courten — E necessario agire presto e fare una dichiarazione anche per le forze armate.

Si propone il comunicato: “Il Consiglio dei Ministri ha preso atto della proclamazione dei risultati del referendum fatta a termini di legge dalla Suprema Corte di Cassazione e che assicura la maggioranza alla Repubblica e si è riservato di decidere nella seduta di domani sui provvedimenti concreti che ne derivano. Il Consiglio confida nel senso di civismo di tutti gli Italiani e fa appello al Paese che si è manifestato nella sua maggioranza repubblicano perché consapevole della sua forza e del suo buon diritto non si presti a provocazioni di elementi faziosi nella sicurezza che nessuno potrà più strappargli la vittoria raggiunta nella legalità della consultazione popolare della quale il Governo rimane interamente garante. In conformità della precedente deliberazione la giornata di martedì 11 giugno è considerata festiva a tutti gli effetti”.

Cattani — Vota contro questa dichiarazione, perché la ritiene pericolosa per la pace degli Italiani.”

In questo verbale la constatazione dei mali del tempo e il presagio di quelli del futuro. I risultati sono incompleti, la proclamazione ambigua, persiste la mancanza del dato relativo ai votanti. Il pragmatismo dei politici: la discussione giuridica che non interessa, la trasformazione dello Stato che avviene o per fatti rivoluzionari o fatti legali, le proposte di arresto per chi contesta e il sequestro dei giornali. E poi le fughe di notizie dalla magistratura, le iniziative dei generali, l'intervento dell'ammiraglio Stone , che stima provvisoria la decisione della Cassazione.

Il Consiglio dei Ministri tornava a riunirsi nella tarda serata del 12 giugno 46. Anche questa seduta veniva interamente dedicata al Referendum istituzionale, al conflitto con il Quirinale sui risultati del referendum, all'ordine pubblico. È nel corso di questa seduta che il Presidente De Gasperi rende noti i saluti pervenuti alla neo Repubblica Italiana da parte della Costituente francese e del ministro inglese Bevin. Che non tutto procedesse alla perfezione nella elaborazione dei risultati definitivi del referendum si nota dalle risposte che il Ministro della Giustizia Togliatti fornisce a Scoccimarro che aveva avanzato richiesta di conoscere i tempi in cui si sarebbero ultimati i lavori della Cassazione. Togliatti così risponde "lo spoglio delle schede sezionali è cominciato stamane. A un certo momento è venuto l'ordine di mutare il criterio dello spoglio, limitandosi ai voti attribuiti. C'è del caos. Il lavoro, però, potrà essere esaurito in 4 giorni, riuscendo in un'ora ad effettuare lo spoglio delle schede di 70 sezioni". Ma non era soltanto il caos della Cassazione che preoccupava il Consiglio dei Ministri, vi erano anche e soprattutto i contrasti con il Quirinale. È Scoccimarro a sollevare il problema raccomandando "di tenere gli occhi aperti sul Re e di seguire le sue attività". Il tutto nasceva ovviamente dalle lettere che il Re aveva inviato al Presidente del Consiglio dei Ministri in cui - secondo Togliatti - vi era un "subdolo tentativo di influenzare la Magistratura, perché impone una tesi. Si spostano i termini della contestazione: bisogna vedere l'esito delle decisioni in merito agli elettori votanti". Ciò che inoltre preoccupava era il passaggio dei poteri dalla monarchia alla Repubblica qualora il Re e i suoi fedeli avessero opposto resistenza.

L'indomani 13 giugno 46 - com'è storicamente noto - il Re lasciava il territorio nazionale. Partenza che produceva l'effetto di distendere l'animo degli italiani.

Il 19 giugno il Consiglio dei Ministri si riuniva, dava lettura del giudizio definitivo della Cassazione sui ricorsi relativi alle contestazioni sui dati del referendum istituzionale e dopo un breve dibattito approvava il seguente testo: "Il Consiglio dei Ministri prende atto del giudizio definitivo della Corte di Cassazione sulle contestazioni, le proteste ed i reclami e rileva che la Magistratura competente ha eliminato ogni dubbio di fatto e di diritto circa la netta decisione repubblicana del referendum e la conseguente perfetta legalità della posizione assunta il 10 giugno dal Governo".

Nella medesima seduta veniva approvato il primo decreto legge della neonata Repubblica concernente le nuove formule per l'emanazione dei decreti ed altre disposizioni conseguenti alla mutata forma istituzionale dello Stato.

Anche il consiglio del 13 giugno è dedicato esclusivamente al referendum.

“De Gasperi — Riferisce le impressioni manifestategli dall’Ambasciatore Charles, e cioè che questi aveva la sensazione che la Corte di Cassazione non avesse emesso una decisione definitiva. Comunica di aver fornito in merito gli opportuni chiarimenti.

Per quanto riguarda Trieste ha fatto presente la delicatezza della situazione. Informa poi il Consiglio sulla visita dell’Ammiraglio Stone: anche questi ha avuto l’impressione che la Corte dei Conti (rectius: Corte di Cassazione) abbia voluto sfuggire ad una decisione precisa. Gli Americani non intendono che il Governo assuma una posizione in contrasto con le decisioni della Corte di Cassazione. Saggiunge che Stone ha riferito ciò anche al Re e ha detto inoltre che bisogna chiarire la situazione della Cassazione chiedendo se la seconda dichiarazione è da ritenersi decisiva. L’Ammiraglio Stone ha anche approvato la proposta del Re di affidare al Presidente del Consiglio i poteri di Capo provvisorio dello Stato. Egli ha chiesto poi cosa accadrebbe se la Corte di Cassazione non decidesse in maniera inequivocabile. Ha risposto che essendo vicini alla Costituente, la questione sarebbe ad essa devoluta. Ruini osserva che non essendo decisivo il responso della Cassazione sarebbe inopportuno proclamare la Repubblica. Ritiene logico invece il passaggio dei poteri di Capo provvisorio dello Stato a De Gasperi. Informa, altresì, che Orlando ha confermato che il Re gli ha espresso il pensiero di ritirarsi delegando De Gasperi, in quanto è suo desiderio trascorrere tranquillamente i cinque giorni che precedono il verdetto della Corte di Cassazione. Egli crede che si possa ancora attendere per la proclamazione fino ad una decisione della Cassazione. Pacciardi ha chiesto se De Gasperi è stato investito dei poteri di Capo dello Stato: riteneva che la dimostrazione di questa sera dovesse eventualmente essere energica. Gli prospettò, pertanto, che l’atteggiamento del Governo si è già dimostrato energico e lineare e che si tratta, sul terreno pratico, di trovare una via di compromesso.

Bisogna ora decidere la linea da seguire.

Gronchi — Ha cercato di raccogliere informazioni sugli stati d’animo dei giudici nei quali nota una certa perplessità. Ritiene che per il giorno 18 la Corte non riesca ad esaminare i 21 mila ricorsi presentati. Dai verbali di votazione, più che frode appare la mancanza di pratica dei presidenti dei seggi. In molti di essi, per esempio, manca il numero dei votanti. Le anzidette sensazioni fanno pensare che si vada al di là del 18 giugno.

Chiede se è possibile far presente alla Cassazione la situazione in cui essa si è venuta a trovare.

Togliatti — Comunica di aver ricevuto la sentenza della Cassazione sul ricorso Selvaggi-Sogno. Essa respinge il ricorso, ma non entra nel merito fuorché sulla questione di Bolzano e di Trieste per la quale dichiara che non può dir nulla. Mentre sul primo punto (mancato conteggio del numero dei votanti) la Cassazione è entrata nel merito, non ha ritenuto utile invece la comparizione dei reclamanti essendosi limitata alla proclamazione dei risultati che non può essere differita.

Ha parlato con Ruini che ha confermato quanto già riferito e poi con Pagano e Pilotti, il quale ultimo confermava che tutte le leggi prendono in considerazione il numero di tutti i votanti.

Ha chiesto, prospettando la gravità della situazione politica, se si poteva addivenire alla definitiva proclamazione per il 18, ma non è possibile in quanto si devono controllare, attraverso tutti i verbali (35 mila), il numero dei votanti. Inoltre vi sono i ricorsi che possono anche richiedere l'esame delle schede che, tra l'altro, non sono qui e forse sono distrutte. Alla fine la questione potrebbe anche essere portata all'esame del Governo.

Hanno fatto presenti le difficoltà di applicare le leggi e particolarmente quella sul referendum che contiene affermazioni contraddittorie, per il significato che può assumere la parola votante. Non è possibile dare alcuna indicazione delle schede nulle. Non si può, quindi, parlare di 400-500 mila schede nulle.

(...)

Nenni — Ormai il conflitto esiste: se si risolve domattina tanto meglio.

Si tratta di vedere se questo conflitto può essere trascinato fino al 18 senza che si acuisca.

Oggi a Napoli ci sono stati dei morti e vi è stato pure l'assalto ad una caserma. Vi sono, altresì, cose che avvengono contro la nostra volontà. Ci troviamo ora di fronte alle dichiarazioni di Togliatti che esclude che per il 18 giugno la Corte di Cassazione riesca alla proclamazione definitiva dei risultati.

Propone di anticipare la Costituente e chiede che il Ministro dell'Interno acceleri gli scrutini, in modo che i neo-deputati possano essere convocati immediatamente. La loro presenza fisica è già un atto di forza. L'Assemblea si autoconvocherà.

Data la situazione odierna è necessario che il conflitto sia aperto, tanto più che il Governo non ha fatto nulla per determinarlo. Ritiene pertanto indispensabile fare appello alle forze popolari ed alle forze partigiane. La

migliore soluzione sarebbe comunque procedere alla riunione dell'Assemblea.

De Gasperi — Chiede se è possibile sapere quando la Corte di Cassazione potrà finire i suoi lavori: il 18 giugno sarebbe un termine felice. Se si va oltre tale data è il fallimento della legge sul referendum, perché la Costituente ha un potere dovuto alla sua sovranità.

Cevolotto — Si tratterebbe di indurre i Magistrati a vedere solo quelle questioni che possono modificare i risultati del referendum.

Togliatti — Se verrà accolto il ricorso di Selvaggi, la maggioranza può spostarsi ad un quinto. In tal caso ogni ricorso può determinare un risultato nuovo.

Nenni — La questione è un'altra; quando c'è un conflitto fra Governo e Corona ci vuole l'arbitro: o il popolo o l'Esercito o la Costituente.

Cevolotto — Qualcuno dei Magistrati ha già capito la situazione. Si tratta ora di farla capire agli altri.

Togliatti — Come Ministro per la Grazia e Giustizia non può parlare ai Magistrati nel senso voluto.

Scoccimarro — Chiede a Brosio come si comporterebbe l'Esercito in caso di conflitto.

Brosio — Comunica che i militari sentono soprattutto il senso della legalità: se gli ufficiali riconoscono che c'è una base legale allora accettano. In massima però c'è fedeltà al Re. Egli prenderà comunque contatti coi Comandi del Nord.

Scoccimarro — Occorre prendere una decisione entro le ore 11 di domani, giacché teme che la Cassazione per il 18 non esaurisca i suoi lavori.

Il Consiglio ritorna all'interpretazione della legge.

Nenni — Rende note le cifre dei votanti che, secondo i dati degli uffici elettorali, risultano di 24.837.000 circa.

Bracci — Noi non possiamo valutare chi potrà risolvere il conflitto: forse l'Ammiraglio Stone.

Nenni — Non c'è nessuno che possa contrastarci.

Gasparotto — Giuridicamente abbiamo ragione noi. C'è però una specie di giudizio inibitorio della Corona che chiede una sospensione in attesa di precise decisioni. Vale la pena di complicare la situazione nel supremo interesse della Nazione?

Romita — A Napoli c'è stato un conflitto con 4 morti. Ha mandato rinforzi. A Taranto ha avuto luogo un altro conflitto.

Cianca — Ci sono delle violazioni della legalità da parte della Monarchia che sta giocandoci. Noi dobbiamo questa sera nominare il Capo del Governo come Capo provvisorio dello Stato.

De Gasperi — Bisogna valutare le forze. Se si dice che la Patria è in pericolo le forze vengono da sè.

Abbiamo affermato il principio, ma se domani insistiamo nel nominare il Capo dello Stato dobbiamo sapere su che cosa bisognerà appoggiarsi”.

* * * * *

Capitolo III
La Sezione Calderini del SIM

Vicenda su cui si deve, seppur brevemente, scrivere, chè altrimenti andrebbe persa nella massa immane di carte dell'inchiesta, è quella relativa agli atti provenienti dalla cosiddetta "Sezione Calderini" del SIM. A questo carteggio si è pervenuti per effetto di ricerche d'archivio presso il S.I.S.MI, determinate da due decreti di esibizione a questo Servizio datati rispettivamente 02.12.95 e 13.09.96, aventi ad oggetto documentazione relativa sia a certo Fabbri inteso come nome di copertura del noto Era Renato, che direttamente pertinente a costui. Mentre questo secondo decreto e conseguenti ricerche non sortirono effetti, il primo portava all'acquisizione di ben ventuno atti relativi al detto Fabbri senza altre generalità, a volte privo di qualifiche, a volte con qualifiche come maggiore, capitano, sottotenente, aviere, dottore, sabotatore.

La maggior parte di tale documentazione non reca date. Solo sette atti sono datati, e tra il gennaio e l'ottobre del 44. Di altri tre, dall'oggetto deve desumersi che anch'essi si riferiscono al 44. Dei restanti, dal contenuto, può desumersi che anch'essi concernano le vicende di quell'anno.

Di sommo interesse il documento che reca il n.1 di protocollo con classifica di segretezza cioè la Relazione del capitano Pianzola Carlo alias capitano Abba, che riferisce sulla sua attività nella Resistenza, che ebbe inizio il 1° ottobre del 43 con ambito di competenza in Roma, Porto Gruaro, Annone Veneto e Parma, e passaggio delle linee nel novembre 43. Così come gli organigrammi di comandi militari di Toscana; quelli del personale in missione ed eliminato della Sezione Calderini, III Gruppo; gli elenchi, compilati dall'Ufficio Patrioti della Presidenza del Consiglio dei Ministri "con criterio strettamente apolitico", di ufficiali sicuramente patrioti che "dovevano essere comandati presso le varie Commissioni dell'AMG nelle provincie dell'Italia di prossima liberazione"; la struttura del Comando Supremo "Masseria" con le liste dei Gruppi; i nomi di battaglia e le caratteristiche dei componenti. Così come anche le "situazioni missione e personale" al 20 gennaio, al 1° febbraio e al 25 maggio 44; in cui sono riportate, tutte con nomi in codice in inglese, sia le missioni attive con collegamento diretto o tramite altre missioni, sia quelle di cui era atteso il collegamento, sia quelle annullate o rientrate o fallite, sia quelle in preparazione, missioni del 1° Gruppo Informazioni, del 2° Collegamento Bande e del 2° Sabotaggio.

Da ultimo anch'essa di massimo interesse, giacchè vi si rinviene la natura dell'attività di questa organizzazione, la proposta per la concessione della medaglia d'argento al Valor Militare sul campo al

capitano S.P.E. di Cavalleria Pianzola Carlo e la Relazione ad essa allegata. “L’attività del capitano, contro l’oppressione nazifascista”, vi si legge, “risale all’8 settembre 1943 che lo trova presso il comando del reggimento motocorazzato Lucca a Bracciano dove compie, sino all’ultimo, il suo dovere rimanendo al suo posto fino a che non viene messo in libertà dal suo comandante.

Nell’ottobre 1943 entra a far parte del movimento di resistenza e da questo momento inizia la sua intensa attività per la causa di liberazione.

Prima a Roma, poi nel Veneto, apporta il suo entusiastico e tangibile contributo nella lotta clandestina che attira sulla sua persona l’attenzione della polizia nemica. Continua nell’opera volontariamente assunta assolvendo brillantemente i vari compiti affidatigli.

Verso la fine di ottobre 1944 si offre per passare le linee quale latore di importanti messaggi per il Governo italiano e per una presa di contatto con il comando americano al fine di intensificare l’appoggio alleato verso le formazioni patriote.

Ritornato sul fronte della resistenza verso la metà di novembre, quale capo di una missione di collegamento, reca un notevole contributo nel campo dei rifornimenti ai patrioti del Parmense riuscendo ad armare ed equipaggiare formazioni per una forza complessiva di circa 5 mila uomini.

Appresta un campo di atterraggio per apparecchi destinati a trasportare oltre le linee feriti gravissimi.

Organizzava una formazione di patrioti con compiti di antisabotaggio e di ordine pubblico, destinata ad agire al momento della ritirata delle truppe nemiche. La formazione ai suoi ordini disimpegnò egregiamente il suo speciale servizio riscuotendo l’elogio del comando alleato sopraggiunto in zona.

Durante 20 mesi di attività ininterrotta e coraggiosa al servizio della causa di liberazione del paese dava una chiara prova di forte amor patrio e ottime qualità militari.

Roma, 1 Agosto 1945”.

Alla base di questa proposta ed allegata, datata 1° agosto 45, sta ovviamente la Relazione dello stesso capitano Pianzola, datata Roma 22 luglio di quello stesso anno, relazione ove si descrivono le attività clandestine del detto ufficiale e delle formazioni dallo stesso armate ed equipaggiate. In particolare i rapporti con l’O.S.S. – in particolare l’O.S.S. presso il Comando della 5^a Armata, l’entità che, come s’è

detto, dopo la guerra genererà la CIA, con i Comandi americani ed inglesi e con quelli partigiani. In particolare le attività di comunicazione tra territorio liberato e formazioni operanti nel territorio occupato, mediante apparecchiature radio trasmettenti e riceventi, e collegamenti telefonici, grazie a telegrafista e tecnico addetto. Le attività di lancio su campi di armi, medicinali e viveri oltre le linee in territorio nemico. Le attività di contatti con cicogne su piste di fortuna. Quindi le rappresaglie, i rastrellamenti, i sabotaggi, le azioni di disturbo su tutte le linee di comunicazioni stradali e ferroviarie dietro il fronte, con blocchi di traffico di automezzi isolati e di colonne in marcia. Poi le catture, i concentramenti in campi, i trattamenti inflitti. “Le rappresaglie dall’una parte e dell’altra erano spesso inesorabili. Il partigiano che veniva trovato armato veniva fucilato sul posto; se disarmato e sospettato per partigiano veniva tradotto nelle carceri del S.D. Germanico per essere interrogato. Questi interrogatori erano di diversi gradi; andavano dalle percosse con bastone e calci di fucile, a clisteri di benzina, alle scosse elettriche. Raramente però succedeva che tali torture provocassero casi di morte. Dopo di che, a seconda delle colpe, i patrioti venivano o impiccati (raramente), fucilati, o inviati in campi di concentramento, oppure tenuti come ostaggi. Per contro “gli agenti del nemico da me conosciuti e a quel tempo trasmessi alla base quali criminali di guerra, all’atto della liberazione, la maggior parte sono stati uccisi sui luoghi dei loro misfatti, altri processati e giudicati, altri internati nei campi di concentramento alleati e pochi ancora latitanti”. Infine quanto ai rapporti tra Servizio e partigiani, il relatore esplicitamente afferma di aver ricevuto incarico dal SIM a Roma di portare ai comandanti partigiani, raggiunti in territorio occupato dai nazifascisti dopo essere stato paracadutato oltre le linee, ordini e direttive contenute in lettere firmate dal maresciallo Messe per la difesa di centrali elettriche.

Non v’è chi non veda come tutta l’attività descritta in questi atti corrisponda a quella propria di una struttura di Stay-Behind, dalle apparecchiature di comunicazione alle operazioni di sabotaggio ed antisabotaggio, dalle azioni di infiltrazione a quelle di esfiltrazione, alla clandestinità dell’organizzazione, alle modalità di guerriglia partigiana. Di più addirittura un rapporto di dipendenza in funzioni di sommo rilievo, come la protezione delle centrali elettriche, dal Servizio Militare Nazionale e da quello statunitense.

Tre sono le considerazioni finali. Le organizzazioni di Stay-Behind sono strutture fisiologiche di ogni Armata e sono da sempre state previste da livelli politici e militari per le attività alle spalle del nemico. Quella in

questione, per più ragioni, può considerarsi prodromica a quella che in seno alla NATO di lì a qualche anno sarà costituita. E quindi la Gladio nostrana non avrà ascendenze soltanto nel Servizio della Repubblica Sociale, ma anche in quello del Regno del Sud.

* * * * *

Capitolo IV

I rapporti Lehmann, Eufemia e Bianchini

È giunta notizia di giudizi dati in altra inchiesta a carico di Giorgio Lehmann, funzionario del S.I.S.MI per effetto di condotte tenute anche al riguardo della presente inchiesta. Nella rubrica del predetto sarebbero stati rinvenuti i recapiti telefonici di funzionario della DCPD, il vice questore Giuseppe Eufemia, e di ufficiale del R.O.CC., il defunto tenente colonnello Marcantonio Bianchini, entrambi collaboratori di polizia giudiziaria nel presente procedimento.

A giudizio di questo Ufficio non possono assolutamente dedursi a carico di quel funzionario del S.I.S.MI elementi di reato dalla condotta ascrittagli. In primo luogo per le capacità dei menzionati Eufemia e Bianchini è da escludere che essi potessero essere strumentalizzati in un eventuale progetto di Lehmann di usarli come fonti inconsapevoli dei progressi e di quant'altro afferente a questa inchiesta. A maggior ragione che potessero essere fonti consapevoli, perchè altrimenti si sarebbe dovuto esercitare azione penale nei loro confronti in concorso con il Lehmann.

Ma di più: i due che sono stati responsabili di una serie lunga e complessa di attività delegate nei confronti del Servizio, quali quelle che di seguito si elencano, dovevano necessariamente tenere dei contatti per la più efficace realizzazione dei provvedimenti di questa AG, con quella che era la persona a capo dell'UAGAL. E dovevano di conseguenza contattare ed essere contattati. Si tenga presente che il Lehmann aveva come recapito soltanto le due utenze telefoniche che fungono da centralino di questo Ufficio – il secondo dei quali addirittura in uso anche alla Procura della Repubblica e al Tribunale dei Ministri. Non si vede come potesse attuarsi il rapporto con l'UAGAL senza che presso questo Ufficio fossero conservate le utenze telefoniche di coloro che erano incaricati di citazioni di numerosi dipendenti del S.I.S.MI e l'acquisizione di complessi carteggi se non interi settori di archivi. Non si vede come potesse attuarsi un passaggio di notizie al di là delle funzioni di competenza attraverso quelle utenze.

La aliquota del R.O.CC. presso questo Ufficio con funzioni di PG comandata dal tenente colonnello Bianchini nei confronti del S.I.S.MI, su espressa delega di questa AG:

- 1- ha eseguito 87 decreti di acquisizione e 4 decreti di sequestro nel periodo compreso tra l'11 settembre 90 e il 20 aprile 95;
- 2- ha citato 87 persone in servizio al S.I.S.MI tra il 90 ed il 97;
- 3- ha assistito – a mezzo di suo personale – al riversamento delle videocassette Sony effettuate dalla Wimpol nel periodo compreso tra il 1991 e il 1994 per il recupero dei relitti nel mar Tirreno;
- 4- ha inoltrato varie richieste tra il 1990 ed il 1996.

Nel maggio 92 si sono intrattenuti rapporti con il dott. Lehmann per alcune informazioni relative al noto agente israeliano Peter Meyners (alias Nostradamus) – e ai filoni relativi ai libici ed organizzazioni di destra. Nel marzo 93 per l'identificazione del sedicente cittadino sovietico Pavlov ed altri nonchè per una acquisizione documentale relativa al procedimento relativo all'attentato del Sommo Pontefice. Nell'aprile 95 per l'acquisizione documentale di tutti gli atti esistenti al Servizio relativi al MiG libico ed al DC9 Itavia.

Il gruppo di funzionari e dipendenti della DCPD di cui è stato responsabile il vice questore aggiunto dott. Eufemia ha eseguito nel periodo luglio 90 – giugno 95 quattro complessi decreti di acquisizione presso il S.I.S.MI, qui di seguito elencati:

1- acquisizione di fascicolo relativo ad Hamad Monajier ed il fascicolo relativo ad Adanan Bacha aut Chamsi Bacha Adnan nato a Homs (Siria) l'8.02.45. Decreto emesso il 6.12.93 ed eseguito il 22.12.93.

2- Acquisizione dei verbali di distruzione relativi ai codici della AMSP 7000 Allegro Voicerep in vigore nel 1980 materiale esistente presso la 4^a Divisione Telecomunicazioni e Infosec del S.I.S.MI. Decreto emesso 10.05.95 ed eseguito 19.05.95.

3- Acquisizione dell'originale della pratica che custodiva il foglio 9303/3/04 del 31.07.81, classificato "Riservatissimo" dal S.I.S.MI. Decreto emesso il 9.06.95 ed eseguito il 12.06.95.

4- Acquisizione degli atti e dei documenti inerenti il cittadino turco Turkoglu nell'ambito del procedimento penale relativo all'attentato al Sommo Pontefice. Decreto emesso il 7.11.94 ed eseguito il 9.11.94.

Inoltre questo gruppo ha convocato personale del S.I.S.MI in data 8.11.94, 16.01.95 e 31.03.95. Ha infine acquisito documentazione presso il centro periferico del S.I.S.MI di Cagliari, relativa alla permanenza di personale libico militare presso il poligono di Salto di Quirra. Decreto emesso il 3.07.95 ed eseguito il 5.07.95. Si deve anche rammentare che, nel corso di indagini congiunte, il 3.01.93 per conto dell'Autorità Giudiziaria di Bologna il gruppo ha eseguito sette provvedimenti d'acquisizione presso il Centro S.I.S.MI di Firenze.

Non v'è chi non intenda come tali gravose attività non comportino quanto meno lo scambio delle utenze telefoniche tra coloro che devono eseguirle.

* * * * *

Capitolo V

Il documento della Commissione Stragi Fragalà-Manca-Mantica-Taradash

A conclusione si può affermare contro le voci avverse che con i metodi adottati si sia dipanata una tra le più intricate matasse investigative. Attenzione alla inversione delle colpe. Non è l'inquirente ad intricare la matassa; altri la imbrogliano e tanto più il fatto è grave e le responsabilità pesanti tanto più la si aggroviglia e la si ingigantisce. Qui un capo lo si è trovato, e di certo esso con il tempo si rafforzerà, non si perderà. Qui opera lo stesso meccanismo di ribaltamento delle responsabilità che agisce al riguardo della durata dell'istruttoria; di essa non è responsabile, come pure da alcuni si vuole, l'inquirente, bensì tutti coloro che hanno messo un'infinità di bastoni tra le ruote dell'inchiesta. Ed essi, come s'è scritto, hanno tutti – più precisamente quelli che s'è

scoperti – un nome, a chiare lettere indicato in questa motivazione, dagli imputati agli omertosi, ai soppressori di documenti, ai detentori delle cognizioni specialistiche che mai hanno partecipato agli altri soggetti processuali, a coloro che hanno deviato l'inchiesta verso tutti i vicoli ciechi possibili e l'hanno comunque allontanata dalla via maestra.

E così non solo l'intricamento di essa, ma anche le sue dimensioni. Ma il mastodonte non ha generato una creatura senza colonna – a questa similitudine alquanto barocca si ricorre in conseguenza dell'ultimo documento pervenuto agli atti, quello in titolo - anche se s'è fatto a gara, al riguardo di questa inchiesta, per indebolirne o deformarne la struttura. E quando comunque l'ha assunta, per spezzargliela. Ma s'è salvata e comunque la si è governata e un qualche risultato c'è stato. A parte i contesti s'è ricostruito anche lo scenario in cui l'evento avvenne e ristretto al massimo le cause di esso, che comunque hanno origine nello stesso scenario. Così come s'è ricostruito l'immediato antefatto, l'evento pur brevissimo nella successione di particolari di frazioni di secondo, le conseguenze.

Nè si può dire che altri sistemi od ordinamenti abbiano funzionato meglio del nostro in casi analoghi. Già s'è detto a proposito di abbattimenti di velivoli civili come non raramente si sia imboccata la pista libica, senza battere a sufficienza altre piste, come la siriana che pure era sembrata degna di essere percorsa. Non solo; come ci si sia limitati agli esecutori e agli organizzatori materiali e non si sia risaliti nella scala delle responsabilità sino a denunciare quelle al di fuori degli ordinamenti interni. O addirittura come nel caso del TWA 800, ove non risulta che si sia approfondita l'ipotesi dell'abbattimento a mezzo missile, per la quale pure esistevano indizi. Indizi dell'impiego di quegli Stinger forniti proprio dagli americani ai guerriglieri islamici nella guerra dell'Afghanistan, di cui s'è detto sopra come evento che dette il segno a quell'80; missili ancora nelle mani di Mujahadin, e dal Medio Oriente trasferiti di nuovo sul territorio degli Stati Uniti.

Quanto s'è fatto e s'è raggiunto è non per poca parte, si può affermare, l'effetto dell'indipendenza della giurisdizione – ed in particolare di quella figura, che si estingue con questi ultimi processi, del giudice istruttore - dall'esecutivo, dalle amministrazioni, dalle politiche giudiziarie.

* * * * *

Capitolo VI

L'Itavia.

1. Premessa.

L'“Itavia Società di Navigazione Aerea”, poi divenuta “Aerolinee Itavia” SpA il 13 novembre del 1962, costituisce un punto di interesse costante nell'intero corso dell'attività istruttoria e per le attività di polizia giudiziaria che hanno avuto per oggetto il disastro aereo di Ustica.

Il DC9 I-Tigi “Marche” che il 27 giugno 80 si trovava in rotta da Bologna a Palermo (volo IH870, sull'aerovia “Ambra 13”), era stato acquistato il 25 gennaio 72 dalla Mc Donnell Douglas Corporation - USA. Al 31.12.79, la flotta sociale era costituita da nr.3 Fokker F. 28-1000 di proprietà, da nr.5 Douglas DC9 - 10 di proprietà e da nr.3 Douglas DC9 - 30 a noleggio della Compagnia statunitense Hawaiian Airlines.

Nella presente trattazione verranno individuati e indicati per sintesi gli elementi salienti dell'attività societaria dall'origine fino alla data cruciale del

27 giugno 80 e successivamente lungo le tappe percorse dall'amministrazione straordinaria fino alla recente ed attuale configurazione. La Società, a seguito di istanza di fallimento da parte di vari fornitori veniva dichiarata in stato di insolvenza dal Tribunale di Roma - Sezione Fallimentare con sentenza 265/81 del 14.04.81 ed assoggettata alla procedura straordinaria ai sensi dell'art. 1 della Legge 3.04.79 n.95 (cd. Legge Prodi). Successivamente, con D.M. 31.07.81, la SpA Aerolinee Itavia veniva posta in amministrazione straordinaria secondo le procedure della suddetta legge Prodi e contestualmente veniva nominato Commissario l'ing. Bruno Velani, cui succedeva nel 1987 l'avv. Antonio Cospito. Sono inoltre presentate congiuntamente le situazioni giudiziaria e patrimoniale dell'Itavia. In particolare viene definito l'assetto della proprietà azionaria; in tale contesto si è verificata la persistenza di un azionariato piuttosto suddiviso e tutt'oggi per la parte più cospicua rappresentato fiduciariamente sia in Italia sia all'estero.

Vengono poi delineate la contribuzione pubblica che era stata concessa alla Società e la fiducia bancaria accordata; quest'ultima ampiamente disattesa, considerata la notevole esposizione della Società; mentre per la contribuzione subito dopo il disastro aereo del giugno 1980 si assiste ad una totale interruzione di qualsiasi sostegno, peraltro vanamente invocato dall'Itavia proprio in seguito all'incidente. Infine viene sviluppato un profilo di notevole interesse per le evidenti implicazioni economiche costituito dall'accertamento e dalla valutazione del complesso dei rapporti assicurativi e delle varie ipotesi ed attese risarcitorie, che potrebbero aver condizionato le stesse "letture" espresse dalle parti sulle cause del disastro.

2. Costituzione della società: assetto originario e cenni sul capitale sociale.

La società è stata costituita il 13 ottobre 58 con atto del notaio Vincenzo Butera di Roma (Rep. 309883, registrato al nr. 4743, vol. 63/3 in data 17.10.58 presso l'Ufficio del Registro di Roma), con la denominazione "Itavia Società di Navigazione Aerea - Società per Azioni". Con atto del notaio Nazzareno Dobici del 13.11.62, rep.324246, la predetta denominazione sociale è stata mutata in "Aerolinee Itavia".

All'atto della costituzione il capitale sociale ammontava a lire 1.000.000, suddiviso in nr. 1000 azioni del valore di lire 1000 ciascuna. Il

valore del capitale sociale ha quindi subito diverse variazioni, fino al 9 febbraio 78 quando ammontava a £.3.500.000.000.

I soci costitutori ed i primi passi dell'azionariato (dal 1958 fino al 1965, azionista di maggioranza la famiglia Caracciolo-Carafa).

Per tracciare l'evoluzione della compagine societaria sono stati indicati i seguenti periodi di riferimento:

- dal 13.10.58 (data di costituzione) all'1.04.65;
- dal 2.04.65 al 9.02.78.

Per ricostruire le vicende dell'azionariato Itavia, considerata l'esiguità di informazioni fornita dal libro soci, sono stati svolti ulteriori accertamenti basati su attività di polizia giudiziaria al fine di aggiornare ed attualizzare il quadro della compagine societaria dalla data dell'evento ai giorni nostri. Come si è visto la società Itavia nasce con un capitale sociale di lire 1.000.000 pari a nr.1.000 azioni, che era stato sottoscritto da Petraghani Luigi nato l'1.01.1906 a Verona, da Mancini Carlo, nato il 13.10.1929 a Roma e da Donati Maria nata il 24.09.1913 a Roma. In data 22.03.60 i predetti Mancini e Donati sottoscrivono in parti uguali le nuove azioni emesse dalla società che aumenta il capitale sociale a lire 40.000.000. Subentra, in data 9.10.61, un nuovo azionista: il principe Giovanni Battista Caracciolo, appartenente al noto casato napoletano, che rileva le azioni della Donati Maria, divenendo l'azionista di maggioranza dell'Itavia.

Il principe Giovanni Battista Caracciolo, quale azionista di maggioranza, rimarrà fino all'1.04.65 nella società Itavia che a quella data registra un capitale sociale di lire 304 milioni.

3. Evoluzione dell'azionariato dal 1965 al giugno 1980 (azionista di maggioranza Aldo Davanzali).

Alla data del 28.12.65 il capitale sociale dell'Itavia - ormai pari ad un valore di lire 304 milioni - viene azzerato a parziale copertura di precedenti perdite con la ricostituzione dello stesso in lire 456 milioni secondo la seguente configurazione:

avv. Aldo Davanzali, nato il 26.01.23 a Sirolo (AN) ed ivi residente in Via San Francesco:

- 305.990 azioni pari a lire.....305.990.000;

ing. Marcello Tudini, nato il 25.06.1918 a Roma ed ivi residente in Via Ronciglione nr.8:

- 141.000 azioni pari a
lire.....141.000.000;
dott. Giuseppe O. Pacchioni, nato il 22.08.1927 a San Giovanni del Dosso
(MN) e residente in Roma, via Ronciglione nr.8:
- 9.000 azioni pari a
lire.....9.000.000;
sig. Einar Riis, nato l'11.10.1922 ad Oslo, cittadino norvegese, residente in
Roma, Via San Filippo Martire nr.1/B:
- 10 azioni pari a
lire.....10.000.

Dal novembre 1973 si assiste ad un frazionamento dell'azionariato
che, sempre più in veste fiduciaria, sarà seguito nel prosieguo della
trattazione, fino alla data del disastro aereo ed anche successivamente.

Situazione dal 16.11.73 all'8.02.78:

avv. Aldo Davanzali, già generalizzato:

- 381.539 azioni pari a lire.....381.539.000;
Compagnia Fiduciaria Nazionale SpA con sede in Milano, Galleria
Cristoforis 3:

- 455.884 azioni pari a
lire.....455.884.000;

Gestione Finanziaria & Azionaria S.S. con sede in Torino, via Andrea Doria
15:

- 165.000 azioni pari a
lire.....165.000.000;

Investimenti & Partecipazioni Differenziate S.S. con sede in Torino,
via Andrea Doria 15:

- 165.000 azioni pari a lire.....165.000.000;

Nora Finanziaria di Partecipazione SpA con sede in Roma, via Crescenzo
9:

- 91.248 azioni pari a
lire.....91.248.000;

Aquila Finanziaria di Partecipazione SpA con sede in Roma, via Crescenzo
9:

- 99.950 azioni pari a
lire.....99.950.000;

Nada Finanziaria di Partecipazione SpA con sede in Roma, via G. Bettolo 6:

- 91.142 azioni pari a
lire.....91.142.000;

Byblos Finanziaria di Partecipazione SpA con sede in Roma, via Crescenzio 9:

- 91.200 azioni pari a
lire.....91.200.000;

Servizio Italia Società Fiduciaria per Azioni con sede in Roma, salita San Nicola da Tolentino 1/b

- 949.866 azioni pari a lire.....949.866.000;

Pacchioni Giuseppe

- 9.129 azioni pari a
lire.....9.129.000;

Riis Einar

- 42 azioni pari a
lire.....42.000;

Si perviene quindi al 9 febbraio 78 (ultima data di scritturazione rilevata dal libro soci) in cui si registra la seguente configurazione azionaria propria della Società fino al giugno 80:

avv. Aldo Davanzali, già generalizzato:

- 572.576 azioni pari a lire.....572.576.000;

Compagnia Fiduciaria Nazionale SpA con sede in Milano, Galleria Cristoforis 3:

- 455.884 azioni pari a
lire.....455.884.000;

Gestione Finanziaria & Azionaria S.S. con sede in Torino, via Andrea Doria 15:

- 165.000 azioni pari a
lire.....165.000.000;

Investimenti & Partecipazioni Differenziate S.S. con sede in Torino, via Andrea Doria 15:

- 165.000 azioni pari a
lire.....165.000.000;

Nora Finanziaria di Partecipazione SpA con sede in Roma, via Crescenzio 9:

- 91.248 azioni pari a
lire.....91.248.000;

Nada Finanziaria di Partecipazione SpA con sede in Roma, via Crescenzio 9:

- 91.142 azioni pari a
lire.....91.142.000;

Aquila Finanziaria di Partecipazione SpA con sede in Roma, via Crescenzio 9:

-	99.950	azioni	pari	a
lire.....				99.950.000;
Byblos Finanziaria di Partecipazione SpA con sede in Roma, via Crescenzo 9:				
-	91.200	azioni	pari	a
lire.....				91.200.000;
Servizio Italia Società Fiduciaria per Azioni con sede in Roma, salita San Nicola da Tolentino 1/b				
-	1.755.812	azioni pari a lire.....		1.755.812.000;
Pacchioni Giuseppe				
-	9.129	azioni	pari	a
lire.....				9.129.000;
Riis Einar				
-	59	azioni	pari	a
lire.....				59.000;
Riis & Company S.r.l. con sede in Roma, via San Filippo Martire nr.1/b				
-	3.000	azioni	pari	a
lire.....				3.000.000;
per un totale di 3.500.000 azioni pari lire.....3.500.000.000.				

4. Gli azionisti al giugno 80: titolarità azionaria, profili soggettivi, imprenditoriali e fiduciari.

Nella ricerca delle effettive titolarità dell'azionariato Itavia emerge la figura di Aldo Davanzali, un imprenditore di origini marchigiane con alle spalle un attivo "gruppo imprenditoriale" con sedi societarie in Ancona, Roma e Crotone che negli anni 70 operava in prevalenza nei settori immobiliare, delle costruzioni edili connesse alla progettazione e realizzazione di porti (esecuzione di lavori terrestri e marittimi), nella gestione di stabilimenti termali.

Un gruppo imprenditoriale in grado di proporsi energicamente anche all'estero, in particolare in Libia (come testimoniano alcuni dei documenti acquisiti dal Nucleo Centrale pt a seguito dell'attività di verifica fiscale eseguita nel biennio 1981/82 nei confronti delle società del gruppo Davanzali) e capace di creare società "non residenti" (operanti dal 1976 al 1981) che avevano costituito ingenti disponibilità valutarie appoggiate su conti svizzeri accessi presso la "Cantrade Bank" di Zurigo. Quelle

disponibilità valutarie erano in parte derivate proprio dall'acquisizione di commesse per lavori realizzati in Libia.

Più precisamente, si hanno notizie, collocabili nel triennio 1976-1978 della costruzione di un porto per piccoli scafi nell'ambito di un progetto di espansione della raffineria di Azzawayia, a Tripoli, per l'importo contrattuale di US \$ 14.033.000; dell'assunzione in sub-appalto di parte dei lavori per la costruzione del porto di Tripoli, per l'importo contrattuale di US \$ 6.978.498.

Alla realizzazione dei lavori all'estero avevano partecipato anche società del gruppo Davanzali aventi sede in Ancona, quali la "Spa Sadar" e la "Spa Incop" operanti infatti nel campo immobiliare e delle costruzioni navali. Tra l'altro, quest'ultima impresa - per il tramite di una società estera, la "P & S Shipping" - avrebbe noleggiato una draga alla filiale di Tripoli della "Spa Incop" che era stata poi impiegata per eseguire lavori di dragaggio del porto militare di Bengasi per conto del "Dipartimento Militare Libico".

In effetti dal 25.05.78 la società Incop di Ancona aveva legalmente costituito una filiale in Libia, ma fin dal 1976 la predetta società vi aveva costituito una stabile organizzazione: la "IN.C.O.P. Libyan Branch" con sede in Tripoli. In ordine alle suddette cointeressenze ed attività in territorio libico, è opportuno disporre stralcio delle dichiarazioni rese da Aldo Davanzali nel corso dell'interrogatorio del 24 luglio 97: "Le società del gruppo operanti in Libia erano la Sadar-Incop e la Incop. Le società si occupavano di installazioni portuali a Tripoli ed altre località della Libia per l'esecuzione di opere marittime civili. Escludo invece che si occupassero di installazioni marittime militari (...)".

Ma gli interessi imprenditoriali di Davanzali non si limitarono ai settori sopra accennati; a metà degli anni 60 nel valutare positivamente la proposta del principe Caracciolo Carafa di subentrare nelle quote azionarie dell'Itavia, l'imprenditore marchigiano compie il suo ingresso nella compagine azionaria della Società.

Al riguardo appare significativo quanto riferisce lo stesso Davanzali nel corso dell'interrogatorio del 24.07.97 dinanzi a questo GI: "I motivi che mi indussero ad acquisire una parte della società Itavia e ad intraprendere un'attività diversa da quelle tradizionalmente seguite dalle società del mio gruppo, sono insiti nella mia convinzione che si trattasse di un ottimo investimento e di un'attività imprenditoriale assolutamente positiva".

L'ingresso di Davanzali costituisce quindi un momento molto importante per la Società che negli anni a seguire vede crescere sensibilmente il proprio capitale sociale ed annovera tra i suoi azionisti

figure di primo piano tratte dall'industria e dall'imprenditoria nazionale. Infatti, Davanzali avverte l'esigenza di creare consenso attorno alla linea aerea, consentendo l'ingresso di forti azionisti in grado di sensibilizzare il mondo politico e imprenditoriale verso la più importante compagnia di navigazione aerea a capitale privato e la più grande a livello nazionale dopo l'Alitalia.

Dal prospetto che indica la configurazione azionaria della società Itavia alla data del 9 febbraio 78, Davanzali risultava nominativamente intestatario di nr. 572.576 azioni pari a lire 572.576.000. Ulteriori accertamenti hanno consentito di acclarare che la "Servizio Italia Società Fiduciaria per Azioni", con sede in Roma, detiene fiduciariamente nr.1.755.812 azioni pari a £.1.755.812.000. Su mandato di Aldo Davanzali risalente al 31.12.73 - nr. 1.255.812 azioni Itavia pari a £.1.255.812.000. E', tra l'altro, lo stesso Davanzali a darne conferma in sede di interrogatorio del 24 luglio 97.

Le altre 500.000 azioni riservate alla fiduciaria del Gruppo BNL risultano intestate a "non residente" e nel tempo hanno seguito un diverso iter. Infatti, dall'esame della documentazione acquisita presso la suddetta fiduciaria è emerso che in data 30 settembre 74 la Spark Establishment, con sede in Vaduz conferiva mandato per l'amministrazione di nr. 500.000 azioni della società Itavia. In data 23 giugno 80, subentrava l'avv. Ives Defago, cittadino svizzero, che conferisce mandato alla fiduciaria per l'amministrazione di quelle stesse azioni. Secondo quanto si è informalmente appreso dal rag. Filippo Neri (dipendente della società Itavia che ha rivestito l'incarico di Direttore Commerciale dal 1960 al 1981), detta quota azionaria dovrebbe in realtà appartenere ad un certo Mercuri, presumibilmente proprietario della casa editrice Lancio ed amico di Davanzali.

Davanzali confermerebbe detta circostanza nel corso del già citato interrogatorio: "A tal proposito ricordo un certo Mercuri o Mercurio che faceva parte del Consiglio di Amministrazione dell'Itavia e che presumo possa essere stato il fiduciante di queste 500.000 azioni".

Intorno alla metà degli anni 70 la società Itavia è in grado di proporsi nel proprio settore con apprezzabili risultati operativi e di immagine determinati da un forte "trend" espansivo. Dispone di propri servizi di trasporto di linea su tutto il territorio nazionale; all'estero (Europa Occidentale, Nord-Africa e Medio Oriente) è invece attivo il servizio dei voli charters. Il conseguimento di detti risultati non è solo il frutto di maturate esperienze dell'azienda nel settore. Infatti significativo è l'apporto dato dagli azionisti: alcuni di essi sono il riflesso di matrici imprenditoriali

ben consolidate sui mercati industriali dell'epoca ed esprimono marchi prestigiosi come la Fiat e la Castor.

A proposito degli altri azionisti Itavia una prima sommaria ma interessante indicazione (rapporto fra persone fisiche e società fiduciarie) è fornita dallo stesso Davanzali nell'ambito dell'interrogatorio reso il 24 luglio 97: "Riguardo al prospetto sintetico riepilogativo, alla data del 9 febbraio 78, della situazione dell'azionariato Itavia, che mi viene esibito dalla S.V., posso prospettare la seguente situazione di persone fisiche direttamente interessate alle azioni intestate alle società ivi indicate: la Compagnia Fiduciaria Nazionale, con sede in Milano, deteneva fiduciarmente le azioni per conto del marchese Fantauzzi Per quanto concerne la Investimenti e Partecipazioni Differenziate S.S. e la Gestioni Finanziarie e Azionarie S.S., società di Torino, ricordo che le stesse detenevano fiduciarmente azioni della società Itavia per conto del cav. Casarini. Le società Nora, Nada, Aquila e Byblos sono, se non ricordo male, riconducibili alla famiglia Tudini. Pacchioni era un azionista dell'Itavia, già preesistente all'epoca del mio subentro nella compagine azionaria della società e di lui ricordo che si occupava della Direzione Commerciale della società Itavia. Riis Einar invece, che io non ho mai avuto modo di conoscere personalmente, vantava un credito nei confronti della società Itavia. Evidentemente la sua partecipazione nell'azionariato Itavia potrebbe derivare dal credito che egli vantava".

La Compagnia Fiduciaria Nazionale Spa, con sede in Milano, Galleria De Cristoforis nr.3, detiene attualmente nr. 455.884 azioni pari a £.455.884.000 per conto della Sefim. Ulteriori accertamenti hanno consentito di acclarare che quest'ultima è stata di proprietà del marchese Franco Fantauzzi fino al 1987, anno in cui la Sefim venne ceduta al Gruppo Lefebvre.

In dettaglio, dall'esame della documentazione acquisita sono emerse le seguenti situazioni:

- la titolarità delle nr. 455.884 azioni Itavia è in capo alla predetta società fiduciaria che fin dal 1974 aveva ricevuto mandato dal dr. Garibaldi Lo Pane, Amministratore Unico della Sefim;
- nell'ottobre del 1980, su disposizione della Sefim, tutte le azioni Itavia intestate fiduciarmente alla Compagnia Fiduciaria Nazionale vengono offerte in garanzia alla Cassa di Risparmio di Foligno, a favore della Minerale Spa con sede in Roma e della S.I.M.A. - Meccanica Oleodinamica Spa con sede in Jesi, entrambe ugualmente riconducibili al marchese Franco Fantauzzi (il pegno, resosi necessario a seguito di uno scoperto di conto corrente acceso presso la cennata Cassa di Risparmio, cesserà nell'agosto

del 1989 con la restituzione delle azioni Itavia alla Compagnia Fiduciaria Nazionale).

Maggiori notizie sul marchese Fantauzzi e sul Gruppo Sefim sono state acquisite dal dott. Garibaldi Lopane che, come già precisato, è stato amministratore della Società Sefim per un lungo periodo (1970-1987). Una società che nel tempo assume la configurazione di una “Holding” di cui facevano parte a vario titolo le seguenti società: la S.I.M.A. - Meccanica Oleodinamica di Jesi (AN), la Spa G.I.M.A.C. (ex Giovannetti Macchine) di San Mauro Torinese, la SICO Spa con sede in Arzachena, l’Azienda Agraria Principato di Parrano (TR) e la Aerolinee Itavia con la partecipazione azionaria in esame.

E’ da rilevare che sia la G.I.M.A. Spa che la S.I.M.A. Spa (aventi rispettivamente per attività la costruzione di trattori pesanti e la produzione di materiali oleodinamici) detenevano rapporti e scambi commerciali con la FIAT. E ciò non costituisce un caso isolato considerato che il marchese Fantauzzi, attualmente residente in Brasile, Stato di San Paolo, Piracicaba, era l’unico nipote del dott. Valletta, già amministratore delegato della Fiat.

L’ingresso del marchese Fantauzzi nell’azionariato Itavia dovrebbe collocarsi tra gli anni 1969/1971 tramite la presenza di due società ad esso riconducibili: la S.I.M.A. e la Sefim. Solo in una fase successiva (metà degli anni 70) quelle azioni Itavia passeranno alla “Compagnia Fiduciaria Nazionale Spa” che le custodirà fiduciarmente fino ai giorni nostri.

In esito alle motivazioni che avrebbero indotto il marchese Fantauzzi a subentrare nella compagine sociale dell’Itavia vale la pena di accennare alle dichiarazioni rese in merito dal dott. Garibaldi Lopane: “Posso immaginare che l’acquisto delle azioni Itavia da parte di Fantauzzi sia stato determinato dalla prospettiva di sviluppo che l’Itavia poteva avere nel campo dell’aviazione civile. Probabilmente era stato prospettato a Fantauzzi il buon esito di questa iniziativa nell’ambiente imprenditoriale e creditizio delle Marche”.

La fortuna della Holding Sefim cesserà nel 1987, allorquando a seguito del dissesto finanziario della S.I.M.A. SpA, il marchese Fantauzzi fu costretto a cedere le sue proprietà e le quote azionarie della stessa Sefim, quest’ultima acquistata dal Gruppo Lefbvre.

Le società Nada Finanziaria di partecipazione SpA, Nora Finanziaria di partecipazione SpA, Aquila Finanziaria di partecipazione SpA e Biblos Finanziaria di partecipazione SpA, costituite da Marcello Tudini e successivamente gestite dai nipoti, risultano complessivamente intestatarie di nr.373.540 azioni Itavia pari a £.373.540.000.

Secondo quanto riferito dal commercialista che segue dette società sotto il profilo amministrativo-contabile, le quote azionarie Itavia sono a tutt'oggi intestate alle finanziarie. Detta circostanza appare confermata in capo alla "Aquila Finanziaria di Partecipazione" che - secondo quanto riferito in sede testimoniale dalla Tudini Vera Maddalena, socia unitamente alla madre Clara Santarelli ed alle altre due sorelle, Manuela e Susanna, della predetta finanziaria - è intestataria di nr.99.950 azioni della società Itavia.

La partecipazione della famiglia Tudini nell'azionariato Itavia, con interessi nel settore edile e delle costruzioni, ha origine nella seconda metà degli anni 60 con la presenza dei fratelli Piercarlo e Marcello, che affiancano e sostengono la gestione di

Aldo Davanzali. Al settembre del 1966, una cospicua parte dell'azionariato è infatti rappresentato dai due fratelli Tudini con una quota complessiva pari al 30,92% del capitale sociale.

Le "Società Gestione Finanziaria & Azionaria S.S." e "Investimenti Partecipazioni differenziate S.S." hanno sede in Torino e, secondo quanto rilevato dalle più recenti registrazioni, ognuna di esse risulta intestataria fiduciarmente di nr.165.000 azioni della società Itavia. Gli accertamenti svolti in Torino hanno consentito di individuare la persona fisica che si cela dietro le menzionate società: è il cav. Francesco Casarini, industriale della medesima famiglia il cui nome, in anni passati, era legato al già prestigioso marchio della società di elettrodomestici "Castor".

Dopo aver vissuto per diversi anni all'estero, il cav. Francesco Casarini, ormai novantenne, risiede nella sua abitazione torinese ove l'industriale, alla presenza del proprio commercialista, ha ricordato alcuni dei momenti più significativi connessi alla sua partecipazione azionaria nella società Itavia: "Avevo conosciuto, in occasione di alcune serate trascorse a Roma con amici negli anni 1970/71, l'avv. Aldo Davanzali il quale mi aveva personalmente proposto di acquistare azioni della Spa Aerolinee Itavia. Ed in breve nel 1971, ho deciso di procedere all'acquisto delle azioni incaricando per ogni dettaglio ed operazione connessa il dott. Accornero, titolare dell'omonimo studio con sede in Torino (...). Pertanto vennero costituite la "Investimenti e Partecipazioni Differenziate S.S." e la "Gestioni Finanziarie e Azionarie S.S." i cui capitali sociali erano interamente sottoscritti e conferiti dalla società " Elektro-Haushal Tungsgeraete Beteiligungs A.G." con sede in Zug (Svizzera), quest'ultima di mia proprietà. Per quanto riguarda l'attuale situazione di possesso delle quote azionarie e dei relativi titoli nonché le società eventualmente intervenute

dopo il 1971, non sono in grado di fornirvi ulteriori elementi, considerato il notevole tempo trascorso e la mia età”.

Quanto dichiarato dal Casarini offre lo spunto per trarre la seguente considerazione: si ha la conferma che Davanzali avvertisse l'esigenza di dare maggior credibilità alla società Itavia creando un azionariato con forti connotazioni economiche che fosse stato in grado di adoperare propri strumenti di pressione per attirare l'attenzione e quindi l'interesse del mondo politico. Significative al riguardo le seguenti ulteriori dichiarazioni rilasciate dal cav. Casarini nella medesima occasione e di cui si propongono, in stralcio, alcuni passi: “Per quanto riguarda le motivazioni che mi spingevano alla partecipazione nella Spa Aerolinee Itavia posso dire che all'epoca un'attività del genere in un campo come quello dell'aviazione civile era considerata positivamente e pertanto mi sembrava opportuno conferire il sostegno propositomi dall'avv. Aldo Davanzali. Proprio in quel periodo venni a conoscenza di una partecipazione anche del marchese Fantauzzi e pertanto di un possibile collegamento con l'ambiente della Fiat”.

In merito alla effettiva attuale proprietà il cav. Casarini pur rendendosi disponibile a fornire anche per il tramite del proprio commercialista, notizie più precise in relazione all'attuale titolarità azionaria, ha rinviato ad informazioni in possesso del figlio da tempo residente in Svizzera. Infatti tra il carteggio acquisito dal cav. Casarini, si segnala una lettera della Friendo con sede a Zug (Svizzera), datata 15.03.78 con la quale veniva comunicato all'amministrazione Itavia di aver proceduto in data 23.05.77 all'acquisto del pacchetto azionario già detenuto fiduciarmente dalle società torinesi per complessive 270.000 azioni, pregandola di procedere alla relativa iscrizione nel libro soci. La “Investimenti & Partecipazioni Differenziate S.S.” e la “Gestione Finanziaria Nazionale SpA” saranno sciolte anticipatamente il 20 dicembre 82, come da relativi atti notarili redatti in Torino.

Pacchioni Onorato risulta azionista della società Itavia per azioni nr.9.129 pari a £.9.129.000. Il predetto è deceduto nel 1982 e la vedova Barberis Maria Luisa ha dichiarato di aver ricevuto in eredità anche le suddette quote, attualmente detenute in una cassetta di sicurezza.

Riis Einar risulta intestatario di nr. 59 azioni mentre la Riis & Company Srl di nr.3.000 azioni. Quest'ultima società risulta essere stata posta in liquidazione e successivamente cancellata nel 1987-88. Il liquidatore, dott. Di Mauro Corrado, ha dichiarato di non essere mai stato in possesso delle scritture contabili di tale società e di non aver mai curato alcuna operazione che riguardasse le azioni Itavia. Il Riis risulta attualmente residente in Norvegia.

Riguardo ai cennati azionisti, si è appreso dal rag. Filippo Neri che sia Pacchioni che Riis erano azionisti dell'Itavia ancor prima dell'ingresso del dott. Davanzali: gli stessi hanno mantenuto la loro partecipazione nella compagine azionaria Itavia perché Pacchioni era stato il più stretto ed esperto collaboratore di Mancini (ex azionista Itavia) mentre Riis Einar, attraverso la Riis & Company Srl, si occupava di Brokeraggio nel settore dei trasporti.

Al riguardo appare utile quanto dichiarato da Davanzali nel corso del citato interrogatorio: "Pacchioni era un azionista dell'Itavia, già preesistente all'epoca del mio subentro nella compagine azionaria della società e di lui ricordo che si occupava della direzione commerciale della società Itavia. Riis Einar invece, che io non ho mai avuto modo di conoscere personalmente, vantava un credito nei confronti della società Itavia. Evidentemente la sua partecipazione nell'azionariato Itavia potrebbe derivare dal credito che egli vantava".

5. Lineamenti della contribuzione pubblica. Cenni alle altre fonti di finanziamento: la fiducia bancaria e l'esposizione finanziaria della Società.

L'esame della documentazione amministrativa della Società (registro dei verbali delle assemblee dei soci correlato a dati desunti dal libro-giornale rilevati nel corso di verifica fiscale) individua i contributi e le sovvenzioni che la "Aerolinee Itavia Spa" ha ricevuto da parte del Ministro dei Trasporti e/o enti locali per gli importi di seguito indicati per ciascun ente erogatore:

ente erogatore	modalità di erogazione	Anno Rif.	importo
Ministero dei Trasporti D.M. 105125 del 16.02.1977	accredito presso ag. 2 Banco di Sicilia, sede di Roma	1975	486.000.000
Ministero dei Trasporti D.M. 28.02.1979	accredito presso Banco Ambrosiano, agenzia di Roma	1977	1.226.659.760
Ministero dei Trasporti	accredito presso Banco		

D.M. 533/13/80	Ambrosiano, agenzia di Roma	1978	349.500.000
Ministero dei Trasporti D.M. 12.06.1979	accredito presso Banca Popolare di Treviso, agenzia di Roma	1978	1.546.837.360
C.C.I.A.A. Bologna n.n. 8797 del 19.08.1977	pagamento fatture anno 1976 emesse dall'Azienda Speciale Aeroporti di Bologna - A.S.A.B.	1977	10.000.000
C.C.I.A.A. Bologna n.n. 4936 del 20.04.1977		1977	10.000.000
Ministero dei Trasporti D.M. 15.11.1980	accredito stanza di compensazione c/o Banco di Napoli, filiale di Roma, C/C nr. 27/21045	1979	2.980.000.000

totale 6.608.997.120

Agli importi sopra indicati vanno inoltre aggiunti i 2,8 miliardi di contributo straordinario chiesto al Ministero dei Trasporti in data anteriore al 1974, ma che lo stesso Dicastero non ha mai concesso, costringendo i contabili della società ad inserire l'importo nei conti d'ordine sino all'ultimo bilancio redatto prima della cessazione dell'attività. L'entità delle sovvenzioni era calcolata in base alla formula matematica indicata dall'art.7 del D.P.R. nr. 65/73 la quale prendeva in considerazione i seguenti parametri: chilometri volati; costo chilometrico medio di linea; carico pagante Km. medio di linea relativo a passeggeri, posta e merci. Dal momento che alcuni dei dati sopra indicati potevano essere quantificati solo ad esercizio concluso, ne conseguiva che la materiale riscossione della sovvenzione non poteva che avvenire nell'esercizio successivo a quello di riferimento e che i relativi importi dovessero essere contabilizzati tra i crediti della società verso lo Stato.

In dettaglio dai verbali delle assemblee dei soci si evidenziano qui di seguito alcuni stralci concernenti contributi e sovvenzioni alla società da parte dello Stato:

Libro I (periodo marzo 1960 - maggio 1966)

“Si è pertanto chiesto un aiuto governativo che, dopo laboriose e faticose trattative, è stato concesso nella misura di £. 60.000.000 per la gestione 1962”.

“Da notare che, con previsioni non molto ottimistiche, si riuscirà a sanare anche le perdite del 1962 e sicuramente chiudere il bilancio in attivo, sia per effetto della sovvenzione governativa richiesta sia per l'esenzione dalle tasse di atterraggio e canoni demaniali, per i quali si è molto vicini al raggiungimento della decisione favorevole”. (relazione del Consiglio di Amministrazione allegata al verbale di Assemblea Ordinaria del 30.04.63- pag.46 e 47);

“...Il Consiglio Superiore dell'Aeronautica, espletata adeguata istruttoria, ha espresso parere favorevole per il riconoscimento dell'Itavia quale Compagnia aerea per l'esercizio di linee regolari, presupposto indispensabile per chiedere ed ottenere l'ammissione al bilancio sovvenzionato”. (verbale di assemblea ordinaria del 27.02.64 - pag. 53);

“il socio sig. Guglielmo Mancini inoltre raccomanda al Consiglio di Amministrazione, ed in particolare al Consigliere delegato, di urgenziare la definizione dell'accordo con il Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile per i contributi a favore dell'Itavia, contributi che, fino ad oggi, ancorché reiteratamente promessi e parzialmente in fase di elaborazione, non sono stati materialmente conseguiti”. (verbale di assemblea ordinaria del 15.06.64 - pag. 59);

“I vostri amministratori vi portano a conoscenza che, per la concessione di un contributo ministeriale, e' stata presentata al Ministero dei Trasporti una richiesta, perfettamente documentata, di sovvenzione per l'anno 1963 di £. 145.000.000 (centoquarantacinquemilioni)”. (Relazione del Consiglio di Amministrazione allegata al verbale di Assemblea Ordinaria del 15.06.64- pag.61);

“Né può sottacersi come nei primi anni, quando cioè più gravosi furono gli oneri di impianto e di avviamento, non vi sia stata da parte del Governo alcuna assistenza ne' alcun esonero fiscale che solo in prosieguo di tempo si ritiene possano essere concessi e quindi consentirebbero un graduale smobilizzo del passivo”. (relazione del consiglio di amministrazione allegata al verbale di assemblea straordinaria del 02.04.65 - pag. 61);

Libro III (periodo novembre 1973 - gennaio 1978)

“L'assemblea ordinaria... denuncia l'irresponsabile carenza di azione da parte degli organi tutori istituzionali sia per quanto riguarda l'erogazione del contributo straordinario per il 1972 e sia per un intervento di carattere

eccezionale che copra gli insopportabili oneri creati dalla crisi energetica mondiale; ...delibera all'unanimità di dare il più ampio mandato al Presidente ed Amministratore Delegato (Davanzali) affinché espleti presso le competenti autorità ogni azione - anche di natura giudiziaria - per ottenere un intervento che almeno mitighi la crisi del carburante, sia attraverso la integrale applicazione del D.P.R. 4 gennaio 1973 che regola la erogazione di sovvenzioni annue di concessione di servizi di trasporto aereo di linea, sia attraverso provvedimenti eccezionali". (verbale di assemblea ordinaria del 19.04.74-pag.13);

“Che tale situazione sia oggettivamente indipendente dalla capacità gestionale risulta inequivocabilmente dal testo delle lettere inviateci dall'on.le Luigi Preti, Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile in data 21 febbraio e 12 marzo 74, che qui si intendono integralmente riportate e dal disegno di legge all'uopo predisposto dallo stesso dicastero in risposta alla corrispondenza indirizzata all'Autorità tutoria.

A nostro avviso le predette comunicazioni ministeriali costituiscono un affidamento certo, forse assimilabile ad un credito liquido ed esigibile verso lo Stato, di cui si potrebbe tener conto anche ai fini della compilazione dei bilanci, così come in effetti avviene, con il consenso dei Sindaci di nomina statale, per Società concessionarie di linee ferroviarie e ciò anche in assenza di provvedimenti legislativi operanti e di affidamenti del tipo summenzionato”.

“In questo quadro, mentre dobbiamo constatare con profondo rammarico che sia il DDL come gli impieghi assunti dal Ministero dei Trasporti non si sono concretizzati, malgrado i reiterati solleciti, in provvedimenti legislativi che sollevino le Compagnie aeree dal profondo stato di disagio in cui versano, il Vostro Consiglio di Amministrazione esprime tuttavia la propria ferma convinzione nella emanazione oramai indilazionabile dei provvedimenti auspicati”. (Relazione del Consiglio di Amministrazione allegata al verbale di Assemblea Straordinaria del 19.04.74-pag.16, 17);

“In questo contesto abbiamo direttamente interessato il Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione rappresentandogli la gravità della situazione. Il Ministro ha recepito quanto rappresentato dalla Vostra Società e con pronta sensibilità ha propriamente valutato le gravi ripercussioni che può creare la situazione presente qualora non vengano adottati dei provvedimenti correttivi, indicando che “l'attuale eccezionale situazione possa e debba essere superata con il massimo impegno al livello privato e pubblico” ed ha assicurato che sarà sua cura “promuovere e sollecitare i provvedimenti che comunque consentano di compensare gli oneri conseguenti all'incremento dei costi dei carburanti avio”. Il C. di A. non può che prendere atto di tale

autorevole dichiarazione da parte dell'ente tutorio che è istituzionalmente responsabile del settore e si adopererà - come nel passato - per la attuazione dei provvedimenti auspicati”.

“Signori azionisti, passiamo ad illustrarvi il bilancio ed il conto economico dell'esercizio chiuso al 30.04.74 con una perdita di £. 246.273.402:

...

i crediti verso il “Ministero dei Trasporti” e gli "enti locali" si sono incrementati in relazione allo stanziamento dei contributi a favore della società". (Relazione del Consiglio di Amministrazione allegata al verbale di Assemblea Ordinaria del 2 agosto 1974 - pag. 28, 29);

Situazione Patrimoniale al 30 aprile 74:

attivo localizzabile:

...

Ministero dei Trasporti £.	1.606.292.365;
Ministero PP.TT. £.	277.075.869;
enti locali £.	873.419.071;

Conti d'ordine:

...

Min. Trasporti per contributo straordinario £. 2.800.000.000 (Bilancio al 30 aprile 74 allegato al verbale di Assemblea Ordinaria del 2 agosto 74 - pagg. 30, 31);

“Signori azionisti, passiamo ad illustrarvi le variazioni più significative delle poste del Bilancio e del Conto Economico dell'esercizio chiuso al 30 aprile 75:

...

le altre poste dell'Attivo realizzabile non sembrano meritare particolare menzione in vista della loro pressoché stabilità, salvo il conto “Ministero dei Trasporti”. Tale voce registra i contributi assegnati dal Ministero dei Trasporti alla Vostra Società, ma, come è noto, il definitivo accertamento di tali contributi può essere soggetto a modifiche e ritardi rispetto ai tempi di predisposizione di ciascun Bilancio Sociale. Tenendo presente tale circostanza il vostro C. di A. ha sempre adottato criteri di carattere prudenziale seguendo nella sostanza il detto dell'art.2425 C.C. che recita: “i crediti devono essere valutati secondo il presumibile valore di realizzazione”. E' ovvio pertanto che nel caso in parola esiste un margine di apprezzamento soggettivo che può influenzare la determinazione in via anticipata dei previsti contributi dello Stato, in periodi come quelli correnti dove spesso massime autorità ministeriali possono aver fornito dei concreti

affidamenti informali di congrui interventi dello Stato. Per cautela, il vostro C. di A. per l'esercizio 1974/75 si è limitato ad iscrivere in Bilancio un contributo pressoché pari a quello dell'esercizio 1973". (Relazione del Consiglio di Amministrazione allegata al verbale di Assemblea Ordinaria del 08 settembre 1975 - pag.55, 56);

Situazione Patrimoniale al 30 aprile 76:

Conti d'ordine:

...

Min. Trasporti per contributo straordinario £. 2.800.000.000

...

(Bilancio al 30 aprile 76 allegato al verbale di Assemblea Ordinaria del 22.09.76 - pag. 88);

totali delle attività e delle passività escludono i conti d'ordine, per complessive

£. 2.801.800.000, costituiti in quanto a £. 2.800.000.000 dall'importo del contributo straordinario richiesto allo Stato nell'esercizio 1974 ed in quanto a £. 1.800.000 dalle cauzioni prestate dagli Amministratori. (Relazione del Collegio Sindacale allegata al verbale di Assemblea Ordinaria del 22 settembre 76 - pag.95).

libro IV (periodo gennaio 1978 - marzo 1981):

“La Compagnia risente, comunque, della più volte lamentata mancanza di un credito agevolato a favore dell'Aviazione Civile, mentre esso è previsto per molti altri settori meno caratterizzati da quel contenuto sociale cui è improntata la nostra attività. A questa esigenza l'Alta Direzione ha cercato ripetutamente di sensibilizzare i competenti organi di Governo documentando le ampie implicazioni positive che la nostra attività produce a favore dell'economia nazionale e della bilancia dei pagamenti. Una proposta di legge in questo senso è stata presentata in Parlamento”.

“Per quanto attiene il problema tariffario per i voli di linea, anche recentemente la Compagnia è intervenuta energicamente presso il Ministero dei Trasporti documentando come gli aumenti sino ad ora autorizzati non siano stati sufficienti a pareggiare la vertiginosa crescita dei prezzi. Lo stesso Ministero è stato altresì sollecitato ad intervenire urgentemente affinché, per l'erogazione dei contributi statali relativi all'esercizio 1980, vengano stanziati 10 miliardi di lire in luogo dei 4 miliardi già iscritti a bilancio. Contemporaneamente è stata ribadita l'urgenza che vengano recuperati anche i 3,8 miliardi stornati dal bilancio 1978 a seguito di rilievi

mossi dalla Corte dei Conti iscrivendo tale importo quale ulteriore disponibilità per l'esercizio 1980”.

“...maggiore esposizione verso l'Erario per Irpef dipendenti, dovuta all'aumento delle ritenute operate, e nei confronti degli istituti previdenziali, verso i quali si sta agendo per ottenere il totale riconoscimento dei benefici previsti per la Cassa per il Mezzogiorno, il che comporterebbe una sostanziale riduzione di tale posta”. (Relazione del Consiglio di Amministrazione allegata al verbale di Assemblea Ordinaria del 29 aprile 80 - pagg. 74, 91);

“... è d'uopo individuare i principali fattori della situazione di squilibrio nella quale l'Itavia è stata costretta ad operare, e cioè: ...la assoluta insufficienza delle sovvenzioni concesse all'Itavia, come peraltro a tutti gli altri vettori aerei, per l'esercizio di servizi di accertato interesse sociale;

“...è stato dato corso alle seguenti azioni:

(2) citazione del Ministro dei Trasporti avanti al Tribunale Civile di Roma per ottenere la condanna al pagamento delle sovvenzioni maturate e non corrisposte dal 1973 al 1979 incluso, per l'esercizio delle linee di accertato pubblico interesse esercitate, oltre al risarcimento dei danni e ad ogni altro provvedimento conseguente;

(3) ricorso straordinario al Capo dello Stato per ottenere l'annullamento del Decreto del Ministro dei Trasporti 15.11.80 con il quale è stata concessa la sovvenzione per le linee esercitate durante il 1979 di £. 2.980.000.000 anziché di £. 19.811.000.000 come richiesto e dovuto in applicazione dell'art. 7 del D.P.R. nr. 65/1973”. (verbale di Assemblea Ordinaria del 4 marzo 81 - pag. 100, 105).

Per quanto attiene le altre fonti di finanziamento si rinvia ad una sintetica esposizione grafica (v. tabella nr. 1 recante i grafici relativi al ricorso alle banche, debiti e crediti dal 1974 al 1979) ma occorre preliminarmente evidenziare che l'accordo di collaborazione stretto con l'Alitalia il 18 luglio 78 aveva sicuramente determinato in capo all'Itavia una serie di benefici non traducibili in valori contabili (promozione vendita delle rotte, inserimento voli nell'orario ufficiale e nel sistema elettronico Alitalia) il cui valore commerciale è stato di gran lunga superiore a quanto possa emergere dall'analisi dei bilanci.

Nonostante ciò l'indebitamento della società negli stessi anni subisce una brusca impennata, che risulta ancor più evidente se confrontato con il rilevato andamento tendenzialmente costante dei crediti correnti. Ciò fornisce allo stesso tempo testimonianza di una forte dipendenza della società dagli istituti di credito, nonché di una continua fiducia di questi

ultimi verso una società fortemente indebitata ed in costante perdita di esercizio. Inoltre il confronto tra i valori relativi ai crediti correnti e quelli riferiti ai debiti dell'Itavia nei confronti delle banche e degli istituti di credito a medio e lungo termine rende particolarmente evidente la notevole esposizione finanziaria della società.

6. Gli interrogativi sull'azionariato Itavia: la cronaca.

Nel periodo 1994-1996 alcune interviste rilasciate da alti ufficiali dell'Aeronautica Militare assieme ad articoli di cronaca nazionale richiamano l'attenzione sulle supposte convergenze d'interessi economici intorno alle ipotesi del missile e della bomba, da cui vengono fatte derivare altrettante ipotetiche attese risarcitorie di notevole rilievo economico.

Infatti in un articolo stampa pubblicato sul quotidiano Il Tempo titolato "Ustica, il partito della bomba", l'intervistato - il generale Catullo Nardi dell'Aeronautica Militare Italiana - così dichiara: "(...) Sotto la tragica vicenda di Ustica si nascondono interessi finanziari colossali". E alla domanda, "quali interessi economici gravitano intorno ad Ustica?", l'alto ufficiale riferisce: "Se fosse valida la tesi del missile il risarcimento sarebbe di un milione di dollari per ogni vittima, mentre in caso di bomba 100 milioni come avvenuto in altri casi di terrorismo. Ma il fatto più importante è che l'Itavia è una compagnia fallita, ma le azioni sono rimaste anche se non si sa in mano a chi siano finite. Abbiamo incaricato un investigatore di seguire questo filo di Arianna ma si è fermato ad un prestanome, una vecchietta di Crotona di 84 anni. Ebbene in caso di missile al detentore di queste azioni andrebbero 3.000 miliardi di lire (...)".

Una dichiarazione di un certo peso, tanto da indurre l'Autorità Giudiziaria a convocare il generale Cesare Fazzino - anch'esso dell'Aeronautica Militare - il quale, in sede di esame testimoniale del 26 aprile 94, conferma che l'Associazione Nazionale dell'Arma Aeronautica ha attivato un'indagine tesa all'individuazione dei proprietari delle azioni Itavia precisando inoltre che la stessa si fermò alla Banca Nazionale del Lavoro - sede Centrale di Roma - presso cui sarebbe stata accertata l'esistenza di un ufficio denominato "Ufficio Itavia" che probabilmente custodisce i titoli azionari dell'Itavia. L'ufficiale viene risentito il 17 ottobre dello stesso anno, ma non è in grado di fornire ulteriori notizie al riguardo.

In data 13 ottobre 95, in un articolo a firma del giornalista Andrea Purgatori pubblicato sul Corriere della Sera e titolato "Ustica, l'uomo di

Bisaglia depistò le indagini” viene avanzata un’ipotesi sconcertante. In realtà, dietro la telefonata del 28 giugno 80, delle ore 14.10, fatta dai Nuclei Armati Rivoluzionari al centralino della redazione del Corriere della Sera concernente la notizia che attribuiva la strage di Ustica ad una bomba, vi sarebbe stato un giornalista, amico del Ministro Bisaglia. Circostanza, questa, che sarebbe stata accertata dal S.I.S.MI. E il motivo di tutto ciò?

Scrivono il giornalista: “Secondo Cogliandro - (funzionario del S.I.S.MI; ndr) - è semplice: Bisaglia ha interessi nella compagnia Itavia, esattamente come il suo collega Ministro delle Poste, Mario Bubbico (...).”

La cronaca in quel periodo ha pertanto sollevato incisivamente il problema della attuale configurazione dell’assetto azionario e delle effettive titolarità delle azioni.

Tale problematica, come si è visto nella precedente trattazione, è stata affrontata e chiarita nel corso dell’attività istruttoria e di polizia giudiziaria come verrà nel prosieguo ulteriormente indicato.

7. Le società fiduciarie, problematiche relative ad alcune partecipazioni azionarie: quote occulte o riservate?

Come si è avuto modo di osservare, la stampa si è più volte riferita all’azionariato Itavia e ad ipotetici interessi. Gli accertamenti svolti nei confronti delle società fiduciarie - di cui s’è trattato e cioè la “Servizio Italia Società Fiduciaria e di Servizi per Azioni” con sede in Roma, la “Investimenti e Partecipazioni Differenziate s.s.” e la “Gestioni Finanziarie e Azionarie” entrambe con sede in Torino e la “Compagnia Fiduciaria Nazionale” con sede in Milano - hanno permesso un quadro informativo sicuramente più definito di quanto riferito dalla cronaca.

Contrariamente a quanto affermato dalla stampa, presso la Servizio Italia (società del Gruppo BNL) non esiste alcun “ufficio Itavia” bensì risultano due posizioni fiduciarie così contraddistinte: “AA028 - Aerolinee Itavia Spa - D045/1: DEFAGO Ives” e “AA028 - Aerolinee Itavia Spa - D031/2: cav. Aldo DAVANZALI”.

Pertanto presso la fiduciaria della Banca Nazionale del Lavoro, con particolare riferimento ai mandati fiduciari, ai titoli azionari ed ai certificati provvisori sono stati individuati i seguenti fiducianti:

-avv. Carlo Davanzali che con il mandato del 31 dicembre 73, trasferisce la titolarità delle azioni alla società fiduciaria che attualmente custodisce nr.

1.255.812 azioni (rappresentate da documenti azionari e da certificati provvisori) pari a lire 1.255.812.000 del capitale sociale Itavia;
-sig. Ives Defago che con il mandato del 23 giugno 80, trasferisce la titolarità delle azioni alla società fiduciaria che attualmente custodisce nr. 500.000 azioni pari a lire 500.000.000 del Capitale sociale Itavia.

Riguardo a questa ultima posizione vi è da specificare che il precedente fiduciante era costituito dalla “Spark Establishment” società con sede in Vaduz (Liechtenstein) di cui al mandato fiduciario del 28 giugno 74.

Secondo quanto si è informalmente appreso, come già s’è scritto dal rag. Filippo Neri (dipendente della società Itavia che ha rivestito l’incarico di Direttore Commerciale dal 1960 al 1981), detta quota azionaria dovrebbe in realtà appartenere ad un certo Mercuri, presumibilmente proprietario della casa editrice Lancio ed amico di Davanzali.

Davanzali confermerebbe, come già detto, detta circostanza nel corso del già citato interrogatorio: “A tal proposito ricordo un certo Mercuri o Mercurio che faceva parte del Consiglio di Amministrazione dell’Itavia e che presumo possa essere stato il fiduciante di queste 500.000 azioni”.

Sempre sotto tale profilo, si rende necessario un breve cenno alle seguenti società fiduciarie: la “Gestione Finanziaria & Azionaria S.S.” e la “Investimenti e Partecipazioni Differenziate S.S.” entrambe con sede a Torino e costituite, come si è avuto modo di riscontrare, dal cav. Francesco Casarini attraverso una società svizzera di proprietà dello stesso Casarini (la “Elektro-Haushal Tungsgeraete Beteiligungs A.G.” con sede in Zug - Svizzera).

In esito agli accertamenti documentali svolti sono emerse alcune situazioni, di cui in precedenza non si aveva conoscenza, che riguardano la contrazione dell’ammontare delle azioni possedute fiduciarmente dalle due società torinesi a nr.135.000 azioni per ognuna di esse (invece come si è visto l’ultima scritturazione del libro soci al 9.02.78 riporta nr.165.000 azioni per ogni società). Per completezza, si ripercorrono le fasi più salienti delle evidenze documentali emerse.

La costituzione delle due società risale al 22 ottobre 71 e cessano di esistere il 20.12.82. Nel frattempo, intervengono le seguenti operazioni finanziarie:

- in data 23.02.72, entrambe le società cedono nr. 30.000 azioni (per complessive 60.000 per lire 60 milioni) alle seguenti persone e per gli importi specificati: sig.ra Paola Seccaspina, nata a Codroipo (UD) il 22.05.1923 (e residente in Vicenza, alla Via Monte Asolone nr.25) per nominali lire 40 milioni; avv. Franco Strabbioli nato ad Ancona il

10.06.1923 (e residente in Roma, Via Edoardo Jenner nr.119) per nominali lire 10 milioni; prof. Fausto Nunziata, nato a Torino il 7.01.1923 (e residente in Roma, Via Salaria nr.334) per nominali lire 10 milioni.

I termini dell'operazione sopra individuata, sono precisati dallo stesso cav. Casarini: "Se non erra la mia memoria, per quanto concerne la vendita di parte delle quote azionarie intestate alle due finanziarie, intervenuta nel 1972 nei confronti di nr.3 persone fisiche, di cui esiste documentazione agli atti esibiti, posso ricordare che i tre privati erano: il prof. avv. Fausto Nunziata che mi era stato presentato - durante le mie permanenze a Roma per contatti e relazioni inerenti la mia attività imprenditoriale - quale funzionario del Ministero del Tesoro dal Senatore Onofrio Cengherle che era sottosegretario alla Difesa; la sig.ra Paola Seccaspina, se non erro moglie del Senatore Cengherle; l'avv. Franco Strabbioli da me conosciuto in occasione delle predette frequentazioni romane".

In esito ad informazioni assunte da atti dell'epoca e da un'ulteriore attività informativa espletata risulta che:

- Strabbioli Franco, identificato nell'omonimo sopra menzionato, nel 1972 era dipendente del Ministero del Tesoro con la qualifica di Dirigente per i servizi amministrativi e successivamente era stato distaccato nel 1977 e 1978 rispettivamente al Gabinetto del Ministro della Sanità ed alla Segreteria del Ministro dei Trasporti e nel 1980 presso il Ministero delle Poste e Telecomunicazioni addetto alla segreteria del sottosegretario On.le Leccisi.
- Mentre il Senatore Onorio Cengarle (e non Cengherle), si identifica nell'omonimo nato l'8.05.1923 a Codroipo (UD). Eletto senatore nelle file della Democrazia Cristiana il 19.05.68. Ha cessato di far parte del Senato il 1° luglio del 1987. Proprio nel 1972 rivestiva la carica di sottosegretario al Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile (con il Governo Colombo dal 06.08.70 al 17.02.72 e con il Governo Andreotti dal 17.02.72 al 26.06.72; presso il Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale durante il quinto Governo Rumor, dal 14 marzo al 23 novembre 74 ed infine presso il Ministero della Difesa durante il quarto e quinto Governo Moro, dal 23 novembre 74 al 29 luglio 76).

Inoltre il Senatore Cengarle aveva avuto incarichi parlamentari quale componente delle Commissioni 10^a, 11^a e la Commissione parlamentare d'inchiesta per lo studio delle commesse, armi e mezzi ad uso militare e sugli approvvigionamenti.

Per quanto riguarda il prof. Fausto Nunziata che, secondo quanto dichiarato dal cav. Casarini, gli era stato presentato quale funzionario del Ministero del Tesoro, non sono emersi ulteriori elementi informativi.

In estrema sintesi, le notizie raccolte consentono un definito quadro informativo sulle motivazioni della cessione delle 60.000 azioni Itavia, che facevano parte del pacchetto gestito dalle due fiduciarie torinesi.

All'epoca del trasferimento delle azioni ciascuno dei cessionari sopra individuati aveva una sua collocazione specifica e a quanto sembra affatto casuale. Infatti nel 1972 il dott. Franco Strabioli e l'avv. Fausto Nunziata gestivano funzioni dirigenziali nell'ambito del Ministero del Tesoro cui era preposto quale sottosegretario l'on.le Antonio Bisaglia, che rivestiva tale incarico negli anni dal 1970 al 1973 con i Governi Andreotti, Rumor e secondo Andreotti; e per quanto riguarda il senatore Cengarle, la cui quota risulta intrattenuta dalla moglie Paola Seccaspina, proprio in quegli anni era sottosegretario ai Trasporti e Aviazione Civile.

In questo contesto non stupisce che fino ad oggi (infatti il libro soci è fermo al 9 febbraio 78) entrambe le società torinesi di Casarini risultino fiduciarmente intestatarie ciascuna dell'intera quota, cioè 165.000 azioni. Infatti non è sicuramente per un mero errore ma piuttosto per cautela e riservatezza che l'amministrazione Itavia, pur conoscendo dal 1972 le nuove titolarità relative a Strabioli, Nunziata e Seccaspina non abbia mai aggiornato le posizioni azionarie sul libro soci.

Per quanto concerne infine la quota intrattenuta dalla "Compagnia Fiduciaria Nazionale" come si è visto per conto del marchese Fantauzzi, è necessario fare una precisazione. Come si è avuto modo di accennare in precedenza, la società Sefim nel 1987 è stata ceduta dal marchese Fantauzzi al Gruppo Lefebvre, ma soltanto le azioni Itavia non sono state in effetti cedute a Lefebvre poiché nell'operazione di compravendita societaria Sefim/Lefebvre - secondo quanto riferito dall'amministratore pro-tempore dott. Lopane - le azioni Itavia non erano state volutamente inserite in alcuna pratica contabile ovvero inventariate.

8. La situazione giudiziaria dell'Itavia dopo il disastro aereo: il commissariamento della società.

La Spa Aerolinee Itavia svolgeva l'attività di trasporto aereo di linea, in concessione.

Preesistenti e rilevanti perdite di gestione, ammontanti, come da bilancio, ad oltre 46 miliardi di lire, determinavano, nel dicembre 1980, una irreversibile situazione di illiquidità in conseguenza della quale la società non era in grado di far fronte, con i normali mezzi di pagamento, agli impegni

assunti verso dipendenti, fornitori e creditori in genere. Per tali motivi si vedeva perciò costretta a sospendere ogni attività e conseguentemente a disporre la messa in cassa integrazione guadagni di tutti i dipendenti.

A ciò si aggiungevano altri eventi quali la decadenza della concessione a svolgere servizi di trasporto aereo di linea di cui al D.M. nr.223 del 21.01.81 nonché il mancato rinnovo della licenza di esercitare qualsiasi attività di trasporto aereo.

Da ultimo, a seguito di istanze di fallimento da parte di vari fornitori, il Tribunale di Roma - Sezione Fallimentare, con sentenza 265/81 del 14.04.81, dichiarava lo stato di insolvenza nonché l'assoggettamento della società alla procedura straordinaria ai sensi dell'art.1 della Legge 3.04.79 n.95 (cd. Legge Prodi).

Successivamente, con D.M. 31.07.81, la Spa Aerolinee Itavia veniva posta in amministrazione straordinaria secondo le procedure della suddetta legge Prodi e contestualmente veniva nominato Commissario l'ing. Bruno Velani.

Dall'ottobre del 1987 ad oggi la gestione della società è stata svolta dall'avv. Antonio Cospito, subentrato all'ing. Velani in quanto deceduto. All'epoca della nomina del successore, già da tempo aveva avuto inizio la fase di liquidazione della società nel corso della quale il precedente commissario aveva provveduto alla vendita di tutti gli aeromobili i quali costituivano il cespite più importante della società.

In questi anni l'avv. Cospito ha svolto compiti molto delicati connessi al suo incarico. In particolare le continue pretese creditorie sono state nel tempo in parte soddisfatte tra cui l'alleggerimento della situazione debitoria verso i dipendenti Itavia.

Dopo essere stata posta in Amministrazione straordinaria, la società non ha compiuto alcuna attività di interesse ricollegabile all'oggetto sociale tenuto conto delle serie problematiche connesse ad un riavvio dell'esercizio del trasporto aereo.

L'avv. Cospito, sentito a sommarie informazioni testimoniali, ha specificato che, allo stato, costituisce ostacolo alla chiusura della procedura la mancata restituzione da parte dell'Amministrazione finanziaria dei crediti fiscali vantati dalla società Itavia.

9. I rapporti assicurativi: i rischi assicurati, l'indennizzo accordato.

La società “Assitalia - Le assicurazioni d’Italia Spa”, con sede in Roma, Corso d’Italia nr. 33, è la compagnia assicurativa che garantiva l’Itavia, proprietaria dell’aeromobile precipitato al largo di Ustica, della perdita del velivolo, degli infortuni del personale navigante e dei passeggeri, con polizza nr.27870 con effetto dal 4 giugno 78 e scadenza 30 giugno 80.

L’Itavia era, in estrema sintesi, assicurata contro i seguenti rischi: danni all’aeromobile; infortuni dei passeggeri e responsabilità civile del vettore; responsabilità civile per danni a terzi sulla superficie; responsabilità civile generale verso terzi per danni connessi alla propria qualità di vettore aereo.

La società Assitalia ha istruito nr.82 fascicoli di sinistro, relativi alle posizioni di danno aperte a seguito del disastro aereo, così suddivisi:

- nr.1 riguardante l’aeromobile (effettuati pagamenti per lire 3.800 milioni);
- nr.4 riguardanti il personale di volo (effettuati pagamenti per lire 280 milioni);
- nr.77 riguardanti i passeggeri trasportati (effettuati pagamenti per lire 2.212 milioni).

In esito alle posizioni risarcitorie aperte, la società - alla data del maggio 94 - ne aveva definite nr.71 per un importo complessivo di lire 6.206.908.000, mentre nr.8 posizioni erano state liquidate solo parzialmente per un importo complessivo di lire 85.818.000. Per le residue nr.3 posizioni non risultavano effettuati pagamenti. V’è da rilevare che nel novembre del 1981 il Consaereo - Consorzio Italiano di Assicurazioni Aeronautiche autorizzava l’Assitalia alla liquidazione dei sinistri relativi ai passeggeri trasportati oltre il limite di lire 5.200.000 a persona e fino all’importo di 58.000 dollari USA.

Alla luce di quanto sopra, non è da escludere che gli aventi diritto abbiano conseguito pagamenti anche da altre Compagnie di Assicurazione o dalla stessa Assitalia, in relazione ad altre polizze che, in ipotesi, avrebbero potuto garantire l’evento morte dei soggetti periti nella sciagura aerea.

Riguardo alla situazione sopra evidenziata vale la pena di accennare ad una delle problematiche connesse al risarcimento, subito dopo il disastro. In particolare, nella riunione del Consorzio Italiano di Assicurazioni Aeronautiche tenutasi il 19 aprile del 1982, questo Comitato, pur in presenza di obiettive difficoltà (dovute alla possibilità per l’Assicuratore di procedere alla liquidazione stragiudiziale degli altri sinistri ed ai diversi autorevoli pareri che sconsigliavano di effettuare la liquidazione delle somme da risarcire), decideva di dar comunque luogo alla definizione delle posizioni risarcitorie aperte in considerazione dei seguenti fattori:

- della sentenza emessa dal Tribunale di Roma il 14.11.75, passata in giudicato;
- degli effetti negativi da un punto di vista commerciale che provocherebbe l'interruzione di trattative che erano sul punto di essere definite.

Ad ogni modo già in precedenza, con lettera del 7 agosto del 1980 l'Assitalia - ramo aeronautico scriveva all'Ispettorato di Palermo formulando la seguente osservazione: "tale impostazione non può prescindere, però, dalle seguenti considerazioni:

- la colpa in effetti non è stata accertata;
- che quand'anche venisse accertata una qualsiasi responsabilità nelle cause dell'evento, tale responsabilità potrebbe non ricadere sull'Itavia o perlomeno non soltanto sull'Itavia;
- la liquidazione comunque viene da noi effettuata oggi e non fra 6 o 7 anni quando cioè sarà presumibilmente completato l'accertamento delle cause (...)"

10. Controversie connesse ad altri profili di risarcimento: la costituzione di parte civile e l'atto di citazione Itavia.

La vicenda ha anche aperto altre problematiche: non ultima e meno importante quella connessa alla causa civile che la società Itavia, nella persona del proprio Presidente ed Amministratore Delegato, avv. Aldo Davanzali, ha proposto al Tribunale civile di Roma con atto di citazione del 31 marzo 1981 nei confronti del Ministero della Difesa, del Ministero dei Trasporti e del Ministero dell'Interno, nelle persone dei loro Ministri pro-tempore.

In sintesi l'atto di citazione, nel richiamare le conclusioni cui era pervenuta la Commissione di Inchiesta istituita dal Ministero dei Trasporti tali da smentire qualsiasi responsabilità a carico della società Itavia (prima fra tutte venne smentita l'ipotesi, dapprima prevalente, del cedimento strutturale ed evidenziando di contro che a bordo si era verificato un evento istantaneo e catastrofico - "decompressione esplosiva"), privilegia l'ipotesi dell'abbattimento dell'aereo "ad opera di un missile o comunque di un ordigno bellico di incerta origine", in ciò interpretando a proprio sostegno l'analisi delle tracce rilevate dai radar. In conclusione, "all'Itavia - recita l'atto di citazione - non può ascriversi alcuna responsabilità, che va, di contro, ricercata altrove, nell'azione commissiva ed omissiva dello Stato Italiano, al quale spetta, attraverso gli organi amministrativi a ciò

istituzionalmente preposti, il controllo, la vigilanza e, quindi, la sicurezza delle aerovie aperte al traffico commerciale, unitamente alla più generale azione di prevenzione degli atti terroristici (...)"

Sulla base di detti presupposti, si citano in giudizio i Ministeri sopra richiamati per accertare le responsabilità evidenziate al fine di ottenere "il risarcimento di tutti i danni subiti dalla Aerolinee Itavia nella misura di lire 30 miliardi e di quella diversa minore o maggiore, che risulterà dovuta in corso di causa", oltre alla svalutazione monetaria intervenuta dal momento della maturazione del diritto a quello della effettiva liquidazione della somma dovuta.

Di qui la ragione per cui la tesi del "missile" sarebbe sostenuta da coloro che potrebbero trarre benefici di carattere finanziario che, allo stato, non sono quantificabili. Tra questi, in primis, lo stesso avv. Aldo Davanzali - azionista di maggioranza dell'Itavia - che subito dopo la sciagura sostenne con forza la tesi del missile in ogni sede tanto da essere stato indiziato dall'AG, nel dicembre del 1980. L'episodio da cui scaturì la decisione della magistratura risiede nelle affermazioni contenute nella lettera del 16 di quello stesso mese indirizzata al Ministro dei Trasporti, on.le Rino Formica: Davanzali era fermamente convinto che la distruzione dell'aereo fosse opera di un missile di un aereo. Di seguito affermazione che andava a contravvenire al reato di cui all'art.656 del C.P. (diffusione di notizie esagerate e tendenziose atte a turbare l'ordine pubblico).

E se da un verso Davanzali continua, nel tempo, a tutelare gli interessi della società Itavia che, si ricordi, si è costituita parte civile nel processo penale in corso con atti di costituzione recanti le seguenti date: 29.06.84; 14.09.89; 17.01.92, da parte del restante azionariato sembrano appalesarsi alcuni timidi segnali di interesse.

Le ragioni di questo interessamento sembrano abbastanza comprensibili avuto riguardo alle aspettative che potrebbero maturare in capo ad ogni azionista in vista di una sentenza favorevole all'Itavia nella causa civile che, ad ogni modo, nel giudizio dovrà tenere conto degli esiti del processo penale.

Tale evenienza non appare neanche tanto remota se si considera che la società Itavia manterrà lo stato di amministrazione straordinaria fino a quando sarà pendente la causa civile contro le Amministrazioni dello Stato il "cui giudizio - secondo quando dichiarato in atti dal Commissario Straordinario, avv. Antonio Cospito - potrà proseguire soltanto dopo una perizia definitiva redatta nel quadro dell'inchiesta penale".

Di qui alcuni segnali di interesse da parte degli azionisti che avanzano richieste all'Ufficio dell'Amministratore Straordinario Itavia.

In particolare le azioni di proprietà della Byblos SpA (valore nominale £.91.200.000);

- il cui rappresentante legale è tuttora il Tudini Marcello sopra generalizzato,
- risultano essere state interamente cedute alla società:
- una prima volta, in data 13 giugno 92, a tal Ugo Marcello Tudini - con atto formalizzato alla presenza del notaio Giancarlo Pollera e trasmesso in data 17 febbraio 93 all'ufficio Itavia di via Tito Quinzio Penno;
- successivamente, in data 30 giugno 92, a tale Nunzia La Cavalla - come comunicato dalla stessa società all'avv. Cospito con lettera del 7 luglio 92.

Dagli archivi delle anagrafi tributaria e comunale è stato rilevato che:

- Ugo Marcello Tudini è figlio di Maria Alviani Tudini e probabile discendente in linea diretta di Marcello Tudini;
- Nunzia La Cavalla, deceduta il 30 settembre 94, era moglie di Marcello Tudini.

In definitiva, per quanto dalle carte esaminate salti agli occhi la contemporanea vendita delle azioni a due soggetti diversi, di fatto si evince che le stesse sono comunque restare nella disponibilità della famiglia Tudini.

Analoga attività è stata svolta dalla Servizio Italia SpA che, con fax in data 16 luglio 1993, richiedeva all'avv. Cospito l'annullamento di un certificato azionario provvisorio emesso in data 30 settembre 74 per conto di "non residente" (valore nominale di £.500.000.000) e la contestuale emissione di un corrispondente certificato definitivo.

Per quanto concerne infine la Compagnia Fiduciaria Nazionale che su mandato fiduciario della Sefim detiene nr.455.884 azioni della Società Itavia, sarà il dr. Lopane Garibaldi che, in una lettera datata 4 luglio 95 indirizzata al prof. Antonio Lefebvre, solleva apertamente la problematica riflettente l'effettiva titolarità delle predette azioni. Nello scritto il dr.Lopane rappresenta che, in occasione della cessione della Sefim, per dimenticanza, omise di comunicare alla Compagnia Fiduciaria Nazionale di vulturare le nr.455.884 azioni dell'Itavia al marchese Franco Fantauzzi, effettivo proprietario delle stesse, pregando il prof. Lefebvre di informare, in tal senso, la società fiduciaria autorizzandola al trasferimento delle azioni di che trattasi.

In conclusione a prescindere dall'attualità degli interessi riferibili agli azionisti della Società che, come s'è visto, è stata mantenuta per diciotto anni nello speciale regime di amministrazione straordinaria, sostanzialmente in attesa della conclusione dell'inchiesta penale, la fisionomia della compagnia aerea è stata definitivamente accertata. So è così individuato un profilo evolutivo fino al giugno dell'80, caratterizzato da una forte ed

univoca volontà imprenditoriale, riconducibile all'avv. Davanzali, che dalla metà degli anni 60 ha fatto emergere la Società nel trasporto aereo civile italiano. La fiducia accordata all'imprenditore marchigiano da parte di un ristretto e ben connotato gruppo di capitani d'impresa e dalle banche – cui era noto l'impegno del gruppo Davanzali e di quegli imprenditori a lui collegati – ha reso possibili risultati in termini di contribuzione pubblica (largamente accordata in tutto il corso degli anni 70) e di operatività dei voli. Fino a pervenire ad un prezioso accordo di collaborazione con l'Alitalia nel luglio del 78, che presupponeva una valutazione di affidabilità dell'Itavia.

V'è poi da dire che, dissolti i primi inquietanti interrogativi sull'effettiva titolarità delle azioni – in piccole quote occulte attribuite a personaggi riconducibili all'ambiente politico e ministeriale degli anni 70 – s'è notata la tendenza, fisiologica per quell'epoca, ad un crescente frazionamento dell'azionariato, con società anche estere sempre più connotate in veste fiduciaria.

Una volta infine, escluso il cedimento strutturale, da cui sarebbero derivate per la Società obbligazioni di risarcimento, è difficile allo stato – nè alcuno lo ha mai dimostrato – quali siano le differenze di aspettative di credito, sempre per la Società, a seconda delle soluzioni che il caso potrebbe avere, in particolar modo sulle cause del disastro.

* * * * *

Capitolo VII
Le ipotesi e le richieste della difesa Itavia.

Da ultimo si deve dire che non possono essere sottovalutate le considerazioni della difesa di Davanzali e Lisi sui personaggi di Abdel Baset

al Megrahi, attualmente accusato dagli Stati Uniti di aver partecipato all'attentato di Lockerbie nel 1988, e di Salm Said Salem, più volte indicato come appartenente ai Servizi Libici, che potrebbe risultare secondo quel difensore, il nome di copertura in Italia, sin dal 1972 di uno dei maggiori esponenti dell'OLP, per anni a capo della fazione FLP ed esecutore dell'operazione a danni dell'Achille Lauro.

Partendo da questi due personaggi ed altri collegati (Omar Yaia e Pacini Battaglia), quella parte avanza l'ipotesi di una stretta connessione tra alcune vicende delittuose commesse in Italia tra la fine degli anni 70 ed i primi anni 80 e gli incidenti aviatori del DC9 di Ustica e del MiG libico di Castelsilano.

Su tale base chiede:

- disporre ulteriori indagini sul delitto di strage nei confronti degli altri autori del reato nonché nella formulazione di ulteriori contestazioni di reato in ordine ad alcuni episodi già emersi in atti. In particolare il redigente propone di sentire formalmente i politici che, all'epoca autorizzarono e consentirono operazioni "coperte" con la Libia.

Più in particolare la presenza di elementi indizianti, tali da imporre la prosecuzione di ulteriori indagini sul delitto di strage, apparirebbe inequivocabilmente dalla lettura delle risultanze processuali proprio nella parte in cui appare provata l'ipotesi della strage di Ustica, nel contesto di una battaglia aerea con il relativo coinvolgimento del DC9 Itavia. Battaglia aerea che, secondo quel difensore, sarebbe avvenuta nel quadro di un'operazione di copertura in favore della Libia con la compiacenza dei Servizi italiani e americani e caratterizzata dalla presenza di almeno un aereo "protetto" – con personalità araba a bordo – sulla scia del DC9 Itavia.

L'autore della memoria compie altresì un'analisi del contesto politico dell'epoca alquanto precisa e descrittiva con particolare riferimento al complesso dei rapporti politici ma soprattutto affaristici tra il Governo libico e quello italiano. Si giunge così a sostenere l'ipotesi dell'esistenza di un consolidato sistema di sotterranei ricatti di Stato tra la Libia e l'Italia che emergerebbe da fascicoli e carte a far data dal 1975. In particolare, testualmente: "emergono, al momento della strage di Ustica, rapporti consolidati e radicati tra i nostri Servizi e i massimi vertici libici in una situazione di contiguità con l'OLP e la causa palestinese, attraverso connessioni di vario genere, da quello petroliferi (a cuore dei massimi vertici italiani) a quelli legati alla stessa sopravvivenza del leader politico".

A sostegno dell'accennata analisi alcuni episodi e circostanze ritenuti significativi:

- il noto caso “M.Fo.Biali” (dal nome Mario Foligni – Libia), da cui il fascicolo compilato dal reparto “D” del SID, concernente l’esponente politico democristiano siciliano che nel 75 aveva creato strani collegamenti con i movimenti indipendentisti siciliani dell’epoca e con numerosi personaggi appartenenti alla massoneria non disdegnano di mantenere rapporti con lo stesso Gheddafi.
- La situazione militare di aperto contrasto verificatasi alla frontiera Libia-Egitto proprio a ridosso della data del 27 giugno 80; entrambi gli stati si sfidarono con minacce senza però mai arrivare a vere e proprie aggressioni militari.
- I depistaggi dei Servizi segreti che si sarebbero concretizzati attraverso una sostenuta attività di disinformazione – in tal senso l’autore svolge un’ampia rassegna delle vicende delittuose più torbide che hanno caratterizzato quel periodo: dallo scandalo “Billygate”, al “Supersismi”, alla scoperta della lista di Licio Gelli degli appartenenti alla P2, all’attentato al Papa, ed altri
- La presenza di singolari coincidenze di versioni, come in particolare il trasferimento di Abu Abbas da Zurigo a Tripoli tra l’altro sull’aerovia “Ambra 13” utilizzata proprio dal DC9 Itavia la sera del 27 giugno, coincidenza che riguarderebbe anche un aereo militare italiano che il 28 settembre dell’81 intercettò un velivolo della compagnia di bandiera libica in volo da Zurigo a Tripoli e lo scortò fino all’uscita dello spazio aereo italiano.
- Una rassegna di testimonianze che paiono avvalorare l’ipotesi della battaglia aerea.
- Un elenco di morti sospette, quanto meno sotto l’aspetto di strane ed anomale coincidenze, che hanno connotato il processo.
- Le tracce di un’operazione aeronavale sui cieli del Mediterraneo – la mancata completa acquisizione dei tracciati radar sarebbe indicativa dell’esistenza di un’operazione “coperta” a livello militare. In particolare si esprimono talune riserve in ordine alle conclusioni raggiunte del PM sulla presenza della portaerei Saratoga nel porto di Napoli alla data del 27 giugno 80. In tale contesto, si esprimono alcune considerazioni sulla presenza della portaerei francese Clemenceau e delle navi italiane che parrebbero evidenziare talune perplessità derivanti dalle risposte fino ad oggi acquisite al processo.
- La cauta del MiG libico ed il suo coinvolgimento nell’incidente di Ustica, per effetto della presenza di elementi che retrodaterebbero la data ufficiale di caduta del 18 luglio 80 a quella più probabile del 27 giugno.

Ampi riferimenti e commenti all’annotazione “Progetto Tascio-Notarnicola”. L’autore del documento avanza l’ipotesi che sussistano sufficienti indizi probatori per “ritenere che il progetto Tascio-Notarnicola

del 23 luglio possa essere stato semplicemente il progetto di Santovito di annullare l'ipotesi politica (di Formica) e la prova processuale (l'autopsia del pilota) dell'abbattimento. Altro riferimento è costituito dal sequestro dell'agenda del generale Giuseppe Santovito ed acquisita al processo di Ustica.

- In tal senso, si avanza il fondato sospetto della complicità italo-libica volta a costruire artatamente il falso volo del 18 luglio 80 e ad occultare la prova del collegamento tra il MiG e la caduta del DC9 Itavia.

- Infine, a proposito di Abu-Abbas, coinvolto nella vicenda del sequestro dell'Achille Lauro, il difensore di parte civile ipotizza che il terrorista, dopo essere stato arrestato in Italia, veniva trasportato con un velivolo diretto a Tripoli che si era immesso sulla scia del DC9 Itavia, con un'operazione coperta dei Servizi italiani ed americani, da cui si sarebbero scaturite le tragiche conseguenze della strage di Ustica.

Elementi di fatto tutti, che dovranno esser presi in considerazione con istruzione di nuovo rito da parte del PM.

* * * * *

Capitolo VIII

Le risposte dell'ammiraglio Martini alla Commissione Stragi sulla questione di Ustica.

Purtroppo non s'è tenuto conto delle riflessioni dell'ammiraglio Martini sull'attendibilità delle risposte di altri Paesi sui quesiti loro rivolti nelle presenti indagini; riflessioni che valgono per ogni ricerca effettuata in questa come in altre sedi, se l'interpellato è anche sospettato e le sue dichiarazioni sono inverificabili. Riflessioni dettate dalla conoscenza ed esperienza di quell'ex Direttore del Servizio militare. Erano stati interrogati al tempo della Pratis i Servizi greci, inglesi, israeliani, statunitensi e francesi; sui primi tre nessun dubbio; sugli ultimi due "...se i loro Governi avessero avuto dei coinvolgimenti nella faccenda, probabilmente la risposta non sarebbe stata onesta".

E le considerazioni di Martini così proseguono: “...una volta stabilita che in piedi rimangono due ipotesi. La ipotesi della bomba mettiamola da parte perchè essa presuppone o un fatto di criminalità pura, qualora per esempio si fosse verificato con il giudice Tricomi ... oppure un fatto terroristico probabilmente di destra, qualora fosse stato coinvolto Affatigato Se noi esaminiamo in maniera obiettiva il problema del missile, non c’è dubbio che la chiave del problema non è nei Servizi, non è da nessuna parte ma è nel radar - e qui l’ammiraglio va al cuore del problema - perchè il missile presuppone un aereo... . L’ipotesi del missile aria-aria è la più probabile... . Quali aerei potevano essere in volo in quella zona? Abbiamo escluso gli aerei italiani e credo che vi siano elementi per affermare che non vi erano in volo aerei italiani. Io ho chiesto a tre Servizi, ma più o meno le risposte sono state scontate, perchè aerei inglesi non ve ne erano; la base di Malta non era più utilizzabile per questi ultimi; ricordiamoci che stiamo parlando di aerei da caccia e non di altro tipo di aerei. Onestamente in merito all’aereo libico devo dire che ho qualche dubbio per un semplice motivo, e cioè che all’epoca – non parlo di oggi – l’aereo libico non aveva alcuna possibilità di andare e tornare, perchè non aveva autonomia sufficiente per farlo. Si entra poi in una serie di ipotesi più o meno fantasiose tipo la pista segreta in Puglia, una cosa che non sta in piedi perchè non è vero che un reattore arriva in un luogo, gli si offre una tanica di benzina, ed esso riparte. Quindi sull’aereo libico nutro onestamente dei dubbi. Tra l’altro esiste un documento scritto da un Servizio al quale mi sono rivolto ... loro escluderebbero il coinvolgimento dell’aviazione libica... . A questo punto non c’è dubbio che le due Aeronautiche che avevano la possibilità di avere degli aerei in volo nella zona sono quella americana e quella francese... . Se lei mi dice: ammiraglio, su questa ipotesi di lavoro quante probabilità dà ai francesi e quante agli americani, le devo rispondere che li metto sullo stesso piano. (v. audizione Martini Fulvio, Commissione Stragi, 20.06.90).

Anche nella successiva audizione l’ammiraglio fornisce notazioni di rilievo sui fatti, in particolare ad altrettanto interessanti domande a commenti dell’on.le De Julio.

“De Julio. Secondo quelle che lei chiama simpatie e antipatie, il generale Santovito aveva tendenze filolibiche o no?

Martini. Non credo avesse particolari simpatie. Molte volte si attribuiscono all’iniziativa o all’intraprendenza di un capo dei Servizi delle attività invece richieste ai Servizi stessi da parte degli uomini politici che li gestiscono. Una delle cose più difficili in questo paese è ottenere una firma su una istruzione che potrebbe essere scottante. Può darsi che il generale Santovito non avesse

la forza di chiedere per iscritto delle istruzioni o non si peritasse di chiederle quando gli venivano date disposizioni. Questo a me succede.

De Julio. Quindi lei non crede che il generale Santovito agisse per iniziativa personale, ma ritiene fosse stato condizionato?

Martini. Non dico questo, ma rifacendosi al clima del 1980, quando i nostri commerci con la Libia erano floridi ed era stata decisa una politica per cui si vendevano armi alla stessa Libia, non vedo perchè il generale Santovito avrebbe dovuto condurre attività antilibiche.

De Julio. Io non l'ho detto esplicitamente, ma l'ha fatto lei. Semmai vi erano orientamenti filo e antilibici (più filo che anti), non erano dovuti a posizioni personali di chi operava nel S.I.S.MI, bensì erano determinati da quelle responsabilità politiche che orientavano anche i Servizi.

Martini. Mi sembra ovvio: i Servizi non hanno una vita propria ma sono organi del Governo e seguono la politica che appunto indica il Governo...

De Julio. Lei ha mostrato disponibilità a rispondere su delle ipotesi. Ne vorrei avanzare una, seppure in parte contraddetta dalle valutazioni che lei ha fatto pochi minuti fa. Se consideriamo uno scenario in cui aerei militari francesi ingaggiano un duello aereo con aerei militari libici e in cui per fatalità viene coinvolto il DC9, è evidente (lei ha avuto modo di dircelo, ma mi sembra ovvio) che interrogando i Servizi segreti francesi questi neghino. Però verrebbe il dubbio su come mai, nell'ipotesi di questo scenario, taccia anche la Libia.

Martini. Onestamente non saprei dire perchè la Libia tacerebbe. D'altra parte lei sa che le autorità libiche hanno sempre puntato il dito contro gli americani, il che significa o potrebbe significare che lo scenario da lei ipotizzato non si è verificato.

De Julio. E se il missile fosse stato sparato, anzichè dai francesi?

Martini. Non dico che mi mette in difficoltà, ma non è certo semplice rispondere ad una domanda del genere.

De Julio. Ma in tal caso i libici avrebbero taciuto?

Martini. Credo di sì.

De Julio. Si tratta di uno scenario solo ipotetico, ma ciò che resta da capire in questa vicenda è chi abbia interesse a tacere e chi invece a parlare. Di solito c'è sempre una parte che ha interesse a parlare e l'altra no.

Presidente. In genere è la vittima che ha interesse a parlare.

De Julio. Nell'ipotesi da me avanzata è come se tutti avessero interesse a tacere. (v. audizione Martini Fulvio, Commissione Stragi, 27.06.90).

Come ben si vede il fatto di Ustica è vicenda su cui eccetto gli interventi però senza prove del Colonnello Gheddafi – tutti mostrano di aver interesse a tacere e di fatto tengono ben stretto il segreto, nonostante si

asserisca, e da più parti, che un segreto di tal fatta non potrebbe tenere. Non solo: Martini, come Parisi, indica tra le righe – ma a chi sa leggere queste lingue, nemmeno tanto tra le righe – escludendo i vicoli ciechi che spesso si è indotti a imboccare, e ponendo in guardia sugli sviamenti, quale sia la strada da percorrere, ed anche quante siano le capacità possibili di percorso dell'inquirente. E Martini, come Jucci, ben ricostruisce la situazione in cui maturò l'evento, mostrando a chiare linee in particolare lo stato dei rapporti tra il nostro Paese e la Libia.

* * * * *

CAPO 7°
Considerazioni finali.

Capitolo I
Le conclusioni per effetto delle perizie.

1. Premessa.

Già s'è scritto, e a lungo, sulle conclusioni delle perizie al relativo titolo.

Esclusa – attraverso l'esame critico di cento e oltre documenti tecnici elaborati con intelligenza e vigore polemico da una schiera tra le migliori di specialisti nelle varie dottrine che son servite – con più che sufficiente certezza qualsiasi altra causa di caduta del velivolo – dall'improvviso cedimento strutturale all'altrettanto improvviso cedimento psichico dei piloti, dall'esplosione interna alla precipitazione di meteoriti o altre similari, parti di fantasie tanto fervide quanto inquinanti - resta il contesto esterno. Contesto esterno, che si deve intendere non solo come l'intorno spaziale del velivolo al momento della sua caduta, ma anche il prima e il dopo dell'evento e cioè la rotta del DC9 e quanto avvenuto dopo il disastro. In effetti chi ha voluto ridicolizzare costruzioni complesse, e quindi escludere responsabilità, ha sempre sostenuto, che intorno al velivolo – precisando, al momento dell'incidente - non v'era alcun oggetto volante. Un cielo “vuoto”, in definitiva.

Ed invece lì ove si sono elencati, a conclusione di pagine e pagine di ricerche e studi, di confronto tra perizie e consulenze, appaiono, e più che provati, innumeri elementi a determinare un contesto complesso. Per sommi capi, indicando solo quelli di maggior rilievo e ribadendo il rinvio a quanto supra s'è mostrato: da 18.26.00Z a 18.30.00Z, cioè in soli 3' e 50", la rotta del velivolo che precipitò, un velivolo che più di mezz'ora prima del disastro, “scarta” cioè esce dalla traccia e subito dopo si riallinea. La mancata associazione al DC9 del transponder assegnatogli per sei minuti; e ciò a causa della presenza di un oggetto volante, dapprima in prossimità e poi nella scia del velivolo civile. L'AA433 militare la cui rotta coincide in tempo e spazio con il passaggio del DC9. La LG461, proveniente da Ovest, la cui traccia si perde in corrispondenza del passaggio del DC9. La difficoltà di identificare con precisione il DC9 rispetto ad altro traffico. Il velivolo militare, che uscendo dalla zona Delta di esercitazione militare starebbe per penetrare sull'Ambra 14, in prossimità del passaggio del DC9. Lo squoccaggio di emergenza da parte di uno dei noti F104. La presenza dell'Awacs sull'Appennino tosco-emiliano, che mantiene rotta orbitante, ovvero operativa.

Dopo questi 3 minuti e 50 secondi il gap nelle registrazioni di circa 3 minuti. Ma dal plottaggio reperito nel 94 a Poggio Ballone anche altro velivolo che, pur se indicato come LE157 DC9 IH da Bologna a Palermo, non è assolutamente questo aereo, giacchè tra 18.29Z e 18.32Z naviga tra 11.400 e 14.800 piedi, mentre l'Itavia era in quello stesso periodo di tempo

a 27.000 piedi. Le presenze di plots accanto ai combinati del DC9, di uno dei due F104 e del velivolo civile Bergamo-Ciampino. Le differenti quote alternate a rotazione, nella THR di Potenza Picena, quote trasmesse in cross tell da altri due siti. Tra 18.39Z e 18,43Z il radar di Ciampino, l'ATCAS, sia Selenia che Marconi, dà due risposte di transponder al modo A=1136 con leggera differenza di range e a poche miglia di distanza l'una dall'altra. Il doppio modo A in altre due tracce allorchè si avvicinano o incrociano il DC9. Le due tracce di Licola, la LK477 e l'AG266 da Ponza verso Sud, prossime e contemporanee. Le due tracce viste al PPI di Marsala da Carico.

E quindi velivoli che si immettono sulla traiettoria del DC9; uno che di certo vi resta nella scia, e un altro, o lo stesso, che a volte se ne allontana sia in quota che in coordinate; un velivolo militare che tenta di penetrare dalla Delta nell'Ambra 14 proprio al passaggio del DC9; i due F104 che vi sono, a brevissima distanza dal DC9, e se ne allontanano all'altezza di Grosseto, segnalando emergenza generale. E infine due tracce notate più volte, chiaramente da Ponza verso Sud.

Questo durante il volo prima del disastro. Il velivolo non è assolutamente solo nè il cielo durante questo tragitto è totalmente sgombro per cinquanta miglia di raggio, come pure s'è sempre interessatamente sostenuto.

Ma tale situazione sussiste anche negli attimi immediatamente circostanti il tempo 0. Come quei plots -17 e -12, cui s'è dato nuovamente, per effetto del rigore scientifico di una perizia che è costata anni di lavoro e si è avvalsa di nozioni ed interpretazioni del Nato Programming Center, il valore di traccia, così come avevano fatto sin dai primi giorni dopo il disastro i maggiori esperti americani. A seguire il tempo 0 e sino alle 19.02.33 le più che note tracce A e B, alle quali da ultimo, sempre per effetto di detta perizia, s'è dato il dovuto significato.

E nei tempi successivi la Vector Assistance a partire da h.19.48Z a velivolo che di certo non è del Search and Rescue italiano così come non è di questo SAR il velivolo che appare ad h.20.27Z.

Queste le evidenze esclusivamente radaristiche che debbono stimarsi valide – nonostante intelligenti quanto feroci critiche, che col tempo sono però cadute – sia ciascuna per sé che a maggior ragione nel loro insieme, che dà loro il massimo della congruenza. Evidenze che chiaramente mostrano il contesto complesso ed escludono in modo assoluto il volo solitario e senza interferenze del DC9 Itavia.

2. Conferme del contesto dagli studi di Casarosa e Held.

Ma questa situazione complessa – ben diversa, opposta a quella sempre sostenuta da tutti coloro che hanno voluto come causa del disastro l'esplosione di un ordigno interno, militari imputati, periti e consulenti, oltre alle voci esterne al processo, che hanno sempre presupposto un cielo sgombro nel quale volasse solo, per miglia e miglia, il velivolo civile – che trova fondamento nella esclusione di prove a sostegno delle altre ipotesi e nei risultati dei dati radaristici, ha, come pure s'è mostrato nella valutazione delle perizie, solida conferma in positivo anche in quelle parti della perizia tecnico-scientifica e seguiti, in specie gli studi di Casarosa, Förching e Held, che provano la possibilità di una near collision, che innescherebbe un break up come descritto nella stessa perizia e sin oggi fermo e mai attaccato da alcuna consulenza. Oltre che nella ultima ricostruzione dei periti di parte civile Algostino, Pent e Vadamichino, che, seguendo un percorso logico analogo, specie nella sequenza del break up, sfocia nel possibile abbattimento dell'aeromobile per missile.

E cioè, nel primo caso, evento primario consistito nel il distacco della parte esterna della semiala sinistra. Quindi effetti aeromeccanici tali da superare i valori massimi del fattore di carico con conseguente rottura in corrispondenza della sezioni critiche. In particolare, tenuti in considerazione i fenomeni di pitch-up e di accelerazione in rollio cagionati dalla rottura della semiala sinistra, ne resterebbero più che giustificate le sequenze di rottura del motore destro e sinistro e le modalità di rottura meccanica dell'ordinata di forza 642 con conseguente distacco e “pelatura” in direzione contraria al moto degli elementi di struttura compresi tra detta ordinata ed il tronco di coda. Infine ne deriverebbero gli elevati valori di angolo di derapata ragionevolmente causati dallo squilibrio della resistenza sulle due semiali, che potrebbe aver determinato sia l'inclinazione rispetto all'asse longitudinale del velivolo delle segnature visibili su alcuni frammenti della parte posteriore della fusoliera in zona posteriore all'ordinata 642, attribuiti in sede di ipotesi di esplosione interna alla proiezione laterale di essi per effetto di questa esplosione; sia, in concomitanza con gli elevati valori del fattore di carico, la rottura del bordo di attacco del timone verticale, elemento critico nei riguardi di questa situazione di carico. Ma non è da escludere – precisano con spirito di chiarezza i periti – che tale rottura possa essere avvenuta anche in seguito all'impatto del tronco di coda con la superficie del mare.

Nel secondo caso principalmente, come già s'è descritto nei particolari, di prevalente effetto di blast sul motore di destra e conseguente break up in tutto simile a quello avvenuto nel primo caso.

Con onestà intellettuale pari allo spirito di chiarezza i detti periti rilevano poi che tale sequenza di break up s'adatta però sia all'ipotesi di

quasi collisione che a quella di esplosione interna. Certo nella prima ipotesi l'accordo con le modalità di frammentazione non è perfetto. Ma questo è l'evento – e non potrebbe essere altrimenti per la causa prima, per l'oggetto e la situazione su cui cagiona effetti, per gli effetti della precipitazione e dell'impatto sul mare e dell'inabissamento cosicchè solo un inconsulto potrebbe stimarlo un semplice incidente da risolvere secondo le ordinarie leggi dell'incidentistica aerea o rispondente ai formulari ICAO - in cui non tutto s'accorda e qualunque soluzione si prescelga, rimane sempre un qualche elemento o circostanza inspiegata. Se così non fosse stato, il caso lo si sarebbe risolto da tempo. E proprio in quegli elementi in “disaccordo” trovano radici gli attacchi a qualsiasi ricostruzione che non soddisfi determinati interessi.

In vero la mancanza della maggior parte di questa zona, quella cioè che sarebbe stata interessata dalla near collision, potrebbe indurre a ritenere che i frammenti non recuperati potessero presentare una frammentazione di tipo diverso e in maggior accordo con l'ipotesi di quasi collisione. Purtroppo, come ben si vede, anche qui per sostenere questa ricostruzione si dovrebbe ricorrere a desunzioni da quanto ancora non si dispone. Ma questo, lo si è già affermato, è metodo inaccettabile.

Questa volta però si deve notare che l'ipotesi contrastante e che almeno al riguardo di questa fase finale del break up, cioè alle sue conseguenze nella frammentazione, sembrava aver maggior forza, per tutte le ragioni che si sono ampiamente mostrate, è già caduta. Per cui l'altra, quella della quasi collisione, resta in piedi anche se non con la massima fermezza.

3. Conferme dagli studi di Försching e dei frattografi.

Ed è rafforzata anche dalla nuova presa di posizione – e anche qui si è manifestata onestà intellettuale – del perito del collegio Misiti, Försching. Che in un primo tempo in una relazione per quel collegio nel giugno 93, aveva concluso negando la possibilità della quasi collisione “Summarizing, from these investigations it may be concluded that an in-flight break up of the (outer) wing of the DC9 Itavia I-Tigi passenger aircraft, caused by the aerodynamic interaction from a near collision with another (fighter-type) aircraft under the condition of a subsonic (to transonic) difference flight speed, appears to be very unlikely – if not to say impossible.

Ma poi aveva riconosciuto, a breve distanza di tempo - dopo che nelle discussioni peritali s'era fatto presente che l'ipotesi di quasi collisione

prevedeva la provenienza dai settori di poppa del DC9 – che dette conclusioni fossero da ritenersi valide solo nel caso di incrocio fra i due velivoli tale da dare una differenza di velocità ΔU compresa nel campo da subsonico a transonico, ritenendo questo possibile anche con un velivolo proveniente dai settori di poppa del DC9 purchè dotati di velocità supersonica. “ ...the conclusion reached is, of course, only applicable for the assumed encounter of the two aircraft at a subsonic to transonic difference flight speed ΔU . This is realistic for an approach of the “unknown” second aircraft (possibly with supersonic flight speed) from behind assumed Casarosa’report. I’m sorry that this is not explicitly mentioned in my report...”.

Questa precisazione è sempre del giugno 93, ma non è stata assolutamente presa in considerazione dalla maggioranza del collegio Misiti, che, come ben si ricorderà, rigettò l’ipotesi di near collision.

Ma questa ipotesi non trova sostegno solo nei dati radaristici e in quelli aeronautici e aerodinamici di cui alle rispettive perizie e conseguenti documenti. La supportano anche gli esiti delle ricerche metallografiche e frattografiche, in particolare sulla rottura dell’ala sinistra. Sin dal primo documento di questo collegio, quello depositato nel luglio 94, chiaramente si determinavano quali fossero state le due azioni principali sull’ala sinistra.

Un’azione flettente ad asse Z alla radice dell’ala che ne ha causato il distacco dalla fusoliera, un’azione flettente ad asse $-x$ che ha causato estesi danneggiamenti in corrispondenza dell’intera zona 2 ed il distacco del troncone terminale (zona 3) – si ricorda che l’ala era stata divisa a fini di studio in tre zone. Le due azioni non sono collegate fra loro e, se si vuole dare una successione temporale, la seconda può essere considerata antecedente alla prima. Proprio l’azione flettente ad asse $-x$ (che porta cioè a flettere l’ala verso il basso) è quella che si ricollega alla ipotesi di “quasi collisione”.

4. Interpretazione del contesto.

Eventi questi in successione da essere stati con sufficiente certezza determinati, come emerge dai dati radaristici, dalla condotta di combattimento assunta dal velivolo o dalla coppia di velivoli, che procedevano lungo una rotta parallela ad Ovest del velivolo civile e a una certa distanza, con la virata a Est in direzione dell’area ove si trovavano il DC9 ed anche l’altro velivolo coperto. Che essendo con tutta probabilità un

militare, intuisce l'attacco e pone in essere l'unica manovra possibile, quella dell'accelerazione, di modo da avvicinarsi ancor più al velivolo dietro cui si nascondeva, confondersi per un brevissimo lasso di tempo con esso, quindi superarlo con finalità di evasione. Questo sorpasso, quand'anche questo velivolo fosse stato dotato di post-bruciatore, avrebbe preso un certo tempo. Quel tempo che avrebbe potuto cagionare, come dimostrato sul piano teorico – indipendentemente dal fatto che il sorpasso fosse avvenuto sopra o sotto il velivolo Itavia – la rottura dell'ala e innescare la successione di break up descritta.

Situazione complessa per effetto della quale potrebbe essere presunto – sempre per i segni di esplosione e di esplosivo, che seppure attenuati da serrate critiche, che minimizzano i primi e attribuiscono i secondi a contaminazione, pur restano – anche il lancio di un missile. Così come sostengono i consulenti di parte civile Algostino, Pent e Vadacchino. I quali ricostruiscono l'evento sulla base di quanto sin qui provato e cioè quello scenario esterno che nasce in negativo dalla esclusione delle altre ipotesi, seppellite dalle ragionevoli critiche, su cui a lungo s'è discusso; e in positivo dalla sequenza di break up scritta dagli aeronautici. Su queste basi ma con modalità diverse in alcuni particolari e con la sequenza che s'è detta.

Distacco del motore destro cagionato da un missile della specie descritta nel documento dai detti consulenti del 24.03.99 la cui testa, di particolare conformazione esplose secondo determinate modalità, conformazione e modalità anch'essa già descritte; investendo l'obbiettivo con coni di blust e schegge, anch'essi descritti. Per effetto di questo attacco la caduta del velivolo civile e la più che probabile evasione di quelli militari.

Come già s'è scritto sul valore di queste due tesi. Resta questa sorta d'ingorgo, cioè una intersecazione di rotte N-S e W-E e un sorpasso di rotte N-S. Poi a Est la prosecuzione di una o due rotte di velivoli sicuramente militari, che scompaiono all'orizzonte radar a 19.02 con una decelerazione di velocità che significa solo che si sono alzati od abbassati a quote tali da sfuggire alla detezione radar, e un serbatoio supplementare di velivolo da caccia imbarcato su un fondale in corrispondenza del plot 19 a Este del punto 0; serbatoio sulla cui data di eiezione diversa dal 27 giugno 80 non sono state a tutt'oggi portate prove sufficienti. E a Sud la prosecuzione per almeno 30 miglia di un'altra traccia in continuazione della rotta del DC9. Quel velivolo essendo già precipitato in mare.

* * * * *

Capitolo II
Le conclusioni per effetto delle altre fonti di prova.

1. Premessa.

Ovviamente questo contesto si regge autonomamente sulla base dei soli dati tecnici. Trova però fondamenta anche in altre prove. In effetti l'intera situazione probatoria converge su questo quadro. A far tempo dalla notte stessa dell'incidente. Dalle comunicazioni di quella sera, le prime sull'intenso traffico militare statunitense e il razzolare nell'area del disastro, alle note sulla situazione complessiva quale descritta dalla NATO nel Tirreno, che riconosce i voli e la possibilità della presenza di portaerei. Passando attraverso le dichiarazioni dei controllori di Ciampino, degli operatori di Licola, del maresciallo Carico di Marsala; del comandante della Saratoga che vede intenso traffico a Sud di Napoli.

Questo direttamente. Ma per semplice deduzione, e senza possibilità di darvi un significato diverso, anche alla miriade di condotte di ostruzionismo e di sprezzo della giustizia – a traduzione dell'anglosassone contempt of Justice. Condotte tenute da tutti quei singoli ed istituzioni, che se fosse emersa la realtà, ne avrebbero subito onta per omissione di doveri primari – ma si trattava di una realtà di fatto, perchè di fronte a pericoli di offesa così gravi come quelli dell'epoca, la delega della difesa era forse imprescindibile e necessaria; specie per quelle società che non se la sentivano di compiere sacrifici e spese per la propria difesa. Ma condotte tenute anche da altri, in molteplici ambienti e a qualsiasi livello, e che dalla emersione della realtà si sarebbero sentiti chiamati in correità, quanto meno politiche o morali.

E di qui le dichiarazioni degli operatori di ogni sito radar, e di tante altre articolazioni dell'AM. Da qui le scomparse, presso questa Forza e in tanti altri ambienti ufficiali, di ogni documentazione. Solo da fogli e foglietti sfuggiti alla eliminazione in qualche centro periferico, e da fascicoli dimenticati in qualche Servizio, o ritenuto innocuo per l'oggetto che vi appariva in copertina – od anche fatto ritrovare a bella posta da avversari dei predecessori al tempo – s'è potuto riafferrare un filo che sfuggiva e s'è tentato più volte di spezzare. Di qui l'opposizione, che è durata per anni, ai limiti dell'assurdo, alla rivelazione di elementi minimi del Nadge, che non attenevano di certo al cuore del sistema, del quale che dovesse restare segreto non s'è mai fatta questione. Com'è capitato, se ne parla solo a mo' di esempio, del codice di emergenza o delle coordinate di un sito, calcolabili da qualsiasi Servizio avverso che avesse posseduto un minimo di cognizioni – per non parlare di quelle di Ciampino, sito già "civile" all'epoca. Coordinate negate le prime ai periti del PM, le seconde a Lund. Di qui le dichiarazioni di una schiera di alti ufficiali, funzionari ed

anche semplici impiegati e militari, ai limiti del ridicolo, che hanno negato ogni evidenza, persino quelle documentali.

2. La distruzione delle prove.

Di qui perciò la risoluzione di occultare o distruggere qualsiasi documentazione che anche da lungi avesse potuto provare quella situazione complessa.

Il disegno è apparso con tutta chiarezza, dalle grandi linee ai particolari. Per anni s'è sostenuto, nella più che probabile previsione, e speranza, che mai l'inchiesta sarebbe addivenuta a cognizioni anche minime dei meccanismi di funzionamento dei sistemi radaristici e all'accertamento delle sparizioni senza numero di documenti – ai primi passi e per lungo cammino non s'è avuta nemmeno contezza di quanti e quali fossero –, e che bastasse per la ricostruzione dell'evento quanto già agli atti. E da questa sufficienza che avrebbe mostrato come nell'attimo e nel punto del disastro non vi fossero altri velivoli, la prova che il DC9 non era stato abbattuto, e che la causa del disastro andasse ricercata altrove. Non solo: le critiche e gli attacchi violenti a quelle ipotesi che si proponevano indagini oltre il tempo e il luogo, di certo più che limitati, di caduta del velivolo. Chi guidava questi attacchi sicuramente era a conoscenza che non v'era quasi più possibilità di ricostruire il prima e il dopo come l'intorno spaziale dell'evento, essenziali per la comprensione dei fatti, perchè tutto era stato distrutto, o era scomparso. Distruzioni e sparizioni non casuali – non è più possibile sostenerlo – ma tutte in esecuzione di un preciso progetto di impedire ogni fondata e ragionevole ricostruzione dell'evento, dei fatti che lo avevano determinato e di quelli che ne erano conseguiti.

Progetto – non è più possibile affermare il contrario nè chiamarlo in altro modo – che prevedeva la sistematica distruzione di ogni prova dei prodromi e del seguito del fatto, e che ha avuto un altrettanto sistematica attuazione. Giacchè in ogni sito AM è stato quasi alla perfezione adempiuto.

Si prenda in considerazione il prima, la fase anteriore alla caduta, cioè la rotta del velivolo, dal decollo al disastro. Ebbene, come già s'è avuto modo di dire in dettaglio, si parta da quel sito che per primo “batte” il DC9, Poggio Renatico. L'11° CRAM cioè, ha ricevuto il piano di volo di questo velivolo dal NIMA gli assegna il NTN LE157.

E' questo un CRAM, già all'epoca inserito nel sistema Nadge, dotato del più evoluto macchinario, con una capacità di detezione, anche per la particolare posizione geografica, addirittura dell'ordine di 450 miglia. Quasi il fiore all'occhiello dell'AM in quel periodo. Batte, come detto, l'inizio della rotta del velivolo che era decollato a qualche decina di chilometri di distanza ed aveva preso quota con celerità dovendo superare l'Appennino. Viene richiesto dei dati del DC9, ma trasmette solo un plottaggio in coordinate Georef, mentre avrebbe potuto inviare THR o addirittura CDR che avrebbero consentito di seguire il tratto iniziale della rotta del velivolo, di spiegare la presenza e i movimenti dell'Awacs con missione assegnata orbitante sull'Appennino tosco-emiliano, di rilevare il dirottamento dell'F111 su Aviano, di interpretare l'inserimento dei tre velivoli – oltre il Bergamo-Roma - tra Firenze e Siena, sulla traiettoria del DC9. Ovviamente di esso non vengono rinvenuti, sino ad oggi, alcuna THR e con maggior ovvietà nessun nastro di registrazione. Quanto ai registri di questo sito analoga operazione. Su quello dell'IC non v'è alcuna annotazione. Su quello del MIO non v'è alcuna traccia della riduzione dati pur compiuta durante la notte, provata dalla trasmissione del plottaggio delle h.01.00 da Jacotenente – che lo aveva rilevato da Potenza Picena, che a sua volta lo aveva ricevuto da Poggio Renatico – per telefono a Martina Franca. Su quello dell'MC, addirittura la beffa sfrontata. Nel corso della esecuzione di provvedimento effettuata dall'Ufficio, e dalla sua Polizia giudiziaria esso non viene trovato; cinque giorni dopo negli stessi luoghi ispezionati è rinvenuto da personale del CRAM; ma non viene trasmesso all'AG o alla PG in esecuzione di quel provvedimento del novembre 95, bensì allo SMA, che lo gira a quest'Ufficio. E così immediatamente si accerta che esso manca del foglio relativo al 27 giugno 80 turno notturno, palesemente distaccato con un taglio come di lametta. Ogni sospetto può prender corpo. L'operazione avvenne al tempo in esecuzione dell'immediato progetto di distruzione d'ogni prova o quel foglio sfuggì per distrazione o pura dimenticanza e si provvide in altri momenti o addirittura, ipotesi ancor più grave, negli ultimi passaggi.

A seguire dopo Poggio Renatico, Poggio Ballone, anch'esso un CRAM, in semiautomatico all'epoca già inserito nella rete Nadge. Di questo sito, che pur ha seguito la rotta del DC9 con il detto NTN dall'Appennino tosco-emiliano a sotto Ponza, e quindi ha “visto” l'Awacs, ha visto l'inserimento, quanto meno come remoto, dei quattro detti velivoli sulla rotta del DC9, ha seguito gli F104, ha visto il velivolo che sta per entrare nell'Ambra 14, ha registrato l'emergenza “squoccata” dai detti caccia - si erano addirittura preservati i nastri di registrazione radar, concentrati in una corretta esecuzione del primo provvedimento di

Palermo; nastri che però già nella terza decade di luglio non si trasmettono e quindi spariscono. La CDR che se ne sarebbe potuta estrarre e che di certo qualcuno ha estratto ed esaminato, da quel tempo s'è persa CDR che avrebbe permesso di dare spiegazione a tutti i fatti sopra menzionati ed anche alle azioni del DC9. La THR apparentemente sembra essersi salvata – ne sono state acquisite agli atti quattro copie – da questa che comincia ad apparire sempre più una sistematica distruzione. Ma la distruzione non avrebbe avuto questa connotazione, se non si fosse provveduto a cancellare il periodo di tempo di maggior interesse, quello che si pone tra 18.30 e 18.33, allorchè si verifica la situazione che determina lo “squoccaggio” degli F104.

In tre THR eguali perchè copie carbonare, il gap effettivamente va da 18.30 a 18.33 (in queste v'è pure l'ancora non spiegata ripetizione di ben cinque minuti da 19.33 a 19.37). Nella quarta copia il gap è tra 18.31 e 18.36. Ma che la registrazione ci fosse anche nell'intervallo di gap è provato – il piano, che pure in questo sito appare chiaramente voluto, giacchè non solo spariscono i nastri ma vengono cancellati tratti della THR, come s'è detto, ha avuto qualche falla nei minuti appunti non tutti distrutti – dal casuale ritrovamento (non lo si può definire altrimenti) di un foglietto volante manoscritto con battute tra 18.23 e 18.32 – e così si riempiono due minuti del gap – sequestrato il 14 luglio 94 in una cartella, rinvenuta in un sottotetto, su cui vi era una targhetta con la scritta mese di giugno. Ma quel che è più strano e conferma la tesi del doppio aereo è che i dati – si badi continuamente aggiornati in velocità e quota – non appartengono al DC9, bensì ad altro velivolo che ha le stesse direzione e coordinate dell'Itavia, ma quota diversa, molto più bassa di quella del DC9. In questo sito sono altresì scomparsi i nastri di registrazione delle comunicazioni con altri siti e TBT, che avrebbero consentito di ricomporre tutte le relazioni di questo CRAM posto in posizione privilegiata per la captazione ed osservazione degli eventi di maggior rilievo sulla rotta del DC9, in particolare con i velivoli di Grosseto che erano sotto la sua guida-caccia ed hanno “squoccato” quella emergenza principalmente perchè da esso venisse percepita.

Anche qui l'operazione è stata eseguita. Ma non solo sui dati radaristici, bensì anche sui registri di sala e relative annotazioni; annotazioni che non vengono spiegate o vengono male spiegate, o non corrispondono alla verità, come quella sulla consegna Awacs e quella sulla richiesta di autorizzazione, ad h.05.15, per la riduzione della traccia LE157, quando il MIO Miracco aveva ammesso che la prima riduzione era stata iniziata a mezzanotte.

E senza dimenticare, da ultimo, che tale sito non trasmette secondo la procedura prescritta, nè per cross tell nè per telefono, i dati di questa traccia a Licola.

Anche sul sito di Ciampino, che pure fu per tempo raggiunto dai provvedimenti di sequestro, male esecuzioni, colpevoli silenzi e immediate sparizioni. Furono infatti consegnate tra le registrazioni delle comunicazioni solo quelle concernenti il Traffico Aereo; non lo furono invece quelle della Difesa Aerea. Nessuno ne ha parlato e nè l'inquirente nè la polizia giudiziaria potevano essere a conoscenza del numero delle apparecchiature di registrazione nè che su otto ben cinque fossero destinate alle comunicazioni militari. In seguito non se n'è trovata più traccia. E che fossero importanti ne è prova che su di esse vi erano di certo le comunicazioni di Del Zoppo di Marsala e, di più, che esse furono trascritte dall'AM. Qui furono poi eseguite prima della dovuta sigillatura copie dei nastri radar e fonici. Quanto al cartaceo, anche qui s'è colpito. Dal Log della sala operativa infatti manca proprio – e si è avuto il coraggio di chiamarle coincidenze – proprio il foglio relativo al 27 giugno 80.

Procedendo sempre lungo la rotta, il CRAM di Potenza Picena, di massima importanza perchè aveva la massima detezione sul segmento centrale della rotta dell'I-Tigi, quello su cui si verificano gli eventi più strani. Di esso non s'è trovato nè nastri nè registri. Solo quattro THR. Inutile ripetere che se si fosse rinvenuto il nastro di registrazione, si sarebbe stati in grado di ottenerne la CDR che avrebbe dato spiegazione a molteplici circostanze di quelle stranezze. La THR, che pur dà aiuto, ma non più di tanto, comunque rivela che la LK477 non esiste. Come rivela che il sito riceve la traccia del DC9 sia da Poggio Renatico sul canale 1, da 18.33 a 18.40, che da Poggio Ballone sul canale 5, da 18.27Z a 18.40.25Z; la trasmette a Jacotenente, sul canale 3; e uno di questi due siti (precisamente Poggio Ballone trasmette due quote dello stesso 1136 proprio nel periodo di tempo in cui Ciampino ha il DC9 in avvicinamento, quindi “vede” bene il DC9 e rileva dapprima un primario accanto ai combinati del DC9 e del Bergamo-Ciampino e successivamente il doppio 1136 anche dagli estrattori (2 e 4) del Selenia, che è stato sempre tanto esaltato in affidabilità quanto vituperato il Marconi. Riduzioni in ogni modo furono compiute presso il sito sia durante la notte che l'indomani mattina; ad ulteriore riprova, contrariamente a quanto sostenuto, e a spada tratta, da determinati ambienti, che quella sera e la conseguenti ore non furono una tranquilla notte d'estate. Ambienti che resisi conto del valore di quelle documentazioni ben provvidero a non conservarle e farle sparire.

Effetti ancor più devastanti al CRAM di Jacotenente, presso il quale non si trovano nè nastri nè registri nè riduzioni. Che pure avrebbero, queste

ultime, valore, giacchè avendo ricevuto Jacotenente da Potenza Picena la traccia del DC9, si sarebbero potuti “vedere” anche nelle registrazioni di questo sito i doppi 1136.

Analoghi, anzi più gravi discorsi sugli effetti dell’operazione su Licola. Era questo un CRAM ancora in fonetico-manuale, ma in una posizione privilegiata per “vedere” sul Tirreno centrale e meridionale, seguire l’ultimo segmento della rotta del DC9. E non solo: era pure in grado di “vederne” anche il prima e il dopo del disastro in quel tratto di mare ove usualmente si tenevano le esercitazioni aeronavali. Di questo sito il documento di maggior rilievo, l’unico che avesse potuto narrare quanto “visto”, sarebbe stato il DA1; ma esso è sparito. Esiste soltanto il plottaggio di cui al telex dell’11 luglio, assolutamente non coerente con le comunicazioni telefoniche dello stesso sito e le THR di altri siti. Mancano plottaggi noti, richiesti e non riportati come quelli, lo si ripete per l’ennesima volta, relativi all’AG266, alla LK477, all’AG262 (l’Air Malta), il plottaggio del Grumman della telefonata delle 20.27. In particolare l’AG266 è palesemente falso e di certo è stato così formato su preciso input, lo stesso che aveva determinato la sparizione del DA1 o del reale brogliaccio di quella sera. Mancano tutti i plottaggi trasmessi quella notte per telex a Martina Franca dall’ora dell’incidente alle 01.30Z della notte tra il 27 e il 28, ivi compresi – e mai si appurerà a sufficienza sulla stranezza di tale richiesta di Martina Franca – quelli delle tracce amiche. Mancano, da ultimo, i nastri TBT, che pure erano stati conservati ed usati di certo per redigere il telex dell’11 luglio.

Quindi il CRAM di Marsala. Questo sito, anch’esso al tempo in semiautomatico e già nella rete Nadge, ovviamente con piena portata alla distanza del disastro, e quindi del tratto terminale della rotta del DC9 e di quanto successo nel dopo da quel luogo, è l’unico di cui l’inchiesta, seppure in ritardo per gli ostacoli frapposti nella esecuzione del sequestro, sia riuscita ad assicurarsi i nastri di registrazione. Di essi perciò, quando si è scoperto delle possibilità di riduzione, si sono ottenute più data reductions, di cui la più importante, a parte la THR, è stata la CDR. Ma come s’è detto questi nastri sono rimasti più mesi nelle mani del CRAM, cioè dalla notte dell’evento sino alla consegna del 3 ottobre al PM di Roma e presentano i noti vistosi due “buchi” di registrazione, sul nastro 99 da 19.04 a 19.48, e sul 100 da 19.04 a 19.12, dovuti all’asserito cambio di nastri per l’esercitazione. Ebbene questo è l’unico cambio di nastri per un’esercitazione, che si verifichi, stando alla lettura dei registri del MIO acquisiti, tra il 79 e l’83. E quindi ne deriva la mancanza di tracce per tutti i 34 minuti di vuoto di registrazione. Per una Synadex s’è detto, che però per diverse ragioni non appare verosimile si sia tenuta; per la mancanza dei

codici di accesso per i contenuti di più telefonate che depongono contro la sua effettiva realizzazione, per la sequela di strani stop ad essa. Manca poi il DA1, che era obbligatorio redigere in caso di sospensione dell'attività in semiautomatico ed inviare poi a Martina Franca. Mancano tutti i registri di sala, ad eccezione di quello già detto del MIO e di quello dell'IC, che però risulta strappato proprio nella pagina del turno notturno del 27 giugno 80, e mostra la stranezza di recare le annotazioni delle attività di sala che dovevano invece essere riportate sul registro dell'MC. Mancano – e così risulta dall'esame dei nastri, anche secondo la NATO – proprio quelle azioni ovvie, nelle attività degli operatori, al momento dell'incidente. Manca la entry 51 delle 19.02.32 locale per Marsala e non appartenente a velivolo civile. Mancano come già s'è detto le tracce da 19.22 a 19.48, che pure appaiono dal traffico trasmesso in cross tell a Poggio Ballone e la cui esistenza è provata dai salti nella numerazione delle entries, che comunque sono in numero maggiore di quello dei velivoli civili. Nessuno aveva parlato, prima degli esperti dell'NPC – anzi era stato negato da quelli dell'AM – della possibilità di trarre le coordinate di Ball Tab, possibilità che, quanto al sito di Marsala, ha consentito di accertare un'azione di guida assistita in atto alla ripresa della registrazione a 19.48 sul luogo dell'incidente.

Anche in questo sito, nonostante la presenza dei nastri, si era provveduto con mano intelligente ad eliminare ogni traccia. Senza tener conto dell'incomprensibile comportamento degli operatori, che droppano, in area di inizializzazione automatica, le tracce subito dopo la inizializzazione. Ma droppano solo i velivoli militari, mentre seguono le tracce dei velivoli di linea civili.

Da ultimo il CRAM di Siracusa. Di questo sito non s'è rinvenuto il DA1, d'utilità insostituibile giacchè Siracusa avrebbe dovuto vedere – e la sua portata arrivava sino alla Sila – in sostituzione della temporanea “cecità” di Marsala dalle 19 in poi per la Synadex. Inviato a Martina Franca questo documento non è stato più trovato. Come non si sono trovati – si ripete, ovviamente – i nastri delle conversazioni con altri siti.

Questo alla base dell'Arma. Ma situazioni analoghe ad alti livelli, come s'è visto, sino al vertice. Così come in altre istituzioni militari e civili.

3. L'opposizione della reticenza assoluta.

Ma non solo devastazioni documentali; anche chiusure ermetiche in una serie infinita di personaggi di basso e alto, se non altissimo livello e non solo nell'AM – per cui si sono generate le imputazioni di questo procedimento – ma pure in altre sedi militari e non.

Dagli operatori dei CRAM, che hanno preferito risposte indecorose mostrando totale ignoranza del proprio mestiere, pur di ostacolare l'inchiesta. Che non hanno ammesso l'evidenza delle loro azioni a console, asserendo di non capire le minime nozioni di radaristica, azioni le cui registrazioni venivano loro mostrate e contestate. O che hanno dato spiegato assurde, oltre il limite del lecito e del ridicolo. Degli ufficiali che hanno negato ogni propria azione quali si desumevano anche da documenti. I vari Sidoti, per intenderci, che hanno mostrato quando le loro funzioni ne imponevano l'intervento a ogni piè sospinto, imprudenza di non aver mai posto in essere alcuna azione che avesse avuto ad oggetto il disastro di Ustica. O quelli del 2° Reparto. In contatto continuo con i militari dell'Ambasciata statunitense, che hanno ostentato una simile sfacciataggine, negando questo rapporto rivelato e provato da quella loro controfaccia americana. E quindi le più alte gerarchie, negli Stati Maggiori, nei Gabinetti, nelle Direzioni dei Servizi, che negano le proprie funzioni, non riconoscono i documenti, offrono soluzioni "ordinarie" o di comodo per eventi di tale gravità e responsabilità. E con ogni probabilità proteggono persone situazioni e principi, superati di certo dai tempi.

Appare inutile ripercorrere l'elenco lunghissimo di quelli che così si son tenuti, rammentando le singole responsabilità. Sta di fatto che essi hanno fatto muro e a lungo. E proprio questa chiusura inspiegabile e addirittura inconcepibile per un indidente aviatorio con cause ordinarie, costituisce una delle massime prove del contesto così pervicacemente nascosto e negato.

4. Conclusioni.

In conclusione in tutte queste articolazioni di base s'è compiuta una sistematica distruzione di prove, in esecuzione di un preciso progetto che doveva impedire ogni ricostruzione dei fatti. Progetto che ha colpito in tutti i livelli a salire sino allo Stato Maggiore, come già si è esposto ed è inutile ripetere. Così come in tutti quei gangli essenziali delle istituzioni ove si conservavano documenti e memorie degli eventi. Progetto concepito per non rivelare fatti ed eventi che non potevano esser palesati e che ha trovato realizzazione nella erezione di quella muraglia, più che muro, di silenzio o

insostenibili menzogne; che si è estesa lungo tante, troppe istituzioni, nazionali e di altri Paesi e per anni non s'è nemmeno sbrecciata. Le cui dimensioni e resistenza sarebbe assurdo definire casuali e non effetto di quel progetto.

Ad altri, in altre sedi, è dato di stimare il valore di questa ricerca. Qui si deve solo dire che tutto questo s'è compiuto senza tintinnare di manette, pure auspicato da più parti, e senza pentiti d'alcun genere remunerati sotto le più diverse specie, com'è stato ed è costume, a far tempo da tanti, troppi anni, cioè dai primi novanta – in questo caso erano stati offerti Riina, i corleonesi, e gli anti-corleonesi, mafiosi vincenti e perdenti, ad unificare in una irrazionale ed antistorica *reductio ad unum* tutte le stragi. Ferri e delatori con i quali è facile far giustizia, o così detta giustizia; ma di più, reali ingiustizie.

Uno però dei tanti mali che affliggono la giustizia, - lo si deve riconoscere – ha colpito e duramente, anche questo processo, cioè la sua durata, ma essa non è assolutamente dipesa dagli inquirenti. Ben sa chi ha scorso questi atti – e lo si è scritto in questa motivazione – a chi debba essere ascritta questa incommensurabile colpa.

* * * * *

Capitolo III
Le considerazioni finali.

E il disastro di Ustica, come la vicenda di Castelsilano, ben si inquadra in quel permanente stato di tensione che genera nell'88 l'abbattimento del Pan Am su Lockerbie e quello dell'UTA sul deserto del Tenerè nell'89.

Proprio negli ultimi tempi di questa istruzione, nel marzo scorso, il dibattimento per la strage del DC10 UTA al Tenerè. Il fatto perseguito con grande tenacia dalla magistratura francese – che ne ha assunto l'istruzione, sostituendosi di fatto alle autorità del Niger di cui non s'è fatta mai alcuna menzione – non solo presenta notevoli somiglianze con il disastro di Lockerbie, ma si inserisce in quella catena di eventi generati dallo scontro tra l'Occidente e la Libia – in proprio o come punta avanzata e violenta del mondo islamico – catena nella quale come è emerso potrebbero collocarsi sia Ustica che Castelsilano.

Per la strage del Tenerè sono stati accusati e condannati all'ergastolo, sempre nel marzo scorso, il cognato di Gheddafi, Abdallah Senussi, e cinque appartenenti ai Servizi libici. Con l'attentato il regime libico mirava ad imporre alla Francia il disimpegno militare nel Ciad, abbandonando così N'djamena nelle mani di Tripoli. Non solo: probabilmente mirava anche ad eliminare un altro personaggio già emerso in questa inchiesta, cioè Muhammad Yussuf Al Megarief, leader di una parte della opposizione al regime, che avrebbe dovuto viaggiare su quel velivolo.

Sempre tra fine inverno scorso e questa primavera una prima soluzione nel contrasto tra Regno Unito e Jamahirija, su Lockerbie, con l'accettazione da parte della seconda sia dell'applicazione del diritto del territorio commissi delicti, ovvero lo scozzese, al caso, sia della celebrazione del processo in un Paese terzo, cioè i Paesi Bassi; che del trasferimento all'Aja degli accusati, indicati come agenti dei Servizi libici. Anche in questo caso un atto di terrorismo imputabile ad agenti che appaiono organi di una entità statale, che appaiono cioè agire per un soggetto di diritto internazionale. Si dirà più oltre quali problemi avrebbe dovuto porre una situazione del genere, problemi ovviamente non risolti.

In tutti e tre questi casi, che avevano comunque aree di coincidenza e connessioni, la collaborazione è stata poca o punta.

Ultimo rilievo su queste indagini è lo strano verso che esse sempre prendono. Si parte da piste siriane e palestinesi – che specialmente in quelle di Lockerbie erano apparse molto fondate – e a un certo punto si dirotta su quella libica. Segno comunque del persistente fortissimo attrito tra Occidente e Jamahirija, che potrebbe attenuarsi se le controversie in questione trovassero soluzione non solo negli ordinamenti interni, ma anche in quello internazionale - come potrebbe provare l'accettazione da parte di Tripoli del verdetto della Corte internazionale di giustizia dell'Aja,

del 3 febbraio 94, che ha attribuito al Ciad la fascia di Auzou (114.000 km²), cui è conseguito il ritiro ordinato dalla Libia delle sue truppe di occupazione – ma potrebbe anche aggravarsi se le forze del fondamentalismo dovessero prevalere pur in questo Paese di limitate dimensioni ma di peso, specie per la sua leadership carismatica tra Maghreb e Machrek, sull'intera umma islamica del Nord Africa e Medio Oriente.

Una volta provato uno scenario esterno complesso e posto che un velivolo si nascondeva nella scia del DC9, che altri si sono inseriti e hanno seguito da presso la rotta di quel velivolo e poi se ne sono distaccati, lanciando emergenza, che nei dintorni di Ponza e in altre aree del Tirreno vi erano aerei militari in esercitazione, che probabilmente vi navigava anche una portaerei, che dopo l'evento si son verificate tutte quelle attività e fatti che si sono elencati, si deve tentare di dare un ordine provato e ragionevole a queste tessere per ricavarne un quadro quanto più possibile completo.

In primo luogo gli antefatti. Era in atto, e durava già da tempo, un'emorragia gravissima nell'Aeronautica e nella Difesa, determinata da un massiccio trasferimento di piloti in Libia, organizzato da una regolare società, addirittura capeggiata da ex generali, che solleticava i nostri ufficiali AM con stipendi altissimi ed altri benefici, provvedeva al loro alloggio e sistemazioni, forniva l'istruzione militare dei libici. Nessuno s'è mai posto il problema di queste perdite.

Ma ancor più follemente nessuno s'è mai curato del pericolo che con questa emorragia ne derivava alla sicurezza dello Stato. Nessuno s'è mai preoccupato non solo che si trasferissero ad uno Stato potenzialmente ostile professionalità militari, ma che ne potessero scaturire anche – come avvenne – rivelazioni e vere e proprie attività di spionaggio su informazioni sensibilissime come i più volte detti “buchi” nella rete radar, quei varchi cioè che consentivano la penetrazione nei nostri spazi e addirittura voli di trasferimento dal Mediterraneo nel Nord-Italia e verso l'Est europeo. Come provato dai corridoi per i MiG che raggiungevano la Jugoslavia, in particolare la base di Banja Luka – ma anche Sarajevo, Spalato e Belgrado – per manutenzioni e riparazioni varie, e poi ritornavano in Libia usufruendo di corridoi italiani e facendo tappa a Malta, e così usando l'Ambra 13. E' provato anche dai C130 inviati per la militarizzazione a Venezia e trasferiti di nuovo in Libia, sempre sull'Ambra 13. Quella notte ne era poi previsto proprio il passaggio di un esemplare, come risulta dalla documentazione maltese e italiana, autorizzato per il 26 più 72 ore, con relativo nulla osta del SIOS/A comunicato a S.I.S.MI e Civilavia. Un C130

che poteva quindi partire in uno qualsiasi dei quattro giorni tra 26 e 29. Possibilità di cui erano a conoscenza non solo la nostra Difesa e i nostri Servizi, ma anche l'orecchio statunitense, che comunque aveva sensori a Venezia alle Officine Aeronavali. Velivolo che però non parte e resta a Tesserà sino al 4 luglio successivo con la giustificazione – che si rivela immediatamente una mera scusa – di ulteriori lavori, in vero di minimo rilievo e senza i quali il velivolo avrebbe potuto affrontare il volo sino al Paese nordafricano. Come provato da quei velivoli libici, che guidati da piloti sovietici o siriani o palestinesi – molto più preparati dei libici, che non erano in grado di allontanarsi dalle loro basi sul territorio – si affacciavano sul Tirreno per spiare movimenti occidentali in quelle acque; operazioni di spionaggio riferite dall'assistente dell'Addetto navale statunitense, che determinarono le reazioni che lo stesso specifica. Come provato dalle disponibilità a Malta per velivoli e navi almeno fino alla stipula del Trattato di protezione militare del 2 agosto di quell'anno; disponibilità che consentivano di compiere lunghe traversate a quei velivoli, le cui autonomie avrebbero impedito il raggiungimento dalla costa africana di aeroporti europei. E in tal senso parlano chiaro i documenti maltesi. Come prova la carcassa del MiG sulla Sila, la cui caduta s'approssima sempre più al giorno del disastro e ad esso si connette e comunque si colloca in quel periodo di tempo e in quello stato di tensione.

E questo tenendo conto solo delle evidenze oggettive, senza alcun ricorso a prove soggettive. Tutti, quelli che dovevano provvedere, erano a conoscenza di queste penetrazioni; nessuno se ne curava; non pochi ne lucravano in giochi di potere e denaro. Quasi si chiudeva, la Difesa, al tramonto ed altri apparivano come delegati alla bisogna. Con le intercettazioni di cui parla Coe, le coppie di velivoli che facevano una sorta di navetta sul Tirreno per intercettare le operazioni di spionaggio; i P3 antisommergibili che vigilavano sul canale di Sicilia – proprio su quelle unità sottomarine, che seguivano i movimenti della flotta ed in particolare delle portaerei; le esercitazioni diurne e notturne, come provato per il 16 dicembre precedente; esercitazioni statunitensi, inglesi, francesi ed anche tedesche, che comunque si svolgevano, con notificazioni o meno alle autorità italiane, nelle acque e nel cielo del Tirreno; come ammesso da tanti dell'AM sino al più alto livello e dalle documentazioni radaristiche e cartacee. Questo in quel periodo e in quel giorno.

Ma quel giorno anche un particolare traffico, di certo a conoscenza da tempo delle nostre autorità militari e pubblicizzato anche dalla stampa, del trasferimento verso l'Egitto; trasferimento che prevedeva l'arrivo per il 28 al Cairo proprio di due colossali quanto indispensabili velivoli per i preparativi di una grande base in un aeroporto di quella città, cioè un

Galaxy e uno Startlifter; e prevedeva con ogni probabilità quei movimenti di avvicinamento all'Egitto di F111 che hanno lasciato traccia qui in Italia. E quel giorno anche la presenza del velivolo del Presidente Carter, il numero uno dell'Air Force, e di tutti quegli altri uomini di Stato e di Governo che avevano preso parte al G7 di Venezia, e stavano per raggiungere Ankara per il Consiglio Atlantico.

Più erano le ragioni di allerta o allarme e fors'anche i progetti di reazione; progetti concepibili e realizzabili solo da pochissime strutture militari. Quelle che disponevano dei velivoli d'attacco, quei velivoli che lasciano le tracce radar di cui a lungo s'è detto; e delle capacità di guidacaccia. Non solo. A questo punto se s'è realizzata una situazione di tal genere, ci si deve porre il problema di quale fosse l'obiettivo di quell'allarme o vera e propria operazione. Ritornano qui alla mente i grandi inquinamenti che hanno parlato di questa operazione, ma in termini tali da renderla incredibile. Cioè tentare di comprendere se si volesse scoraggiare i passaggi dando un preciso segnale di voler abbattere chi usasse quei varchi e quelle aerovie o se si mirasse a un preciso passaggio. Senza voler dare credibilità a chi potrebbe non meritarsela, non bisogna dimenticare che il leader libico ha sempre sostenuto che quella sera si puntasse contro di lui. Certo pur richieste, non sono state mai addotte prove in tal senso.

E al di là della carcassa del MiG – che è un velivolo inseguito, raggiunto dal fuoco degli inseguitori e quindi caduto non solo per la semplice ragione che avesse finito il carburante – resta la considerazione che nelle mire e nei mirini di quelle forze che potevano portare a compimento un'operazione del genere, non v'era altri come avversario principe nell'area del Mediterraneo, e per tutte le ragioni che s'è detto, che quel leader. Ed esso, aveva in quel particolare momento necessità di visitare paesi europei, come la Jugoslavia con cui intratteneva tanti rapporti, e la Polonia, in particolare con la quale aveva in corso una trattativa di primario interesse, grano contro petrolio. Al punto urgente, che di lì a qualche giorno sarà Jaruzelski a raggiungere Tripoli. E proprio quella sera un velivolo libico non di linea proveniente da Tripoli che stava risalendo verso Nord e avrebbe dovuto impegnare l'Ambra 13, improvvisamente devia, a pochi minuti dal disastro, nel canale di Sicilia verso Est, abbandonando il percorso stabilito dal piano di volo per raggiungere con ogni probabilità Luqa. E questa manovra avviene proprio in quel tempo di cui manca, al radar di Marsala, la registrazione.

Altre ipotesi – ne sono state proposte infinite in cui poco è mancato che venissero chiamati in causa aerei e aeronautiche di Paesi al margine e oltre il Mediterraneo e in cui gli attori spesso si scambiavano vicendevolmente le parti di aggressori e quelle di vittime, per non parlare

delle combinazioni con altre stragi e le inversioni di modalità di esecuzione – anche suggestive ma senza alcun conforto di prove – tra le altre il progetto di attacco ad aereo francese con carico di uranio per l'Iraq da parte di velivoli israeliani – si sono mostrate del tutto irrealistiche sia per la supposizione di alleanze assolutamente improbabili sia per la impossibilità in concreto di portare velivoli in quell'area e ancor più di guidarne la caccia.

Di fronte a questo scenario non è semplice individuare, con i soli strumenti del diritto interno, le responsabilità giuridiche. E questo si sottolinea proprio perchè qui ci si astiene, come di dovere, dal considerare quelle politiche di più vasto ordine.

Certo se la caduta dell'aereo civile è stata determinata da quasi collisione, che ha cagionato la rottura dell'ala di sinistra, cui è conseguito quel break up che s'è descritto dai periti di Ufficio, Misiti e gli altri successivamente alla ipotizzata da loro esplosione, e da Casarosa e Held più di recente ed in modo completo, a partire cioè dal sorpasso stesso; la causa diretta dell'evento sarebbe la condotta del pilota dell'aereo sorpassante, ma questi che di certo ha agito mosso non da dolo diretto, non può non aver previsto la quasi collisione con il velivolo civile i cui ben conosceva la posizione dal momento che volava proprio approfittando della sua ombra radar. Lo ha sorpassato accettando questa eventualità. Ma quand'anche si versasse nell'ambito di questo dolo, la sua condotta sarebbe stata pur sempre determinata da un'esigenza di difesa da un attacco più che probabilmente mortale.

Quanto al dolo di coloro che attaccavano è difficile accertare se essi abbiano agito solo nell'intento d'inseguire o colpire il velivolo nella scia, certamente non civile, o se avendo di certo visto, direttamente o a mezzo radar il nostro DC9, ne abbiano previsto la possibilità del danno e l'abbiano accettata.

Non diverse le conclusioni anche se la caduta è stata determinata da una qualche esplosione esterna, come di missile a prevalente effetto di blast; così come descritto dai consulenti di parte civile. In questo caso si tratterebbe di vera e propria aberratio ictus. Resterebbe perciò comunque la strage, secondo il diritto interno. Ma l'azione è principalmente un atto di guerra, guerra di fatto non dichiarata – com'è d'abitudine da Pearl Harbour in poi, sino all'ultimo conflitto nei Balcani – operazione di polizia internazionale, di fatto spettante alle grandi Potenze, giacchè non v'era alcun mandato in questo senso; azione coercitiva non bellica esercitata lecitamente o illecitamente, da uno Stato contro un altro; o atto di terrorismo, come poi s'è voluto, di attentato a un capo di Stato o leader di

regime. A tal punto però di sicuro si è sull'incerto confine tra definizioni giuridiche e quelle politiche. Non esiste, o comunque ancora non è possibile affermarne l'esistenza, un terrorismo oggettivo la cui determinazione sia valida per tutti gli Stati. Valida per quelli dell'Occidente, e per la Libia – che, già s'è scritto, considera azioni di terrorismo contro di essa tutte le azioni militari e le iniziative politiche ai suoi danni da parte degli Stati Uniti – l'Iran, l'Iraq o le fazioni tuttora esistenti del Libano. Certo la strage resta, come restano ignoti i suoi autori. Ma il fatto si inserisce in un contesto su cui l'ordinamento interno appare incompetente.

E quindi potrebbe essere scriminata. Infatti qui si superano i limiti del diritto interno, perchè sia quelli che attaccavano che quelli che erano attaccati non agivano uti singuli, bensì con ogni probabilità, essendo soggetti in divisa - certamente i primi che con ogni probabilità i secondi - come organi di Stati o soggetti con personalità giuridica nell'ordinamento internazionale.

In effetti i militari, cioè gli appartenenti alle forze armate di uno Stato, sono considerati quali organi dello Stato in quanto soggetto di diritto internazionale. E la loro attività è imputata dall'ordinamento internazionale allo Stato come soggetto dello stesso ordinamento. Questo ordinamento, nè può essere altrimenti – in ossequio al principio generale per cui l'organizzazione di un ente non può dipendere che dall'ordinamento in cui l'ente medesimo figura come soggetto -, determina i presupposti dell'imputazione. Presupposto ovvio è il riferimento alla organizzazione giuridica degli Stati – e questo vale per i militari. Ma non solo: l'ordinamento determina l'imputazione anche autonomamente, facendo riferimento alla organizzazione effettiva degli Stati. Si richiama questo principio, spesso dimenticato dalla politica per viltà o grette stime di bassi interessi, perchè esso deve applicarsi quando non si riesca a ricostruire l'esatta collocazione giuridica di persone che operano comunque a danni di persone fisiche o altri interessi di altri Stati. Tali attività vengono poste in essere esplicitamente in nome di ordini di regimi di altri Stati – come è successo per l'esecuzione in territorio europeo degli oppositori al regime nella campagna conseguente all'ultimatum di Gheddafi del primo semestre 80 – o sono addebitabili ai Servizi di quella Jamahirija come negli attentati del Tenerè o di Lockerbie. Gli autori di queste azioni appartengono alla organizzazione effettiva della Jamahirija e ne consegue perciò non solo la responsabilità penale per quelle persone fisiche nell'ordinamento interno francese o scozzese, bensì anche quella della Libia nell'ordinamento internazionale. Ma tali responsabilità, come accadrebbe presso di noi se gli ignoti autori della strage divenissero noti, e queste imputazioni, che sono lo

si ripete di carattere giuridico, il più delle volte vengono lasciate cadere, a seconda degli incerti venti della politica. Con buona pace di coloro che sostengono la reale effettività del diritto delle genti. E comunque la qualità della loro volontà inciderebbe su una qualificazione delle condotte che spetta essenzialmente all'ordinamento giuridico internazionale definire, ordinamento che dovrebbe dare anche il giudizio sull'illegittimità o meno dell'azione. Cioè in quel giudizio, per ritornare ai fatti in oggetto, su chi ha dato causa al tutto, ai "passaggi" e all'"ingorgo".

Giudizio che apparendo appunto di pertinenza dell'ordinamento internazionale ed anche di natura politica, non può essere pronunciato in questa sede. Ma su cui soccorrono elementi di fatto che sono emersi in questa istruzione. I passaggi sono stati consentiti, e proprio di quei mezzi che rafforzavano, con opere e tecniche qui e in Jugoslavia, il dispositivo militare di chi era potenzialmente ostile e doveva per impegni internazionali essere boicottato. Avremmo dovuto, a rigore di alleanza, impedirli. Ma qualcuno li voleva e li favoriva. E qui non regge la teoria del doppio Stato, quella teoria che per essere troppo semplice diviene semplicistica e rischia di essere anzi è divenuto di comodo o di parte. E in effetti essa appare un'utile invenzione, che serve a determinate parti per dare un'interpretazione unilaterale e quindi con finalità quasi politiche degli eventi che hanno turbato l'esistenza della prima Repubblica. A questo titolo si potrebbe adottare una teoria più completa quella del triplo o dei multipli Stati, tanti quante sono state le fedeltà delle forze politiche o d'ogni altro genere a Stati, o ideologie, alleati od ostili al nostro Paese. Di Stato, almeno in termini giuridici, è ovvio ce n'era uno solo. E le volontà e le attività di esso si determinavano, così com'è scritto nella Carta e nelle leggi che ne seguono, ivi compresi i trattati d'alleanza. Vi sono poi stati di fatto tanti quanti i partiti, le parti le fazioni. E vi sono quelli che lavorano per il re di Prussia – nell'accezione odierna, perché al tempo, nel 700, *travellier pour le roi de Prussie* significava militare per un soldo estremamente basso –, per l'allora URSS, per la Libia, Israele e ne ricevono aiuti di ogni genere, da quelli culturali a quelli monetari. Con singoli e gruppi in buona come in mala fede. Vi sono poi gli oltranzisti che difendono con ogni mezzo, anche oltre le leggi, le alleanze, non solo quelle scelte dalle maggioranze e dai governi, ma anche le altre; vi sono partiti armati che hanno progetti di presa del potere o di scardinamento dell'ordinamento per sostituirlo con altri di ideologie e colori i più disparati. E qui certo il pensiero corre a quella Alleanza Atlantica, che tanto ha determinato e tuttoggi determina la politica del nostro Paese. Certo in un'alleanza, quand'anche si ponesse il principio dell'eguaglianza formale, il peso dei singoli Stati – ma questo da sempre e ovunque; a far tempo per

la nostra storia, dalla Lega Delia e dal Patto Cassiano – è proporzionale al loro rilievo economico, politico, militare, ed è ben difficile, se non irrealizzabile, che gli associati siano in posizioni paritarie, sempre che non ve ne sia qualcuno in posizione leonina.

La realtà è più complessa di quanto non abbiano immaginato alcune ricostruzioni giudiziarie, che sono durate lo spazio d'una istruttoria e sono cadute alla prima verifica dibattimentale o comunque non dureranno a lungo.

Le *reductiones ad unum* che muovono queste ricostruzioni e seguono non di rado le mode nei migliori casi, quando non si ispirano a finalità politiche – tutto deriva dalla strategia della tensione, tutto è mosso dalla Stay Behind o dalla P2, tutto è voluto dalla mafia o dal suo terzo livello, e da sempre è manipolato dai Servizi di primo rango, CIA KGB Mossad, a seconda dei gusti e senza nemmeno conoscerne la varietà – impediscono la ricostruzione dell'effettiva realtà e determinano quel manicheismo giudiziario tipico del nostro Paese, che di necessità si trasforma in manicheismo politico e addirittura impedisce, a tutt'oggi, l'attuazione di quel regime democratico che nell'Occidente è pur sempre stimato il migliore. Forse questa non è la sede per trarre queste somme, ma non si deve dimenticare che sono state proprio le stragi, nella ricerca delle cui cause si sono compiuti e ancora si compiono errori, che hanno segnato l'anormalità e le anomalie dell'Italia rispetto al resto d'Europa e dell'Occidente. Ci si augura solo che la saggezza della politica non cada nell'interpretazione particolare o nell'ansia della giustizia ad ogni costo, che poi snatura l'essenza stessa della giustizia, perchè si rivela sempre di parte.

In questo caso si è trattato di relazioni doppie. Se in questa sede fosse consentito si direbbe con linguaggio non paludato, da una parte il vincolo dall'altra i rapporti illeciti. Che se fossero poi tenuti per affari e denaro, avrebbero una ancor più grave definizione. E d'altra parte la nostra storia non manca di precedenti; di trattati stipulati e poi salti di campo, o "ribaltoni" come con neologismo di bassa lega vengono chiamati, addirittura in corso di conflitto.

Graduare le colpe, in una fattispecie del genere, se le cose sono andate come s'è scritto e lo si è scritto perchè le prove sono in tal senso, non è opera semplice; determinare cioè chi ne avesse di maggiori o minori, tra chi si prendeva i passaggi, chi voleva impedirli, chi aveva l'obbligo di non concederli ed invece li consentiva.

E questo avveniva perchè esistevano due anime; due anime della politica, dei militari, dei Servizi, e su questi "partiti" soccorrono proprio le parole di chi avrebbe dovuto esser messo al corrente degli eventi, ma che

comunque conosceva tutti quegli ambienti e ne dà il seguente impietoso giudizio, anche se limitato al Servizio militare e ai suoi interlocutori politici. “Alcune lotte dei Servizi ... la lotta tra Maletti e Miceli è chiaramente una lotta tra due tendenze del Servizio, una filo-israeliana e l'altra filo-araba ..., la protezione dell'onorevole Moro nei confronti del generale Miceli era totale” (v. esame Cossiga Francesco, GI 30.07.92).

* * * * *