

**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 obbiettivi: 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 obbiettivi 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'improvvida 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 tracciante (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 consoles 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 Whishy.

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 Zombie.

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 là, 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, tanto che 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 avisò 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 riuscivo 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.**

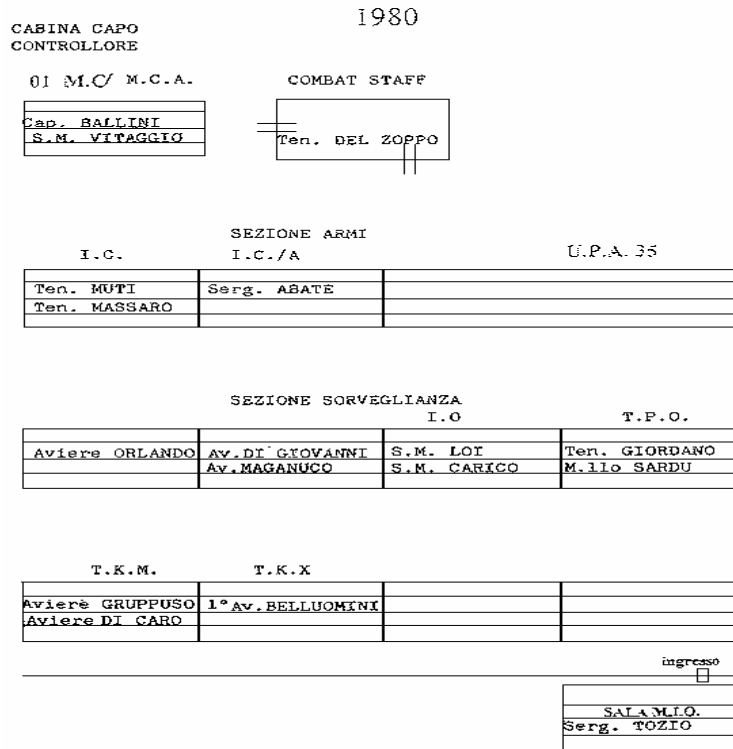
Sulla base di nuovi elementi che nel corso dell'inchiesta erano emersi, per effetto sia di nuove acquisizioni di documenti, che di ulteriori testimonianze, che di risultanze di nuove perizie tecniche disposte sui nastri di Marsala, veniva compiuto un atto di ispezione-esperimento giudiziale e interrogatorio 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° 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 Sardu 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 consoles 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 stoppavo 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, checchè 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 é 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, ch  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, perch  poi avevamo iniziato un p  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, perch  rimasi nei pressi della console stessa. Anche perch  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 perch  dovevamo fare questa esercitazione. Fra l’altro mi sar  seduto forse 5 - 10 minuti prima e mi sono preparato. Per  ricordo di aver identificato gi  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   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 l . 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 ci  mi diceva lui io facevo. Se c’erano delle avarie davo dei messaggi. In ogni modo facevo tutto ci  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   visto pi  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 pi  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 é già rilevato, nel corso dell'inchiesta é 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 é 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 é 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 é dato avvio alla Synadex, lo si é 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, Lui 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 una fotocopia riproducente 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 difforni 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> Regione Aerea, al 3° ROC e al Comando aeroporto di Trapani-Birgi, dal seguente tenore: "In ottemperanza a quanto richiesto dal Comando 3<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> Regione Aerea e al 3° ROC, facendo riferimento alle richieste pervenute il 10 luglio dall'ITAV e dalla 3<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 consoles 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 invase, 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 numera, 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, allorquando 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 obbiettivi 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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, Albini 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 telescriventista, 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 telescriventista 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 telescriventisti, 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 telescriventisti 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 telescriventisti in servizio quella sera. (v. esame D'Isanto Raffaele, PG 18.01.96).

Merrone Luigi, operatore telescriventista, 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 telescriventista, 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 blocchettini 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 Tagliafierro 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<sup>a</sup> 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 telexcritti 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 telexcritto perché non era un telex, era un telexcritto no?!

De Angelis: sì telexcritto, 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 Tagliafiero, e dal maresciallo Tessitore.

Delle tre copie una veniva conservata agli atti dal maresciallo Tagliafiero, 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 Tagliafiero 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 "carezza 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<sup>a</sup> Regione Aerea - Stato Maggiore Ufficio Operazioni e Addestramento, a Roma; Comando 3<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> RA", "3<sup>a</sup> 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 sopracennato 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 - 3° Ufficio, Roma, il Comando del 3° 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 - 3° Ufficio Operazioni Addestramento trasmetteva la fotocopia del foglio nr.G33-9/589/1 datato 11.07.80 del 22° 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 - 3° 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 22° 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<sup>a</sup> Regione Aerea riferiva che la normativa vigente non prevedeva l'inoltro di quel documento al Comando di Regione. La 3<sup>a</sup> 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 Tesauo di Martina Franca ed il maresciallo De Masi, si inserisce quasi con prepotenza nella conversazione fornendo a Tesauo 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. Poichè 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<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> 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 negare 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> . 2, 610 D - radar secondario PRF420Hz (frequenza ripetizione impulsi), Antenna FA 7202, Fascio 2<sup>a</sup> . 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, aerosoccorritore; 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 incomprensibile 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 escludono 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 esplode 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'avaria 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<sup>a</sup> 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 6<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 constataba 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<sup>a</sup> 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 asindicare un vleivolo 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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 Zeno, 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 cerchietti -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 scanso 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, riletti 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-numeric 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<sup>a</sup> 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 segretezza di questi dati avrebbe dovuto immediatamente indurre al sospetto; anche perché faceva il paio all'analogia segretezza 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, cosicchè 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 attacché?) 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, therèd 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 wè're 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 sanno.

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 -- Vadalacchino. 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 conforme 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 rinvergono 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 sconfina 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'Ispettore 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 rinvencono 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 delineerà 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 3ª 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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. Ratione 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 1ª 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> Regione Aerea di Milano. Presso l'ITAV e la 1<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> Regione Aerea e l'ultima il 27.03.96 presso lo SMA - (quest'ultima pervenuta dalla 1<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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'esperimento 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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, allorché 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<sup>a</sup> 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 aviare 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. Ritene 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 registrazione 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 espletati 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 avvicinava 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 alcunché 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 Operazioni 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 nè 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. E' 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 aviere 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<sup>a</sup> 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 Igino, 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<sup>a</sup> 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, cosicchè 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 rinvencono 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 "Trotta", 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 sostituisse, 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 evidenzi 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 iniziò 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 1ª 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 3ª 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 rischiata 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 "stopzata" 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, GI 18.06.91).

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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 chiarezza 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 3ª 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 inizializzatore 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 relevantissimo 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 40<sup>th</sup> 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 50<sup>th</sup> 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 Fighetr 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 rimozioni 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 5ª 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 coubicati, 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<sup>a</sup> 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 DCPD 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 anzichè dalla Squadriglia, giacchè 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. Tammaro 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 DCPP 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 DCPG 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	Condimento	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: vabbè', 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 convengono 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 di 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 piazzuole 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 incombeni 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 della piazzuole antistanti l’aeroscalo 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 posteriore; “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 2ª 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, alloggiate 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, chissà' 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 sì... 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 lì 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, pero' 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<sup>a</sup>, ove leggesi sotto il canale 15 solo Grosseto, e la 2<sup>a</sup> e la 3<sup>a</sup>, 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 Salvestrone 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, giacchè 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 “lì 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 vòl 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 ...  
 79 (0) - (inc.)  
 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 bambini 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 Baccarini. 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 Bordini – 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 3ª 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 possiedano, 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> si parla di Phantom, di distanze da un traffico, di traffico ufficiale.

Nella 7<sup>a</sup> di un Phantom che si va a mettere, che anche si nasconde.

Nell’8<sup>a</sup> che “avranno già chiuso tutto”.

Nella 10<sup>a</sup> si fa menzione dell’Aeronautica che non ci pensava a mettere un controllo.

Nella 11<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> sempre Franco+2 “quello è un Phantom”.

Nella 14<sup>a</sup> si parla di aeroporto Militare, che si ferma o ha chiesto.

Nella 15<sup>a</sup> si afferma “ma ora è andato...”.

Nella 16<sup>a</sup> di qualcosa che è partito “voi l’avete visto stavate lì”.

Nella 18<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> e 28<sup>a</sup> 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<sup>a</sup>); “ma so’ d’accordo con te (28<sup>a</sup>).

Tra la 29<sup>a</sup> e la 34<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> si esprime un termine sicuramente iniziante con “ba”, che è stato interpretato come Bamby o come Bang.

Nella 36<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> e la 41<sup>a</sup> di nuovo l’F104. “Con l’F104, secondo me” (37<sup>a</sup>) “Valeva per quello che (dava)” (38<sup>a</sup>) “Era uno di quelli. L’F104 era uno dei migliori intercettori (del mondo)” (39<sup>a</sup>).

Tra la 42<sup>a</sup> e la 49<sup>a</sup> 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<sup>a</sup>). “E’ un Phantom” (45<sup>a</sup>). “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<sup>a</sup>). “ ‘Ndo sta’ il Phantom ma lo vedevi tu, o me lo devi dire” (47<sup>a</sup>). “C’era un Phantom lo vedevo lì solamente c’era (inc.)” (48<sup>a</sup>). “Però c’era pure il Phantom”. (49<sup>a</sup>).

Tra la 50<sup>a</sup> e 55<sup>a</sup> una ricerca. “No si poteva cerca’” (50<sup>a</sup>). “Beh, non cambia niente” o “Non lo sapeva” (51<sup>a</sup>). “Ci ha gli indicatori che scompaiono” o “Ci ha gli indicatori dietro” (52<sup>a</sup>), “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<sup>a</sup>). “Sul radar” (54<sup>a</sup>).

Tra la 56<sup>a</sup> e 67<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> e 73<sup>a</sup> 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<sup>a</sup>) "Sono otto stasera no" o "a vola'" o "... là" (69<sup>a</sup>). "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<sup>a</sup>). "E' partito da Napoli per Napoli (inc. per 4 sec.)... allora guarda" ma anche "è partito e poi è stato fermato" (71<sup>a</sup>) "Eh sì, ma il Phantom arriva a due terzi in più" (72<sup>a</sup>) "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<sup>a</sup>).

Tra la 74<sup>a</sup> e 78<sup>a</sup> si parla di portaerei. "Qui il discorso è... dove sta la portaerei inc." (74<sup>a</sup>). "Infatti dicono (o. dicevano) che la portaerei (o: vicino 'sta portaerei) non ce l'hanno trovata (o anche: bisogna trovarlo o trovarla) (76<sup>a</sup>). "Ma infatti, dove vivono, chissà che fine ha fatto." (77<sup>a</sup>) "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<sup>a</sup>).

Nella 79<sup>a</sup> "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<sup>a</sup> "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<sup>a</sup> "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<sup>a</sup> "Infatti non l'hanno trovata", la 90<sup>a</sup> "Ma troppe, è ovvio che è caduto", la 91<sup>a</sup> "E' partito in ritardo e quindi", la 93<sup>a</sup> "dovrebbe andà fino al massimo a livello 450", la 94<sup>a</sup> "Insomma a questo punto, voi dove cazzo l'avete mandato?", la 95<sup>a</sup> "No, ... ma qui un ritardo (di linea o di chiesa!) sarà notevole (o: è enorme) in questo caso". Poi

discorso sulla valutazione (96<sup>a</sup>) e su coloro che erano venuti da Grazzanise” (108<sup>a</sup>).

Importante appare la 111<sup>a</sup>. “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<sup>a</sup> e 138<sup>a</sup> con collegamento alla 139<sup>a</sup> e seguenti. “In Italia era (inc.3 sec.) hanno visto il (inc.) avevano richiuso tutto, loro avevano (inc.2 sec.) (131<sup>a</sup>). “Andare lì con gli aeroplani per dire vabbè questo... questo è un (inc.) e questo poi sarebbe (inc.)” (133<sup>a</sup>) “Aeroplani... e lì questi mi dicono sempre che questa è una zona dove ci sono altri due aeroplani, quindi non è” (135<sup>a</sup>) “Ma io non sapevo niente che è stato fatto un piano di... (inc. per 4 sec.)” (137<sup>a</sup>) “Vabbè, fino adesso ci so’ due... (inc.) possibilità, eh!” (138<sup>a</sup>).

Alla 139<sup>a</sup> 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<sup>a</sup>, 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<sup>a</sup> “Gli aerei americani” (inc. per 5 sec.).

La 142<sup>a</sup> “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 sanno 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 "coaltitude". 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 anda’ 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. Ragon 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 sala 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<sup>a</sup> 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 verifichino 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

cascato 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 una 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 mezzzeria 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 mezzzeria 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 relevantissimi 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 sopradette 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 tempestava 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, DCP 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, DCP 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 Frecce 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 velivoli 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, DCPP 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 nè nella documentazione dello Stormo nè 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<sup>a</sup> 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

reperto 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 deposto 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 arrotondato 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<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> 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 torse 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 sovrapposizione voci).

U: ecco parla con quello 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... continue 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, continue 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 Circoscrizionale 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 avvicinava 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 scram, 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-Boccadifalco.**

L'aeroporto di Boccadifalco 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<sup>a</sup> 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-Boccadifalco, attinenti e non all'aeromobile precipitato e tuttora giacenti presso l'aeroporto Boccadifalco 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<sup>a</sup> Brigata Aerea di Pisa, in occasione della missione effettuata il 23.12.80 dall'aeroporto di Pisa all'aeroporto di Palermo-Boccadifalco.



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<sup>a</sup> 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 Acquedolci (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 Acquedolci 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 rischiavano 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 3ª 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 Cirnigliaro Matteo, comandante della 626ª 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<sup>a</sup> Squadriglia - Uff. libretti volo - sede - e al comandante della 626<sup>a</sup> 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 riproducenti 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 Cirnigliaro 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 1ª 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 indagine mirata, 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 rischiato 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<sup>^</sup> 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, giacchè 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> Brigata aerea, e missiva S.I.S.MI nr.1125/921.087/23 del 26.04.94).

Nel 66 il maresciallo di 2<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 Circonscrizione 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 Lame 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 "Trotta", 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 vogliano 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 3ª RA contenente le richieste del magistrato di Palermo, venne ricevuto da tutti gli enti dipendenti dalla 1ª 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 3ª 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 avvalse 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, giacchè 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 giornalieri) 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 influente 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<sup>a</sup> 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 sovrapposizioni).  
 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 niente..., 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 avvalora 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 Tesauo (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: Tesauo.

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, arrivederla.  
P: arrivederla.

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, arrivederla.

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: vabbè, 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: arrivederla.

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 sì 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: arriverla.

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 Crotone.  
 U: di che cosa? Dell'Aeronautica?  
 M: sì.  
 U: mi dica.  
 M: dunque il...capitano dei Carabinieri del...di Crotone...  
 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 Crotone...  
 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 Crotone chiede notizie dell'incidente al collega Marzulli dell'RCC, notizie a lui richieste dal capitano dei Carabinieri della Compagnia di Crotone, 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 comanda.  
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 sovrapposizioni) 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 avere 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<sup>a</sup> 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 3ª 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 Picena (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 3ª 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 sprovvveduto 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 Ibba-Paoloni.

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<sup>a</sup> 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, Tesauo, 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> Regione Aerea - io ero allora direttore del personale della 3<sup>a</sup> 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 di 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<sup>a</sup> Regione Aerea.**

## **1. Competenza ed organizzazione.**

La 1<sup>a</sup> 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 1<sup>a</sup> 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 1<sup>a</sup> 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 2<sup>a</sup> RA, ma funzionalmente dal 1° ROC, seguirono la rotta del DC9.

## **2. Le attività della 1<sup>a</sup> Regione Aerea.**

Queste le attività poste in essere dalla 1<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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° 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° ROC che al Comando Aeroporto di Trapani Birgi; quella inviata al 1° 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 Comado 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<sup>a</sup> 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 3ª 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 Crucioli Piergiorgio.

## **2. L'attività della 3ª 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 vista 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 et 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> Regione Aerea e su disposizione della S.V. il colonnello Bompreszi (2° Reparto) e colonnello Sidoti (3° 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<sup>a</sup> 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° 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 3ª 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 Giofrè 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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.

\* \* \* \* \*